

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7<sup>ème</sup>

## DEPARTEMENT du Rhône

### ENQUÊTE PUBLIQUE Unique 13 mars 2023 – 14 avril 2023

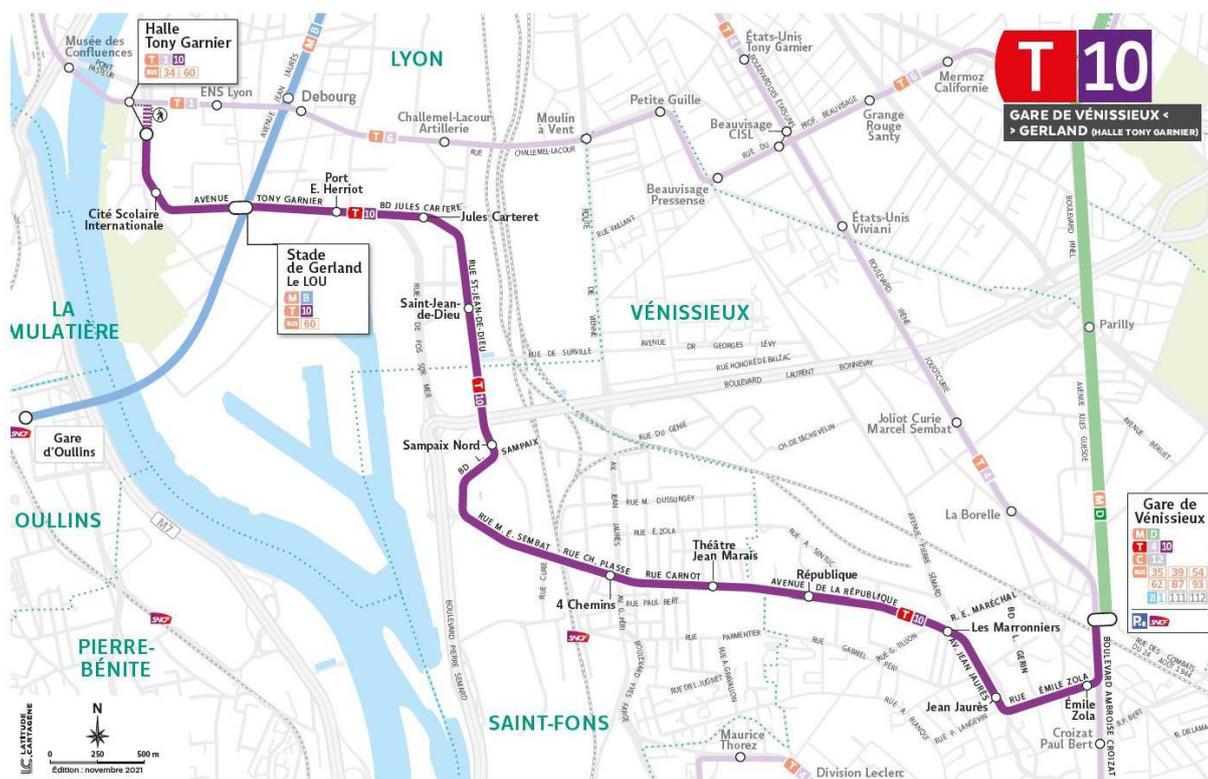
Portant sur les demandes :

- D'autorisation environnementale
- De déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire

Pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons-halle Tony Garnier Lyon 7<sup>ème</sup>

Pétitionnaire  
SYTRAL Mobilités  
Autorité organisatrice  
Préfecture du Rhône

### Rapport d'Enquête Publique Unique Commissaire enquêteur Hervé REYMOND



Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## Table des matières

1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice .....	5
2. Objet de l'enquête publique .....	6
2.1. Contexte .....	6
2.2. Enjeux – Objectifs.....	6
2.2.1 Enjeux.....	6
2.2.2 Objectifs .....	6
2.3. Objet de l'enquête publique unique .....	7
3. Cadre juridique et administratif .....	7
3.1. Code de l'Environnement.....	7
3.2. Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique .....	8
3.3. Code des Transports.....	8
3.4. Autre.....	8
4. Composition et contenu du dossier d'enquête publique.....	8
4.1. Dossier d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique (1357 pages) .....	8
4.2. Dossier d'enquête parcellaire (128 pages) .....	10
5. Présentation du projet .....	11
5.1. Données générales.....	11
5.2. Caractéristiques du projet.....	11
5.2.1 Tracé.....	11
5.2.2 Circulation .....	12
5.2.3 Stations .....	12
5.2.4 Centre de remisage.....	12
5.2.5 Desserte .....	12
5.2.6 Autres composantes du projet .....	13
5.2.7 Travaux.....	13
6. Compatibilité avec les documents de planification .....	14
7. Solutions de substitution étudiées .....	15
7.1. Absence de réalisation du projet t10 .....	15
7.2. Choix du corridor.....	15

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire  
conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

7.3.	Choix du mode .....	15
7.4.	Définition du tracé .....	15
8.	Bilan socio-économique .....	16
9.	Coûts du Projet .....	18
9.1.	Investissements.....	18
9.2.	Estimation du coût d'exploitation du projet.....	19
10.	Evaluation Environnementale.....	20
10.1.	Impacts temporaires du projet.....	20
10.2.	Impacts permanents du projet.....	23
10.3.	Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).....	26
11.	Autorisation environnementale.....	26
11.1.	Objet de la demande .....	26
11.2.	Justification de la maîtrise foncière.....	27
11.3.	Aspect réglementaire .....	27
11.4.	Evaluation environnementale – Mesures ERC .....	28
11.4.1	Thème arbres et alignements d'arbres – aménagements paysagers.....	28
11.4.2	Thème Eau .....	30
12.	Déclaration d'utilité publique (DUP).....	31
13.	Enquête parcellaire.....	33
14.	Organisation et Déroulement de l'enquête.....	33
14.1.	Rappel : Concertation préalable et continue .....	33
14.1.1	Concertation préalable (23 août au 23 octobre 2021).....	33
14.1.2	Concertation continue (2 février 2022 au début de l'enquête publique).....	33
14.2.	Organisation de l'enquête .....	34
14.2.1	Désignation du commissaire enquêteur.....	34
14.2.2	Contact avec la Préfecture du Rhône .....	34
14.2.3	Contacts avec SYTRAL Mobilités .....	34
14.2.4	Contact avec les mairies .....	34
14.2.5	Publicité de l'enquête publique et information du public .....	35
14.2.6	Mise à disposition du public des documents d'enquête publique.....	35
14.3.	Déroulement de l'enquête .....	36

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire  
conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

14.3.1	Dépôt des contributions du public .....	36
14.3.2	Contributions du public .....	36
14.3.3	Clôture de l'enquête .....	36
14.3.4	Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse .....	36
15.	Délibération / Avis .....	37
15.1.	Délibération SYTRAL Mobilités (30 juin 2022).....	37
15.2.	Avis.....	37
16.	Analyse des contributions du Public : Procès-verbal de synthèse/Mémoire en réponse.....	38
16.1.	Préambule :.....	38
16.2.	Analyse des contributions du Public.....	38
16.2.1	Observations relatives à l'évaluation environnementale.....	39
16.2.2	Observations relatives à l'enquête parcellaire et à la DUP .....	57
17.	Réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur .....	76
17.1.	Questions relatives à l'évaluation environnementale .....	76
17.2.	Questions relatives aux coûts du projet.....	78
17.3.	Pistes cyclables – Aménagements paysagers.....	82
17.4.	Divers .....	85
18.	Pièces annexes .....	86

## 1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice

### - Autorité Organisatrice

Préfecture du Rhône  
Direction départementale des territoires  
Service Eau et Nature - Unité eau  
165 rue Garibaldi – CS 33862  
69401 Lyon cedex 03

### - Maître d'ouvrage

SYTRAL Mobilités  
21 boulevard Vivier Merle - CS 63815  
69487 Lyon cedex 03

Assisté pour la maîtrise d'ouvrage par ALGOE Consultants Lyon

Assisté pour les études par le Groupement de maîtrise d'œuvre du projet constitué par :

- Systra : mandataire du projet en charge de la plateforme-voie, des systèmes, des ouvrages d'art, des équipements du centre de remisage

Systra a pris en charge la rédaction des parties suivantes :

- Etude d'impact
- Etude acoustique et vibration
- Bilan des émissions de gaz à effet de serre et étude du potentiel en énergies renouvelables
- Evaluation socioéconomique et étude des déplacements
- Etude écologique

- Présents : VRD
- ILEX : insertion urbaine, du paysage
- STRATES : ouvrages d'art et bâtiment du centre de remisage
- TRANSITEC : Dimensionnement de voiries

Assisté par des experts pour certaines études :

- Numtech : Etude Air et Santé
- Evadies : Campagne de mesures Air et Santé

### - Partenaires SYTRAL Mobilités :

- Les communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon apportent leur concours à la conception de la ligne T10 dans les secteurs qui les concernent : stationnement, éclairage public, espaces verts... et la Métropole de Lyon dans ses compétences : déplacements, propreté, eau et assainissement, voiries, énergie et environnement.... Elles participent à la démarche de co-construction initiée par SYTRAL Mobilités, en particulier sur les sujets du tracé et de l'insertion du projet dans le tissu urbain.

### - Participation de l'Etat dans le cadre de l'appel à projet Transports en Commun en Site Propre

- La Mission Gerland, qui pilote le projet d'aménagement de Gerland et promeut le territoire ainsi que la Mission Vallée de la Chimie, est également associée.

## 2. Objet de l'enquête publique

### 2.1. Contexte

Le projet T10 relatif à cette enquête publique unique s'inscrit dans l'extension du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise et des dernières mises en service de tramways.

Afin d'organiser les transports en commun à l'échelle de la Métropole de Lyon, les différents documents de planification du territoire encadrent les évolutions du réseau de transports et notamment son maillage par des lignes structurantes qui est ainsi inscrit au Plan des Déplacements Urbains 2017/2030 qui définit des axes forts dont la partie Sud de l'axe A8 et qui préfigure la future ligne de tramway T10.

### 2.2. Enjeux – Objectifs

#### 2.2.1 Enjeux

Trois enjeux principaux ont été identifiés pour cet axe en plein développement économique et résidentiel :

- La diminution du trafic automobile
- L'amélioration de la desserte des pôles structurant de la Métropole ;
- L'amélioration de la desserte des quartiers de la politique de la ville.

La ligne T10 doit ainsi répondre à ces enjeux du territoire grâce à l'itinéraire et aux connexions réalisées avec les autres lignes du réseau existant (métro et tramway) en permettant :

- D'améliorer l'accès aux zones d'emploi
- De favoriser le développement de la pratique du vélo
- De reconnecter les territoires qui sont coupés par des infrastructures importantes (périphérique Laurent Bonnevey, voies ferrées)

#### 2.2.2 Objectifs

Au regard des enjeux identifiés, plusieurs objectifs ont ainsi pu émerger pour cette ligne T10 :

- Accompagner le renouvellement urbain des territoires traversés grâce au désenclavement de Saint-Fons et en particulier des quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier (projet de Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain : NPNRU), actuellement en renouvellement urbain. La ligne accompagne également l'aménagement en cours du quartier de la Gare à Vénissieux, le secteur de la Vallée de la Chimie, les zones d'activités en développement sur le secteur de Gerland.
- Proposer une alternative crédible à la voiture individuelle en renforçant les transports en commun et permettre des connexions aux métros B et D, aux tramways T1 et T4 et aux gares SNCF (Vénissieux et Saint-Fons). La ligne se doublera d'itinéraires piétonniers et cyclables continus et sécurisés
- Relier lieux de vie et emplois en connectant les zones d'habitation aux bassins d'emplois situés à proximité (Vallée de la Chimie, Techsud, Port Édouard Herriot, etc.) ou à des secteurs comptant de nombreux établissements d'enseignement et de formation (Gerland), ainsi que de grands équipements (Stade de Gerland, Palais des Sports de Gerland, Halle Tony Garnier).

- Renforcer l'attractivité des territoires en modifiant le paysage des villes et quartiers traversés grâce à leur végétalisation et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants.

### 2.3. Objet de l'enquête publique unique

L'enquête publique unique a pour objet :

- D'obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale pour les travaux et les installations relatives à la future ligne de tramway T10 hormis pour celles du centre de remisage situé sur Saint-Fons sur l'emprise située entre le boulevard Laurent Bonnevey et la rue de Surville, prévu afin d'accueillir une trentaine à une quarantaine de rames de tramway du réseau TCL (selon leur longueur) et permettre leur maintenance courante. En effet, ce centre fera l'objet ultérieurement d'un dossier au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)
- De déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway T10, y compris le centre de remisage situé à Saint-Fons.

Dans le cadre de cette procédure d'expropriation, une enquête parcellaire est ouverte par arrêté préfectoral. Conformément à l'article R.131-14, celle-ci est réalisée en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Son objet est la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants droit.

L'enquête publique unique permet d'assurer l'information et la participation du public en donnant l'occasion au plus grand nombre de personnes d'apporter des observations, des suggestions, des contrepropositions... indispensables à son appréciation ainsi qu'à la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions.

---

## 3. Cadre juridique et administratif

---

Cette enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de déclaration d'utilité publique, s'inscrit dans le cadre juridique et administratif suivant :

### 3.1. Code de l'Environnement

Notamment ses articles :

- L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes
- L. 181-1 à 181-32 et R.181-1 à R. 181-57 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale
- L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux
- L.181-10 1° et 2° et L.123-6 imposant, sauf dérogation demandée par le pétitionnaire, qu'il soit procédé par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale à une enquête publique unique lorsqu'un projet est soumis à des procédures multiples (dont l'autorisation environnementale) nécessitant l'organisation de plusieurs enquêtes publiques

### 3.2. Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique

- L. 121-1 et suivants et R. 121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin
- Une enquête publique parcellaire est conjointe à la déclaration d'utilité publique.

### 3.3. Code des Transports

- Articles L.1511-1 à L.1511-4 et R.1511-1 à R.1511-10 au titre d'opération soumise aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport

### 3.4. Autre

- Le coût du projet étant supérieur à 83M€, le dossier est également soumis à une évaluation économique et sociale jointe au dossier d'enquête publique.

## 4. Composition et contenu du dossier d'enquête publique

### 4.1. Dossier d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique (1357 pages)

*Nota Bene : les pièces sont éditées en format A3.*

Ces dossiers sont constitués d'une synthèse générale (15 pages) et de 6 pièces dont les sommaires sont décrits ci-dessous :

- **Pièce A : Guide de lecture** (26 pages)  
Le guide de lecture a pour but de faciliter la compréhension de l'organisation du dossier d'enquête publique :
  - ✚ A.1. L'ENQUÊTE PUBLIQUE, AU COEUR DU PROCESSUS D'INFORMATION DU PUBLIC
  - ✚ A.2. LES PARTIES PRENANTES
  - ✚ A.3. LE PROJET EN QUELQUES MOTS
  - ✚ A.4. LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE
  - ✚ A.5. GLOSSAIRE
  - ✚ A.6. PRINCIPAUX ACRONYMES
  - ✚ LISTE DES FIGURES
  - ✚ LISTE DES TABLEAUX
- **Pièce B : Dossier Déclaration Publique** (92 pages)  
Cette pièce regroupe les éléments relatifs à la demande de déclaration d'utilité publique. Elle se compose des éléments suivants :
  - ✚ B.1. Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives.
  - ✚ B.2. Notice explicative
  - ✚ B.3. Plan de situation
  - ✚ B.4. Plan général des travaux
  - ✚ B.5. Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

 B.6. Appréciation sommaire des dépenses

- **Pièce C : Evaluation environnementale** (684 pages)

L'évaluation environnementale est la démarche visant à prendre en compte l'environnement et la santé humaine dans le cadre du projet d'aménagement qui par sa nature, ses dimensions ou sa localisation est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. Elle vise à déterminer les conséquences du projet sur son environnement et les mesures à mettre en place pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs.

Elle se compose des éléments suivants :

-  C.0. Résumé non technique
-  C.1. Préambule
-  C.2. Description et justification du projet
-  C.3. État initial de l'environnement
-  C.4. Évaluation des incidences et mesures
-  C.5. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés
-  C.6. Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification
-  C.7. Évaluation des incidences Natura 2000
-  C.8. Éléments spécifiques aux infrastructures de transports
-  C.9. Synthèse des mesures et modalités de suivi
-  C.10. Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale

Cette pièce intègre également les annexes relatives à l'évaluation environnementale (Air et santé, diagnostic écologique).

- **Pièce D : Demande d'autorisation environnementale** (217 pages)

Cette pièce intègre les éléments nécessaires à l'instruction de la demande d'autorisation environnementale :

-  D.0. Préambule
-  D.1. Pétitionnaire
-  D.2. Localisation des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA)
-  D.3. Justification de la maîtrise des emprises foncières
-  D.4. Nature, consistance, volume et objet des installations et travaux projetés
-  D.5. Note de présentation non technique
-  D.6. Éléments graphiques

L'évaluation des incidences sur les aspects relatifs à l'eau sont compris au sein de la pièce C. Évaluation environnementale conformément à l'article R.181-13 alinéa 5 du Code de l'Environnement.

- **Pièce E : Evaluation socio-économique** (54 pages)

Ce document a pour objectif de démontrer l'intérêt du projet de tramway T10 Gare de Vénissieux - Gerland (Halle Tony Garnier) au regard de ses effets sur la collectivité.

Les aspects gains de temps, reports modaux, sécurité, etc. sont ainsi identifiés, quantifiés et monétarisés puis comparés aux coûts (investissements, charges d'exploitation, etc.) du projet sur la même période.

Elle se compose des éléments suivants :

-  E.1. CADRAGE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE
-  E.2. ANALYSE STRATEGIQUE

-  E.3. PRESENTATION DU PROJET
-  E.4. ANALYSE DES EFFETS

- **Pièce F : Annexes** (269 pages)

Cette pièce est constituée des éléments suivants :

-  F.1. AVIS ÉMIS SUR LE PROJET ET MÉMOIRE EN RÉPONSE
  - Avis délibéré de la mission régionale d'Autorité environnementale pour les cadrages préalables des projets de tramway T9 et T10, portés par SYTRAL Mobilités, sur les communes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Vénissieux, Saint-Fons et Lyon (69) – Avis n°2021-ARA-AP-1198 et 2021-ARA-AP-1201
  - Courrier de réponse de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Auvergne-Rhône-Alpes (Archéologie préventive)
  - Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur le projet de tramway T10, porté par SYTRAL Mobilités, sur les communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7 (69) – Avis n°2022-ARA-AP-1413
  - Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe
  - Réponse à l'avis de la Commission Locale de l'Eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est Lyonnais
-  F.2. BILAN DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC
  - Bilan CNDP, Délibération du Sytral et enseignements de la concertation préalable du 23 août au 23 octobre 2021
  - Rapport CNDP et Synthèse Sytral de la concertation continue (janvier – juin 2022)

#### 4.2. Dossier d'enquête parcellaire (128 pages)

Il est constitué de 2 pièces :

- **Un état parcellaire** (98 pages)
- **Les plans parcellaires** (30 plans)

Ce « rapport d'enquête » publique traite essentiellement de la demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique.

L'enquête parcellaire fait l'objet d'un « procès-verbal » rédigé dans un document distinct du rapport d'enquête publique.

#### **Appréciation du commissaire enquêteur sur le contenu de l'ensemble du dossier d'enquête publique unique :**

- Les dossiers autorisation environnementale, déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire sont complets reprenant l'ensemble des points attendus
- Les nombreuses et importantes données contenues dans le dossier peuvent le rendre difficile d'accès au public mais elles sont nécessaires à la bonne compréhension d'un projet de cette dimension
- Sa lecture est facilitée par les très nombreuses illustrations, plans, tableaux, schémas, projections, résumés et synthèses et par un texte dont les aspects techniques sont compréhensibles
- L'évaluation environnementale est proportionnée aux enjeux de l'installation

**Ce dossier est complet, de qualité et remplit sa fonction d'information du public.**

## 5. Présentation du projet

Les éléments de cette présentation sont extraits du dossier d'enquête publique produit par le maître d'ouvrage.

### 5.1. Données générales

La présente opération consiste à créer une nouvelle ligne de tramway entre Vénissieux et Lyon depuis le pôle d'échanges multimodal de la gare de Vénissieux jusqu'à la halle Tony Garnier à Lyon et irriguant la commune de Saint-Fons.

Le tracé desservant ce secteur regroupe environ 166 000 habitants (soit 16 % de la population totale de la Métropole) avec des zones plus densément peuplées : quartier nord de Gerland, centre-bourg de Saint-Fons, centre-ville de Vénissieux et près de 85 000 emplois (soit 12 % des emplois totaux de la Métropole) et notamment les grands pôles tels que la Vallée de la Chimie, la zone d'activités TechSud et plus largement le Biodistrict Gerland, ainsi que le Port Edouard Herriot.

La future ligne de tramway T10 a ainsi vocation à constituer un nouvel axe structurant de la zone « Portes du Sud », permettant de relier ce bassin de vie au réseau structurant de transport :

- À Vénissieux : Métro D, tramway T4, TER ;
- À Saint-Fons : corridor bus Portes du Sud – Centre (et notamment avec la ligne C12), TER ;
- À Lyon : Métro B, tramway T1

### 5.2. Caractéristiques du projet

#### 5.2.1 Tracé

Le tracé retenu, d'une longueur totale de 7,9 km (dont 7,6 km de tracé commercial), traverse ainsi Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7ème en empruntant :

- **A Vénissieux**

Le boulevard Ambroise Croizat

La rue Émile Zola

L'avenue Jean Jaurès

L'avenue de la République

- **A Saint-Fons**

La rue Carnot

La rue Charles Plasse

La rue Marcel Etienne Sembat

Le boulevard Lucien Sampaix

- **A Lyon 7ème**

La rue Saint-Jean-de-Dieu

Le boulevard Jules Carteret

L'avenue Tony Garnier.

### 5.2.2 Circulation

- Les modifications du plan de circulation automobile portent à la fois sur :
  - ✚ Les axes empruntés par le tramway
  - ✚ Les rues adjacentes
- Les infrastructures nouvelles s'insèrent principalement sur la voirie routière existante et ponctuellement sur des parcelles en dehors de la voirie publique (passage sous le boulevard Laurent Bonnevey notamment)
- 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
- Sur l'essentiel du tracé, la circulation automobile sera mise à sens unique.  
Seuls la rue Sembat, 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 seront maintenus en double sens.  
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 : rues Zola à Vénissieux, Carnot, Plasse et Sembat à Saint-Fons.
- La majeure partie des places de stationnement le long du tracé disparaîtra réduisant l'offre de stationnement de près de 70% mais en tenant compte de l'offre disponible à 5mn à pied, les incidences restent limitées à environ -10%

### 5.2.3 Stations

Quatorze stations seront aménagées afin de desservir au plus près les principaux équipements et zones d'habitation et emploi :

- 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.

### 5.2.4 Centre de remisage

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 une quarantaine de rames de tramway du réseau TCL (selon leur longueur) et permettre leur maintenance courante.

Je rappelle que dans le cadre de la demande de DUP, ce centre fait partie de l'enquête publique unique ; il est donc pris en considération dans l'évaluation environnementale qui accompagne la DUP

### 5.2.5 Desserte

Le temps de trajet entre les deux terminus est évalué à 25 minutes. Le tramway T10 circulera avec une fréquence d'un tramway toutes les 10 minutes en heure de pointe et toutes les 12 à 20 minutes en heure creuse avec une amplitude horaire de 19 heures (de 5h30 à 00h30), afin de répondre aux besoins de déplacements du territoire. Il est attendu une fréquentation de plus de 22 000 voyageurs/jour en 2030 entre les stations Gare de Vénissieux et Tony Garnier.

## 5.2.6 Autres composantes du projet

Le projet T10 intègre aussi :

- Un aménagement urbain en lien avec les secteurs traversés (aménagements de voiries et espaces publics)
- Un aménagement paysager impliquant une importante végétalisation de l'itinéraire (environ 70% du linéaire) avec la plantation de 1800 arbres environ et la préservation des alignements d'arbres
- Des dispositifs de gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration des eaux dans les emprises du projet, la réalisation de 6 forages pour l'arrosage de la plateforme
- L'aménagement des différentes stations de la nouvelle ligne et la mise en œuvre du mobilier urbain
- Des aménagements cyclables et piétonniers le long de T10 sur l'intégralité de son linéaire

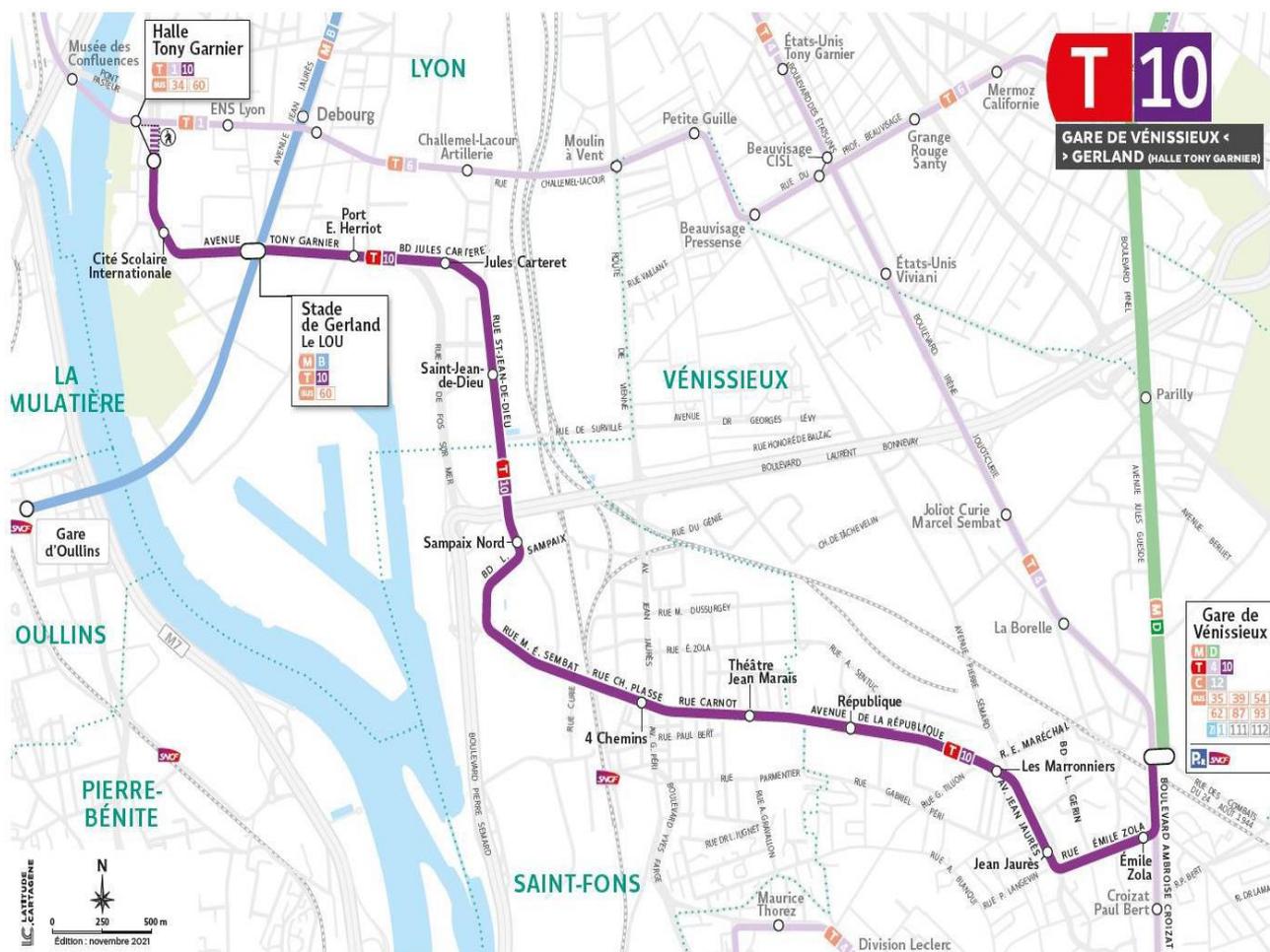
## 5.2.7 Travaux

Le développement du projet urbain dans le cadre de la construction de la ligne de tramway T10 nécessite les interventions successives suivantes :

- Les travaux préparatoires
- Les travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires
- Les travaux d'ouvrages d'art
- Les travaux d'infrastructures intégrant : les travaux de plateforme et de voies ferrées, les travaux de voiries et espaces publics, les travaux d'équipements et de systèmes, les travaux d'espaces verts, les travaux de mobilier urbain.

## LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET T10





Tracé T10 retenu

## 6. Compatibilité avec les documents de planification

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents de planification a ainsi permis de montrer que :

- DTA : la nouvelle offre de transport proposée par T10 est compatible avec les objectifs de développement de l'offre de transport en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise inscrite dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise
- SCOT : le projet T10 décline une partie des principes de développement du réseau de transport en commun inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise et est à ce titre compatible avec celui-ci
- PLU-H : le projet T10 est compatible avec les différents documents du PLU-H
- PDU : la future ligne T10 répond aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 (PDU) de l'Agglomération Lyonnaise par la création d'une liaison de rocade permettant un maillage du réseau structurant de transports en communs ;

- SDAGE : le projet T10 est compatible avec les orientations fondamentales et les différentes dispositions du SDAGE Rhône Méditerranée ; il contribue aux objectifs visant à une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau grâce aux principes de désimperméabilisation et d'infiltration mis en œuvre dans le cadre du projet et aux mesures de protection de la ressource en eau
- PAGD : le projet T10 est compatible avec le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) du SAGE de l'Est lyonnais ainsi qu'avec le règlement en vigueur
- PGRE : le projet T10 est compatible avec les dispositions du Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) de l'est lyonnais et n'engendre pas des prélèvements de nature à remettre en cause la préservation de la nappe de l'Est lyonnais
- PPRNi (Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation): le projet T10 a recherché au maximum à limiter les incidences sur les risques inondations (prise en compte de la crue exceptionnelle du Rhône dans la conception, implantation des infrastructures au niveau du terrain naturel, réduction des ruissellements à la source grâce à la désimperméabilisation et l'infiltration au maximum dans les emprises du projet). Ainsi il apparaît comme compatible avec les dispositions du Plan De Gestion Des Risques Inondations ainsi qu'avec le règlement du PPRNi du Rhône et de la Saône

---

## 7. Solutions de substitution étudiées

---

Afin d'aboutir au projet présenté, plusieurs études ont été menées par SYTRAL Mobilités afin d'évaluer et comparer les différentes solutions possibles en réponse au besoin de développement du réseau.

### 7.1. Absence de réalisation du projet t10

Dans cette situation, le territoire fait toujours l'objet d'un développement socioéconomique avec une augmentation importante des habitants et des emplois sur le territoire, à l'origine d'une augmentation des déplacements.

### 7.2. Choix du corridor

La définition du corridor s'appuie sur les objectifs de desserte du territoire exprimés dans le cadre des différents documents de planification du territoire. Ainsi le corridor permet de relier Vénissieux, Saint-Fons et Gerland et offre des correspondances au réseau structurant de transport en commun existant. Il intègre également les secteurs en développement ou en renouvellement urbain.

### 7.3. Choix du mode

Malgré un coût plus important au regard des infrastructures à créer, SYTRAL Mobilités a ainsi choisi le mode tramway (au lieu du BHNS) pour la ligne T10 permettant un aménagement qualitatif et performant, et offrant l'occasion de compléter le maillage du réseau tramway.

### 7.4. Définition du tracé

Depuis début 2020, SYTRAL Mobilités a engagé des études visant à définir le tracé du projet T10. La définition du tracé s'est réalisée au fur et à mesure des étapes suivantes :

- L'étude d'opportunité, réalisée de février à mars 2020 a consisté à identifier l'ensemble des itinéraires envisageables ainsi que les différentes sensibilités du territoire.  
L'étude de faisabilité, réalisée de mars à juin 2020, a consisté à comparer les différents itinéraires et mettre en évidence un premier tracé de référence, des variantes de tracé entre la gare de Vénissieux et le stade de Gerland, mais aussi la recommandation d'un prolongement jusqu'à la Halle Tony Garnier. Le corridor d'étude a ensuite été découpé en 4 séquences, dont chacune porte des enjeux spécifiques en fonction de la configuration urbaine et des usages de la ville (logement, activités économiques et/ou industrielles, etc.)
- Les itinéraires ont été évalués et comparés sur la base de 10 critères de performance :
  - ✚ La qualité du niveau de service : vitesse commerciale, temps de parcours
  - ✚ La qualité de desserte urbaine et socioéconomique : potentiel de desserte de population, d'emplois, d'équipements, compatibilité avec les projets urbains identifiés
  - ✚ La qualité de la desserte transport : connexion et maillage au réseau structurant de transport en commun urbain et TER, intermodalité, accessibilité au centre de Lyon
  - ✚ Les conditions d'insertion : insertion de l'infrastructure, des stations, incidences sur le partage de la voirie, incidences sur le foncier, contraintes réseaux, etc...
  - ✚ Les impacts sur la circulation et le stationnement : incidences sur le réseau routier structurant et local, sur la gestion des carrefours et sur le stationnement
  - ✚ Les opportunités et les impacts sur les modes doux : maillage du réseau et des aménagements cyclables, cheminements piétons
  - ✚ Les opportunités et les impacts sur l'environnement : risques, paysage, archéologie, lutte contre les îlots de chaleur
  - ✚ Les impacts sur l'exploitation et l'exploitabilité : incidences sur le réseau transports en commun existants, contraintes d'exploitation
  - ✚ Les coûts : investissement et exploitation
  - ✚ Les risques : technique, coût, planning.

Au regard de ces critères, de nouveaux itinéraires ont été écartés au regard des différents critères étudiés pour finalement retenir le tracé faisant l'objet de l'enquête publique.

---

## 8. Bilan socio-économique

---

Ce document adjoint au dossier d'enquête publique vise à évaluer l'intérêt de sa réalisation pour la collectivité et à éclairer le public sur le choix d'aménagement soumis à enquête. Il s'articule autour des volets suivants :

- **Une analyse stratégique** présentant :
  - ✚ L'état des lieux de la situation existante sous les angles démographique, économique et des dynamiques territoriales

- ✚ L'offre et la demande de transport actuelle
- ✚ Les perspectives d'évolution des périmètres d'étude avec la présentation des scénarios et option de référence
- ✚ Une synthèse de l'analyse avec l'option de référence qui indique le scénario le plus probable en l'absence de réalisation du projet à l'horizon 2030.  
*Dans le cas où le projet ne serait pas réalisé, le réseau de transport en commun existant serait adapté et réorganisé pour répondre aux enjeux du territoire.*

• **Une présentation du projet** soumis à l'évaluation, des options de projet à l'option retenue.

• **Une analyse des effets du projet** comprenant :

- ✚ Les principes d'élaboration de l'évaluation socio-économique et de l'analyse monétarisée
- ✚ L'analyse sous les angles qualitatifs et des prévisions de trafic voyageurs liées au projet
- ✚ L'analyse monétarisée
- ✚ L'analyse des risques liés au projet
- ✚ Une approche d'analyse financière
- ✚ Une synthèse de l'analyse des effets qui permet de répondre à la question de l'atteinte ou non des objectifs attendus pour le projet introduits au chapitre 2 « Objet de l'enquête ». *Les points retenus ci-dessous présentent la qualité des résultats au regard de ces objectifs, de manière qualitative ou quantitative :*

#### Accompagner le renouvellement urbain des territoires traversés

- Aménagements très qualitatifs du mode tramway, catalyseurs de développement urbain sur tous les territoires traversés par la ligne
- Desserte directe des différents projets urbains du secteur : Aménagement du quartier de la gare à Vénissieux, QPV Arsenal et ZAC Carnot-Parmentier, Vallée de la chimie, Biodistrict Lyon-Gerland
- Rééquilibrage de la voirie en faveur des modes doux

#### Proposer une alternative crédible à la voiture individuelle

- 200 000 heures gagnées par an pour les usagers reportés (Voiture->Transport en commun)
- 1 900 déplacements en voiture par jour évités
- Apaisement de l'espace public et valorisation des modes doux

#### Relier lieux de vie et emplois

- Amélioration des accessibilités aux services des quartiers (services médicaux, équipements scolaires) aux abords de la ligne
- Desserte directe des grands équipements du secteur (Stade de Gerland, Palais des Sports de Gerland, Halle Tony Garnier)
- Desserte directe aux zones d'emplois (Vallée de la Chimie, Techsud, port Edouard Herriot)

#### Renforcer l'attractivité des territoires

- Diminution des gaz à effets de serre, des émissions de particules et des nuisances sonores liées à la diminution du trafic automobile
- Accroissement des espaces dédiés à la végétalisation : plateforme tramway végétalisée, densification de la strate arborée

**Appréciation du commissaire enquêteur :**

Ces éléments sont pris en considération au chapitre 12 « Déclaration d'Utilité Publique ».

## 9. Coûts du Projet

### 9.1. Investissements

- **Délibération du comité syndical SYTRAL Mobilités du 8 février 2021 :**

*L'enveloppe budgétaire du projet T10 était estimée à 230 millions €<sub>déc 2020</sub> HT comprenant la création d'un centre de remisage du parc de matériel roulant tramway à Saint-Fons*

- **Délibération du comité syndical SYTRAL Mobilités du 30 juin 2022**

*Compte tenu de l'avancement des études d'Avant-Projet, l'enveloppe budgétaire a été réévaluée à 295M€<sub>déc2020</sub> HT pour tenir compte :*

-  Des évolutions de périmètre d'opération, à savoir le prolongement de T10 jusqu'à la Halle Tony Garnier et l'intégration de la requalification de l'avenue Tony Garnier (14M€), le tracé retenu par le boulevard Sampaix au lieu de la rue Martin (+ 300 m), intégration du prolongement de l'impasse des Rosiers vers la rue Sentuc à Vénissieux compte tenu du plan de circulation
-  De l'évolutions des coûts travaux compte tenu d'un contexte d'insertion urbaine contraint et d'ambitions fortes sur l'adaptation de l'espace public au changement climatique
-  De la liste précise des emprises foncières à acquérir par le SYTRAL et des frais associés de restitutions riveraines
-  Des déviations de réseaux à réaliser, de la gestion des eaux pluviales « à la parcelle » pour le domaine public
-  D'une très forte végétalisation du projet

- **Participations financières attendues :**

Notamment de :

- la Métropole de Lyon, des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon, et du Sigerly, dont les montants, évalués à ce stade à environ 60 millions d'euros, seront précisément définis dans les Conventions de Transfert de Maîtrise d'Ouvrage qui seront conclues dans le cadre de l'opération T10
- la Métropole de Lyon qui prendra entre autres à sa charge la requalification de l'avenue Tony Garnier soit 14M€, les acquisitions foncières, et le renouvellement patrimonial des réseaux métropolitains
- de subventions, notamment une subvention d'un montant de 15,8 M€ au titre de l'appel à projet « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux » piloté par L'Etat
- d'une subvention agence de l'eau à solliciter pour un montant d'environ 1 M€

### Coûts d'investissement global

Études (conception, investigations techniques préalables, pilotage travaux)	37
Travaux (système de transport, aménagements urbains)	193
Centre de remisage <sup>(1)</sup>	32
Acquisitions foncières	25
Matériel roulant	8
<b>TOTAL</b>	<b>295</b>

### Décomposition du montant des travaux

Libération d'emprises	4
Déviations des réseaux	36
Travaux préparatoire	8,5
Ouvrage d'art	5,5
Plateforme	13,5
Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	27
Revêtement du site propre	9,5
Voirie (hors site propre) et espaces pub	39,5
Équipements urbains	13,5
Signalisation	6
Stations	5
Installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	14
Courants faibles et PCC	3,5
Centre de remisage	32
Opération induite	7,5
<b>TOTAL</b>	<b>225</b>

## 9.2. Estimation du coût d'exploitation du projet

Au stade des études d'Avant-Projet, les charges d'exploitation liées au tramway T10 sont basées sur les hypothèses suivantes :

- Longueur du tracé commercial : 7,6 km
- Niveau de service qui prévoit une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et 12 à 20 minutes en heure creuse, et une amplitude horaire de 19 h (de 5h30 à 00h30)
- Nombre de jours ouvrés de base : 170
- Nombre de jours de semaine en vacances scolaires : 80
- Nombre de jours de samedi / dimanche et jours fériés : 52 / 63

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

• **Coût d'exploitation du kilomètre parcouru tram : 6,84 €** (estimation des charges d'exploitation liées au tramway T10 estimées à 3,5 M€ HT/an valeur décembre 2020 pour un nombre de kilomètres de 520 000 km/an environ).

**Pour le transport par bus), ils sont estimés à 4,66 €/km**

Ce différentiel de coûts représente un surcoût de 3M€/an.

### Appréciation du commissaire enquêteur :

- Il conviendra de préciser :

\* les postes ayant entraîné une augmentation de 65M€ soit près de 30% entre février 2020 (230M€ HT) et juin 2021 (295M€ HT)

\* le solde restant à charge à SYTRAL Mobilités (coûts travaux – participations financières) pour chacune des 2 estimations ci-dessus

\* et de comparer les coûts d'investissements (références prix km...) et d'exploitation à ceux d'opérations récentes : sur Lyon ou auprès d'autres références extérieures, CEREMA...

\* et de vérifier que l'appréciation sommaire des dépenses qui 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, témoigne d'un caractère d'utilité publique.

## 10. Evaluation Environnementale

- L'évaluation environnementale reprend la description du projet, analyse l'état initial, précise les incidences (ou impacts) positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé publique ; elle indique les mesures pour éviter-réduire et sinon compenser les impacts négatifs et les accompagner par des procédures comme celle du management environnemental

- Cette évaluation environnementale est commune à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de déclaration d'utilité publique

- Les thèmes ressortant de l'analyse SYTRAL Mobilités comme ayant le plus d'incidences sur l'environnement et vis-à-vis de l'homme sont repris dans les tableaux des chapitres « 10-1 impacts temporaires du projet » et « 10-2 impacts permanents du projet » ci-dessous.

### 10.1. Impacts temporaires du projet

Les impacts temporaires correspondent aux nuisances dues aux activités de la phase travaux.

Thèmes	Incidences	Mesures ERC et d'accompagnement
Organisation phase travaux	Nuisances dues aux activités du chantier	Mise en place d'un management environnemental de chantier pour les intervenants

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- Ressource en eau-risque de pollution - Pollution des sols	Risque de pollution accidentelle, de pollution vers les eaux souterraines lors d'exports de matériaux	- Disposition préventive de de lutte contre les pollutions accidentelles - Raccordement des installations sanitaires au réseau d'assainissement - Gestion des déchets de chantier, des terres polluées
Arbres et Alignements d'arbres	Abattage d'environ 500 arbres dont 400 d'alignement	- Evitement des principaux alignements d'arbres - Mesures de protection des arbres - Augmentation du nombre d'arbres
- Avifaune, chiroptères, - Continuités écologiques - Paysage, patrimoine	- Destruction sur environ 4000m <sup>2</sup> d'habitats favorables à la reproduction, repos, alimentation, transit - Dérangement du fait des circulations, vibrations et nuisances sonores...	- Evitement des principaux alignements d'arbres - Réduction de l'impact sur les espèces du cortège « milieux boisés, parcs et jardins - Limitation des emprises travaux - Limitation des nuisances lumineuses - Remise en état des emprises temporaires
Habitat et foncier	- Nuisances sur les secteurs d'activité et l'emploi à court terme : restriction de circulation, suppression de stationnement) - Réduction des emprises foncières et démolition de bâtiments à vocation d'activités	- Maintien de l'accès aux activités - Indemnisation des activités économiques et commerciales
Infrastructures routières	- Modifications des conditions de circulation (réduction du nombre de voies de circulation, mise à sens unique de certains secteurs, fermeture à la circulation) - Modifications des conditions de stationnement - Perturbations des circulations sur les axes à grandes circulations	- Organisation du chantier, plan de circulation en phase chantier - Préfabrication des ouvrages de franchissement en dehors des emprises des infrastructures - Phasage des travaux - Mise en place des ouvrages en période estivale - Maintien des circulations sur les axes à grandes circulations
Infrastructures transports en commun	- Perturbations de la circulation des transports en	- Phasage des travaux - Travaux préparatoires tramway en période nocturne

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

	<p>commun et notamment du réseau de bus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbations des circulations tramway au droit des raccordements</li> <li>- Coupures d'exploitation lignes T1 et T4 jusqu'à 2 mois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phasage des travaux - Coupure d'exploitation du réseau tramway en période estivale ou de moindre trafic</li> <li>- Réorganisation du réseau de transport en commun en phase chantier</li> </ul>
Risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aggravation de la survenue du risque industriel</li> <li>- Risque de dégradation de canalisation de transports de matières dangereuses</li> <li>- Perturbations des circulations routières de matières dangereuses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consultation des principaux exploitants d'activités industrielles dangereuses dans le cadre de la conception des aménagements</li> <li>- Informations et sensibilisation à destination des personnels intervenant dans la zone à risque</li> <li>- Organisation du chantier - Interdiction de stockage de matériels explosifs, sensibles à la chaleur et aux surpressions dans les zones soumises aux risques industriels</li> </ul>
Acoustique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Émissions sonores dues aux activités du chantier (travaux de démolitions des bâtiments, de la chaussée existante, le passage d'engins de travaux publics)</li> <li>- Augmentation des circulations routières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction du niveau sonore lié à la réalisation des travaux</li> <li>- Réalisation d'un dossier Bruit de chantier</li> <li>- Sensibilisation du personnel aux risques liés aux bruits de chantier</li> <li>- Mise en place de protections acoustiques sur le chantier</li> </ul>
Vibratoire	<p>Émissions vibratoires dues aux activités du chantier (travaux de démolitions des bâtiments, de la chaussée existante, le passage d'engins de travaux publics)</p>	<p>Les mesures relatives à la réduction des nuisances acoustiques contribuent également à limiter les nuisances vibratoires</p>

**Appréciation du commissaire enquêteur sur les incidences du projet en phase travaux :**

Le thème « Arbres et Alignements d'arbres » est repris au chapitre 11 « Autorisation environnementale ». Les autres incidences mentionnées ci-dessus ont, après les mesures d'accompagnement et ERC, des incidences résiduelles faibles à négligeables.

## 10.2. Impacts permanents du projet

Les impacts permanents correspondent aux nuisances pendant l'exploitation du tram T10.

Thèmes	Incidences	Mesures ERC et d'accompagnement
Ressources en eau – Ecoulements superficiels	Désimperméabilisation des sols permettant une infiltration préférentielle des eaux pluviales et la réduction des rejets d'eaux pluviales au réseau d'assainissement	Incidence positive
Ressources en eau – Pollution des eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de pollution des eaux dues aux ruissellements sur les voiries (pollution chronique et accidentelle)</li> <li>- Pollutions des eaux dans les réseaux d'assainissement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infiltration préférentielle des eaux pluviales dans les emprises projet</li> <li>- Mise en place d'ouvrages spécifiques de gestion des eaux pluviales</li> <li>- Raccordements des eaux pluviales non infiltrées aux réseaux d'assainissement existants</li> <li>- Gestion d'une pollution accidentelle en phase d'exploitation</li> </ul>
Ressources en eau – Infiltration des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infiltration des eaux pluviales permettant le rechargement de la nappe</li> <li>- Consommations d'eau destinées à l'arrosage des plateformes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infiltration des eaux de toitures</li> <li>- Rejet à débit limité vers les réseaux</li> <li>- Limitation des arrosages aux plateformes tramway engazonnées</li> <li>- Réutilisation des eaux pluviales</li> <li>- Limitation des débits de prélèvement dans la nappe du couloir de l'Est lyonnais</li> <li>- Contrôle des prélèvements destinés à l'arrosage</li> </ul>
Ressource en eau – Pollution des eaux souterraines	- Pollution des eaux souterraines due au trafic routière (pollution saisonnière, accidentelle et chronique) et à la pollution des sols	- Absence d'infiltration des plateformes routières dans les zones présentant un risque important de pollution accidentelle

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

	- Pollution des eaux due à l'entretien des espaces verts	- Gestion des pollutions accidentelles dans les ouvrages d'infiltration - Respect des hauteurs non saturées vis-à-vis de la nappe de l'Est Lyonnais (et des différentes masses d'eaux souterraines) - Absence d'utilisation de produits phytosanitaires
- Avifaune - Chiroptères - Continuités écologiques	- Risque de dérangement due à l'éclairage - Risque de destruction d'habitats ou d'individus dans le cadre de l'entretien des espaces végétalisés - Risque de sur-fréquentation humaine	- Mesure de réduction visant à réduire les nuisances lumineuses pour la faune - Mise en place de gîtes pour la petite faune - Mise en place de gîtes et nichoirs pour l'avifaune et les chiroptères - Gestion différenciée des espaces verts et de la plateforme tramway - Mise en œuvre d'espèces végétales favorables à la faune - Suivi de l'efficacité des mesures en faveur de la biodiversité sur une période de 15 ans
Habitat et Foncier	Amélioration de l'accessibilité des secteurs traversés et desserte des équipements	Incidence positive
Emploi et Activités	- Amélioration de l'attractivité des territoires - Incitation au développement économique	Incidence positive
Paysage – Patrimoine	- Amélioration du paysage et du cadre de vie - Création d'un environnement urbain apaisé - Renforcement de la trame arborée	Incidence positive
- Infrastructures - Circulation - Stationnement	- Modification du plan de circulation routière	- Adaptation des conditions de circulations – Gestion des carrefours

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

	- Modification de l'accessibilité riveraine - Évolution des conditions de circulations - Réduction de l'offre de stationnement	- Ouverture de l'actuelle impasse des Rosiers à la circulation
Transports en commun	Amélioration de la desserte et de l'accessibilité au réseau de transports en commun	Incidence positive
Circulations douces	Amélioration de la sécurité et des circulations douces	Incidence positive
Acoustique	- Dépassement des seuils admissibles sur quelques bâtiments dans le centre de Saint-Fons du au tramway - Respect des seuils réglementaires sur les axes de circulations routières - Dépassement des objectifs pour les effets cumulés tramway et trafic routier (seuils non réglementés)	- Mesure de réduction de la contribution sonore du tramway - Vérification des isolations de façades des bâtiments concernés par un impact significatif
Air et santé	Réduction globale des émissions de polluants de la qualité de l'air	Incidence positive
Vibratoire	Dépassement d'objectif vibratoire maximum	- Dispositifs antivibratoires - Optimisation des mesures de réduction anti-vibratile

**Appréciation du commissaire enquêteur :**

- Les incidences « Ressources en eau – Ecoulements superficiels – Pollution des eaux superficielles et infiltration des eaux pluviales – Pollution des eaux souterraines » ainsi que le thème « Arbres et Alignements d'arbres sont analysées au chapitre 11 « Demande d'autorisation environnementale »
- Les incidences « Circulation – Stationnement », « Acoustique » et « Vibratoire » sont prises en compte dans mon rapport au niveau de l'analyse des contributions du public chapitre 16 « Analyse contributions : Procès-verbal de synthèse/Mémoire en réponse
- On notera les incidences positives du projet avec l'amélioration :
  - \* du cadre de vie avec notamment un environnement urbain apaisé
  - \* de l'accessibilité des secteurs traversés
  - \* de l'attractivité des territoires,
  - \* de la sécurité et des circulations douces
  - \* de la qualité de l'air
  - \* de la désimperméabilisation des sols
- L'évaluation environnementale prend aussi en compte le projet du centre de remisage basé à Saint-Fons.

### 10.3. Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)

Le tracé du tramway T10 traverse le PPRT Vallée de la Chimie. Au regard de ces risques technologiques, une analyse spécifique prenant en compte le respect du PPRT Vallée de la Chimie et la vulnérabilité des personnes a été réalisée dans le cadre des études de conception et a abouti notamment aux mesures suivantes :

- Modification du plan de circulation avec un tracé évitant les zones rouges du PPRT
- Implantation des stations en dehors de la zone couverte par le PPRT
- Définition du plan de voie du tramway permettant un retournement rapide des rames en dehors des zones rouges du PPRT
- Renforcement du matériel roulant : une étude menée avec Alstom est en cours pour étudier le comportement des rames face au risque de surpression
- Modalités d'information des tramways dans le secteur PPRT en cas d'incident / accident industriel et mise en place de procédure d'évacuation
- Formation et sensibilisation des conducteurs de tramways sur la conduite à tenir en cas d'évènements au sein d'une zone à risque technologique
- Signalétique d'entrée dans la zone PPRT

**Remarque :** en complément de la procédure d'enquête publique unique, un Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) sur les risques technologiques est en cours d'instruction en vue d'obtenir également un arrêté préfectoral autorisant les travaux de réalisation du tramway.

Le DPS est un dossier produit au titre de la réglementation de la Sécurité des Transports Publics Guidés (Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017).

A ce titre, le dossier prendra aussi en compte l'ensemble des éléments présenté dans le dossier d'enquête publique unique. Le DPS est en cours de finalisation. La procédure dure 5 mois.

---

## 11. Autorisation environnementale

---

### 11.1. Objet de la demande

Le projet T10 prévoit :

- L'infiltration d'une partie des eaux pluviales actuellement directement rejetées dans le réseau d'assainissement
- Le prélèvement d'eau nécessaire à l'arrosage des plateformes végétalisées du tramway
- La réalisation d'aménagements dans le lit majeur du Rhône (secteur Tony Garnier-Gerland)

## 11.2. Justification de la maîtrise foncière

Dans le cadre du projet T10, les aménagements réalisés prennent majoritairement place sur le domaine public routier des communes traversées (Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7ème).

Toutefois, l'insertion de cette nouvelle infrastructure de tramway nécessite l'acquisition de terrains privés. A ce titre, afin d'obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble des emprises du projet, une procédure de Déclaration d'Utilité Publique, intégrée au présent dossier d'enquête publique unique, permet en cas de non-aboutissement des négociations amiables, de recourir à une procédure d'expropriation et d'assurer ainsi la maîtrise foncière sur l'ensemble des emprises du projet T10.

## 11.3. Aspect réglementaire

### ➤ Installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)

Le projet est ainsi concerné par les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-60 relatifs aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la nomenclature au titre « Eau et milieux aquatiques et marins » respectivement pour les 4 rubriques suivantes :

- **Une rubrique soumise à autorisation** relative aux rejets dans le milieu naturel :

- ✚ 2.1.5.0 : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : supérieure ou égale à 20 ha.

*L'infiltration des eaux pluviales dans le sous-sol dans les emprises du projet T10 qui sont actuellement directement rejetés au réseau d'assainissement représente une surface contributrice de 20,6 ha*

- **Deux rubriques soumises à déclaration** relatives aux prélèvements d'eau :

- ✚ 1.1.1.0 : Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau

*Le projet T10 prévoit la réalisation de forage non destiné à un usage domestique (irrigation des plateformes engazonnées) en vue d'effectuer un prélèvement permanent dans les eaux souterraines dont la nappe d'accompagnement du Rhône*

- ✚ 1.3.1.0 : A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : capacité inférieure à 8m<sup>3</sup>/h soumis au régime de la déclaration
- Rubrique applicable au regard de la proximité de la Zone de Répartition des Eaux « Couloirs de l'Est lyonnais », il est retenu à ce stade que les prélèvements 4, 5 et 6 sont effectués dans cette zone : capacité totale de prélèvement en ZRE : 3\*2 m<sup>3</sup>/h = 6 m<sup>3</sup>/h*

- **Une rubrique soumise à déclaration** relative aux aménagements dans le lit majeur du Rhône :

✚ 3.2.2.0 : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : surface soustraite supérieure ou égale à 400 m<sup>2</sup> et inférieure à 10 000 m<sup>2</sup> :

*Surface en remblai considéré dans le lit majeur : 1 300 m<sup>2</sup>*

#### ➤ **Cas spécifique de l'atteinte aux allées et alignements d'arbres**

L'article 194 de la loi « 3DS » vient modifier l'article L. 350-3 du Code de l'environnement en intégrant une autorisation nécessaire pour les coupes et abattages d'arbres d'alignement dans le cadre de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

*Cette demande d'autorisation comprend les mesures d'évitement envisagées et des mesures de compensation des atteintes portées aux allées et aux alignements d'arbres.*

*Conformément à l'article L.181-2 du Code de l'Environnement, l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres prévues à l'article L.350-3 du Code de l'Environnement.*

### **11.4. Evaluation environnementale – Mesures ERC**

Ne sont reprises dans les tableaux ci-dessous que les mesures concernant le thème arbres et le thème eau car ce sont ceux qui sont concernés par l'autorisation environnementale.

#### **11.4.1 Thème arbres et alignements d'arbres – aménagements paysagers**

✚ Thème arbres et alignements d'arbres

Thème	Incidence	Mesures ERC et d'accompagnement
Arbres et Alignements d'arbres	Abattage d'environ 500 arbres dont 400 d'alignement	- Evitement des principaux alignements d'arbres - Mesures de protection des arbres - Augmentation du nombre d'arbres : plus de 1700 arbres plantés

- Limitation au maximum des coupes et abattages d'arbres existants : Seuls les arbres ne pouvant être strictement évités dans le cadre de l'insertion de la future ligne de tramway feront l'objet d'abattages
- Conservation et protection des arbres existants : le maintien des arbres existants est une priorité dans la réalisation des aménagements. Pour leur pérennité et leur épanouissement, une procédure de protection du houppier, du tronc et des racines est prévue dans le cadre du chantier
- Amélioration des conditions d'insertion des arbres existants : Dans le cadre du projet, les pieds d'arbres seront agrandis et plantés
- Renforcement de la strate arborée par de nouvelles plantations : la strate arborée est une des composantes importantes du projet paysager. Ainsi le projet prévoit de nouvelles plantations dans les emprises du projet.

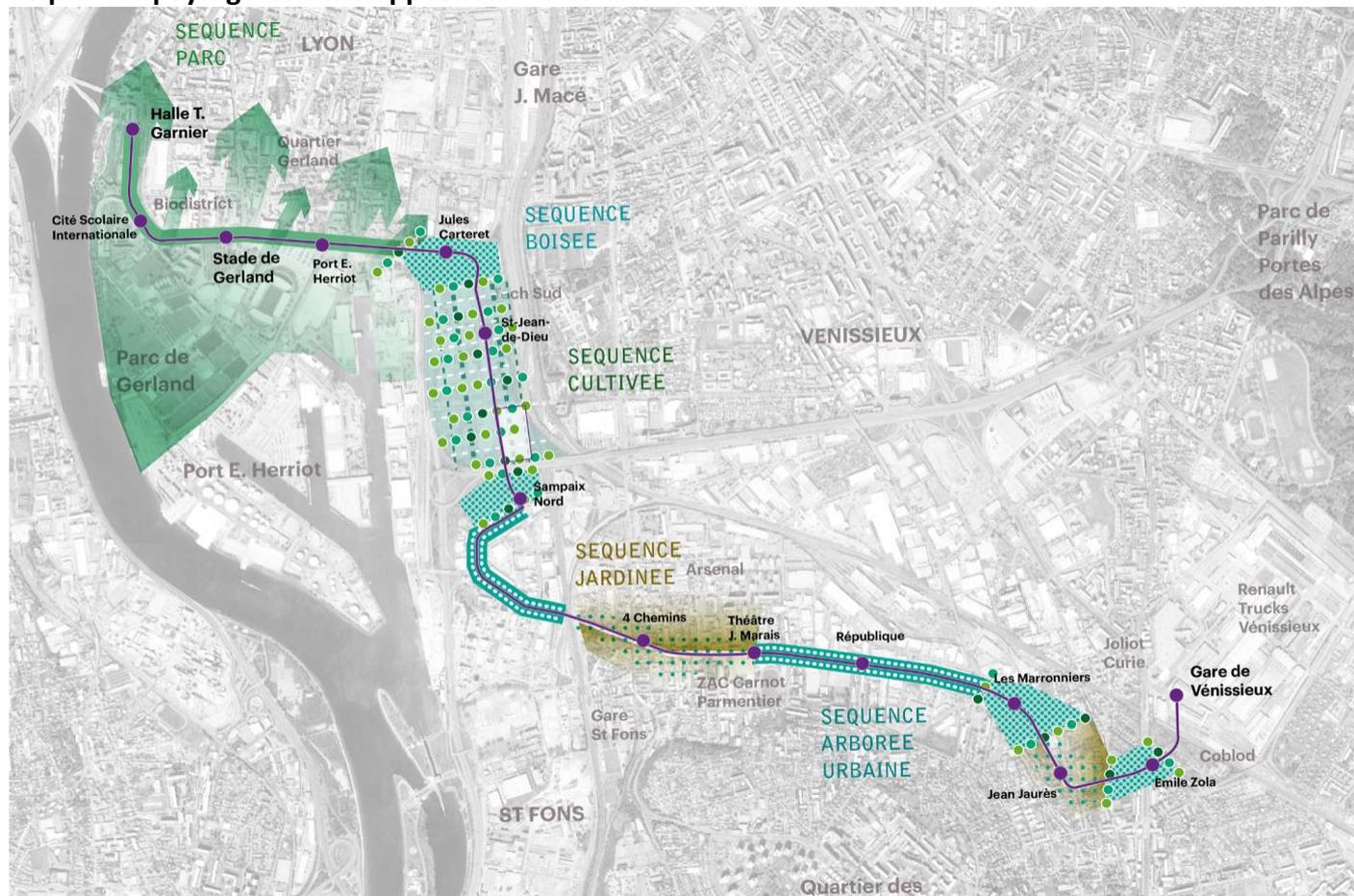
La palette sera diversifiée et adaptée au contexte local (choix en fonction du port, de la floraison, des couleurs suivant les saisons, de la résistance et de l'adaptabilité aux changements climatiques, des besoins limités en eau).

#### Aménagements paysagers

Ce sont cinq typologies de séquences paysagères qui vont se développer le long de la ligne :

- Les séquences jardinées, ce sont les deux centres-villes des communes de Vénissieux et de Saint Fons. Les gabarits de voiries sont étroits, ne permettant pas la plantation d'alignements d'arbres continus. Le projet va développer des aménagements et compositions végétales sur les espaces adjacents
- Les séquences linéaires sont créées dans les secteurs où les fronts bâtis ne sont pas continus, les constructions éloignées de l'alignement. De nouveaux alignements d'arbres viennent recomposer le cadre de l'espace public avec des haies variées et des plantations arborées en bosquets ou isolées
- Les séquences boisées vont concentrer une forte densité de plantation pour créer des transitions paysagères entre deux séquences, conforter des espaces boisés existants
- La séquence « Parc » est celle de l'avenue Tony Garnier qui a vocation à prolonger le parc de Gerland au nord de l'avenue. La trame végétale s'appuie sur le patrimoine arboré existant de l'avenue pour le densifier, le varier en intégrant différentes essences
- La séquence cultivée propose de renforcer le paysage existant de TechSud en prolongeant la trame arborée de seconde grandeur avec des arbres fruitiers et/ou fleuris.

#### Séquences paysagères développées sur l'itinéraire T10



**11.4.2 Thème Eau**

Thèmes	Incidences	Mesures ERC et d'accompagnement
Ressources en eau – Ecoulements superficiels	Désimperméabilisation des sols permettant une infiltration préférentielle des eaux pluviales et la réduction des rejets d'eaux pluviales au réseau d'assainissement	<b>Incidence positive</b>
Ressources en eau – Pollution des eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de pollution des eaux dues aux ruissellements sur les voiries (pollution chronique et accidentelle)</li> <li>- Pollutions des eaux dans les réseaux d'assainissement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infiltration préférentielle des eaux pluviales dans les emprises projet</li> <li>- Mise en place d'ouvrages spécifiques de gestion des eaux pluviales</li> <li>- Raccordements des eaux pluviales non infiltrées aux réseaux d'assainissement existants</li> <li>- Gestion d'une pollution accidentelle en phase d'exploitation</li> </ul>
Ressources en eau- Infiltration des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infiltration des eaux pluviales permettant le rechargement de la nappe</li> <li>- Consommations d'eau destinées à l'arrosage des plateformes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infiltration des eaux de toitures</li> <li>- Rejet à débit limité vers les réseaux</li> <li>- Limitation des arrosages aux plateformes tramway engazonnées</li> <li>- Réutilisation des eaux pluviales</li> <li>- Limitation des débits de prélèvement dans la nappe du couloir de l'Est lyonnais</li> <li>- Contrôle des prélèvements destinés à l'arrosage</li> </ul>

Ressource en eau – Pollution des eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pollution des eaux souterraines due au trafic routière (pollution saisonnière, accidentelle et chronique) et à la pollution des sols</li> <li>- Pollution des eaux due à l'entretien des espaces verts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'infiltration des plateformes routières dans les zones présentant un risque important de pollution accidentelle</li> <li>- Gestion des pollutions accidentelles dans les ouvrages d'infiltration</li> <li>- Respect des hauteurs non saturées vis-à-vis de la nappe de l'Est Lyonnais (et des différentes masses d'eaux souterraines)</li> <li>- Absence d'utilisation de produits phytosanitaires</li> </ul>
--	--	---

**Appréciation du commissaire enquêteur :**

- Les rubriques concernées par l'autorisation environnementale, la préservation et la qualité des eaux superficielles, souterraines ainsi que l'abattage d'arbres et d'alignements d'arbres, sont mises en regard de mesures ERC
- Cette demande ne porte pas sur l'exploitation du centre de remisage qui sera faite ultérieurement à la présente demande d'autorisation environnementale (dossier ICPE).

## 12. Déclaration d'utilité publique (DUP)

La déclaration d'utilité publique est l'acte administratif qui confère au maître d'ouvrage le droit de recourir au transfert forcé de la propriété d'un bien immobilier pour réaliser le projet. L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du projet tramway T10 sera signé par le Préfet du Rhône.

SYTRAL Mobilités avance les raisons suivantes l'amenant à cette déclaration d'utilité publique :

- **Opportunité et compatibilité avec les documents de planification**

- ✚ SCOT : le schéma de cohérence territoriale prévoit notamment la réalisation de corridors urbains structurés autour du réseau de transports collectifs. Ainsi le secteur Gerland, le port Édouard Herriot, la Vallée de la Chimie et le territoire centre-est faisant partie des

grands secteurs de projet, le SCOT souligne le besoin d'un renforcement de la desserte de Saint-Fons et Vénissieux notamment par la mise en œuvre de l'axe fort A8.

- ✚ PLU-H : le PLU-H confirme la valeur stratégique d'un arc reliant Gerland, Saint-Fons (via la ZI Sampaix et la Vallée de la Chimie) et Vénissieux notamment dans un objectif d'amélioration de la desserte des territoires en transports collectifs, et notamment des quartiers QPV (Quartier Politique de la Ville), au vu des perspectives de développement urbain attendues à l'horizon 2030.

Ainsi l'axe fort A8 est inscrit dans le PLU-H comme axe de maillage du réseau de transport en commun.

- ✚ PDU : après l'avoir déjà identifiée dès sa version de 1997, le PDU élaboré en 2017 signale de nouveau la nécessité de créer un axe fort A8, dont la fonction est de « relier entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin) et de proposer plusieurs connexions avec des axes radiaux forts. ».

- ✚ NPNRU : sur les tronçons nord et sud de cet axe de rocade, les projets urbains du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine, dont le NPNRU Arsenal-Carnot-Parmentier, ont souligné l'urgence de renforcer la desserte en transports en commun des quartiers concernés. À la clé, cet axe fort A8 porte des enjeux de désenclavement, d'insertion sociale et de lien avec le centre de la Métropole.

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

- ✓ T9, entre Villeurbanne et Vaulx-en-Velin La Soie
- ✓ **T10, reliant le Pôle d'Echanges Multimodal de Vénissieux et Gerland en passant par Saint-Fons**

- ✚ Les études et concertations urbaines : l'étude NPNRU Arsenal Carnot-Parmentier de SYTRAL Mobilités (2017) a souligné l'insuffisance de l'offre de transports en commun vers Gerland, Vénissieux et le Grand Est. Dans ce secteur en devenir, les demandeurs d'emploi sont en attente d'une solution de mobilité pérenne.

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

• **Autres éléments déjà pris en considération :**

- ✚ La présentation du projet avec ses enjeux et ses objectifs (Chapitre 5) :
  - ✓ Accompagner la mutation urbaine et les projets urbains
  - ✓ Une alternative crédible à la voiture individuelle
  - ✓ Faciliter la recherche d'emploi
  - ✓ Un outil d'attractivité territoriale
- ✚ La réalisation d'une étude de solutions de substitution (Chapitre 7)
- ✚ Le bilan socio-économique (Chapitre 8)

- ✚ Les coûts du projet (Chapitre 9)
- ✚ L'évaluation environnementale (Chapitre 10).

**Appréciation du commissaire enquêteur :**

- Le chapitre contient toutes les informations nécessaires à son analyse en s'appuyant également sur les données de l'évaluation environnementale
- L'emprise du centre de remisage fait partie de cette demande de DUP.

---

## 13. Enquête parcellaire

---

Ce dossier d'enquête fait l'objet d'un Procès-verbal séparé de ce rapport qui est uniquement consacré à l'évaluation environnementale, à la demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique.

---

## 14. Organisation et Déroulement de l'enquête

---

### 14.1. Rappel : Concertation préalable et continue

#### 14.1.1 Concertation préalable (23 août au 23 octobre 2021)

Le SYTRAL a publié un dossier public sur les enseignements de la concertation qui permet de synthétiser les contributions sur les différents sujets et thématiques du projet.

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

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

Cette concertation préalable a confirmé l'opportunité du projet.

Sur la base des contributions et des études techniques, SYTRAL Mobilités a pris des premières décisions sur le projet.

#### 14.1.2 Concertation continue (2 février 2022 au début de l'enquête publique)

Cette phase de concertation à laquelle 1358 personnes ont participé s'inscrit dans la continuité des réflexions engagées lors de la concertation préalable et vise à préciser le projet.

Le SYTRAL met en avant trois grands sujets plus particulièrement nourris par cette phase d'échange avec le public :

- Une intermodalité clarifiée : interconnexion et desserte des quartiers, plan de circulation

- L'insertion du tramway avec la réduction du stationnement, les nuisances liées aux travaux, les aménagements cyclables, les accès riverains, les livraisons...
- Une attention portée à la végétalisation aux abords du tramway et aux stations.

## 14.2. Organisation de l'enquête

### 14.2.1 Désignation du commissaire enquêteur

- Par décision n° E23000007/69 du 26 janvier 2023 du Tribunal Administratif de Lyon, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur
- Cette décision m'a été notifiée ainsi qu'à monsieur le préfet du Rhône.

### 14.2.2 Contact avec la Préfecture du Rhône

- Madame Hilarion, préfecture du Rhône Direction départementale des territoires Service Eau et Nature - Unité eau, m'a remis un exemplaire du dossier d'enquête publique le 28 février 2023 en présence de représentants de SYTRAL Mobilités dans leurs locaux ; j'ai paraphé les exemplaires de ce dossier destinés aux mairies de Lyon 7, Saint-Fons, Vénissieux.

- Les dates de l'enquête publique et des permanences ont été mises au point avec la préfecture, les 3 mairies et moi-même.

Les registres d'enquête publique ont été signés pour ouvrir l'enquête par une personne de chaque mairie habilitée à signer ces documents.

J'ai été destinataire d'une copie de l'arrêté préfectoral du 17 février 2023 ordonnant l'ouverture de l'enquête publique unique.

### 14.2.3 Contacts avec SYTRAL Mobilités

- Lors de la réunion de signature des dossiers d'enquête en présence de Madame Hilarion (préfecture), de monsieur Chalumeau (chef de projet T10) et de personnes de SYTRAL Mobilités en charge du foncier, des relations avec les riverains et de l'assistant de SYTRAL Mobilités à la maîtrise d'ouvrage, un point a été fait sur :
  - ✚ L'organisation de SYTRAL Mobilités
  - ✚ Le contexte et les enjeux du projet T10
  - ✚ Les données techniques du projet
  - ✚ La concertation préalable et continue
  - ✚ L'état des publications des annonces légales d'ouverture de l'enquête publique et sur les affichages.
  - ✚ Mes premières remarques sur le dossier
- Lors de la reconnaissance du tracé du projet qui s'est déroulée le 10 mars 2023 avec monsieur Chalumeau et 2 responsables de SYTRAL Mobilités connaissant particulièrement les problématiques rencontrées sur le terrain avec les riverains notamment.  
Le parcours des 8 km du tracé du T10 s'est effectué de 14h00 à 18h00 durée permettant de visualiser et de préciser les secteurs les plus contraints
- Lors de la remise de mon procès-verbal de synthèse le 21 avril 2023.

### 14.2.4 Contact avec les mairies

Je n'ai eu aucun contact avec des élus des 3 mairies durant l'enquête.

J'ai rencontré à l'occasion de mes permanences les techniciens de ces mairies en charge du suivi administratif de l'enquête.

#### 14.2.5 Publicité de l'enquête publique et information du public

##### Publications légales

- Publications d'annonce de l'enquête :

Les 2 publications doivent paraître au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête le 13 mars 2023 soit avant le 27 février 2023.

Les publications sont passées le 24 février 2023 dans « Le Progrès » et le 25 février 2023 dans « Tout Lyon » respectant ce délai.

- Publications de début d'enquête :

Les 2 publications sont parues le 17 mars 2023 dans « Le Progrès » et le 18 mars dans « Tout Lyon » respectant le délai de 8 jours après le début de l'enquête.

##### Affichage légal

- Un avis au public annonçant l'ouverture de l'enquête a été affiché dans les délais impartis au niveau des 3 communes dans les différents panneaux prévus à cet effet
- Ils ont également été mis en place sur le tracé du T10

Ces affichages ont fait l'objet de constats d'huissiers comme pour les sites internet dédiés T10 qui relayaient cet affichage.

##### Plateforme dématérialisée

Pour une meilleure information, SYTRAL Mobilités a mis à disposition du public une plateforme numérique ouverte 24h/24 pendant toute la durée de l'enquête.

Le dossier d'enquête, l'arrêté préfectoral d'ouverture et l'avis d'enquête étaient consultables sur cette plateforme.

##### Préfecture du Rhône

L'avis d'enquête était consultable sur le site internet de la préfecture du Rhône.

#### 14.2.6 Mise à disposition du public des documents d'enquête publique

##### Mairies de Lyon 7, Saint-Fons, Vénissieux

- Dossier consultable aux jours et heures d'ouverture au public des mairies en version papier et sur un poste informatique mis à disposition
- Permanences du commissaire enquêteur :
  - Vénissieux
    - 13 mars 2023 de 10h00 à 12h00
    - 27 mars 2023 de 14h00 à 16h00
  - Saint-Fons (siège de l'enquête publique)
    - 21 mars 2023 de 14h00 à 16h00
    - 4 avril 2023 de 10h00 à 12h00
  - Lyon 7
    - 24 mars 2023 de 10h00 à 12h00
    - 7 avril 2023 de 14h00 à 16h00

##### Plateforme dématérialisée

Cette plateforme numérique contenait tous les documents réglementaires liés à la procédure et l'ensemble des éléments du dossier mis à l'enquête.

## SYTRAL Mobilités

Des informations pouvaient être obtenues auprès des personnes en charge du projet T10.

### 14.3. Déroulement de l'enquête

#### 14.3.1 Dépôt des contributions du public

##### Registres papier

A la disposition du public dans les 3 mairies aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie :

- 2 contributions pour les 3 registres « Demande d'autorisation environnementale et Déclaration d'utilité publique »
- 6 contributions pour les 3 registres « Parcellaire »

##### Plateforme dématérialisée et courriel

Elle permettait de déposer en continu pendant toute la durée de l'enquête les contributions sur un registre dématérialisé accessible sur le site internet dédié à l'enquête.

Ce sont 696 visiteurs qui se sont rendus sur cette plateforme et ont effectué 868 téléchargements et visualisé 716 documents.

##### Par courrier postal

2 courriers ont été adressés au nom du commissaire enquêteur à la mairie de Saint-Fons.

#### 14.3.2 Contributions du public

43 contributions ont été reçues par l'intermédiaire de l'ensemble des dispositifs mis à disposition du public dont 12 étaient soit en lien indirect avec l'objet de l'enquête, soit des questions hors sujet, soit des contributions envoyées à plusieurs reprises.

Ce sont donc 31 contributions qui ont été prises en compte et qui ont donné lieu à près de 100 observations ou propositions.

#### 14.3.3 Clôture de l'enquête

L'enquête publique a été close le 14 avril à 16h00 dans les 3 mairies et sur la plateforme numérique.

Il n'y a pas eu de contribution hors délais.

- Les délais légaux d'information et d'affichage ont été respectés.
- Les moyens nécessaires à l'information, à la communication et à l'expression du public ont été mis en place avec notamment une plateforme dématérialisée.
- Les 6 permanences se sont tenues conformément aux dates et heures fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.
- J'ai pu vérifier à chacune de mes permanences que le dossier était complet.

*A cet endroit, je tiens à remercier les personnes que j'ai rencontrées lors de mes permanences en mairies pour leur disponibilité, pour l'accueil qui m'a été réservé et pour la mise à disposition d'un lieu ayant permis le bon déroulement de l'enquête publique.*

#### 14.3.4 Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse

- Mon procès-verbal de synthèse a été réalisé en 2 exemplaires originaux.

- Un exemplaire signé par les 2 parties a été remis en main propre dans les locaux de SYTRAL Mobilités à Lyon le 21 avril 2023 à Monsieur Jean-Charles Kohlhaas vice-président SYTRAL Mobilités
- J'ai conservé le 2ème exemplaire signé également par les 2 parties.
- Le délai de remise de 8 jours après la fin de l'enquête du procès-verbal de synthèse a été respecté.
- Le délai de réception du mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités au procès-verbal de synthèse a été fixé au 5 mai 2023.
- Cette remise a permis de préciser les points principaux du procès-verbal de synthèse en vue de la rédaction du mémoire en réponse.
- Le mémoire en réponse m'a été transmis par SYTRAL Mobilités le 5 mai 2023. Le délai de réception de ce document a donc été respecté.

---

## 15. Délibération / Avis

---

### 15.1. Délibération SYTRAL Mobilités (30 juin 2022)

- Approbation des dossiers d'enquête publique unique d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique accompagnée d'une enquête parcellaire conjointe
- Autorisation de saisir le préfet en vue de l'organisation de l'enquête publique unique
- Approbation de l'enveloppe prévisionnelle de 295M€ (valeur décembre 2020) relative à la réalisation du projet T10 dans son ensemble incluant notamment le centre de remisage et la requalification de l'avenue Tony Garnier (tranche 3)

### 15.2. Avis

- **Avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de l'Est Lyonnais**  
La CLE a émis un avis favorable avec des réserves auxquelles SYTRAL a répondu dans un mémoire qui répond de façon satisfaisante aux réserves émises.  
Il n'y aura donc pas de questions concernant cet avis.
- **Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)**  
La DRAC indique renoncer à émettre des prescriptions d'archéologie préventive
- **Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne-Rhône-Alpes (MRAE)**  
La MRAE a été saisie le 22 août 2022 et l'avis délibéré a été rendu le 11 octobre 2022 soit dans le délai de 2 mois prévu à l'article R.122-7 du code de l'environnement.  
Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.  
Son avis n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet ainsi que l'information du public.  
La MRAE mentionne que l'étude d'impact est de qualité.  
La MRAE a émis un certain nombre de recommandations auxquelles SYTRAL a répondu point par point dans son mémoire.

Les réponses apportées répondent de façon complète et satisfaisante au cadre des recommandations émises par la MRAE dans son avis.

Il n'y aura donc pas de questions concernant cet avis.

---

## 16. Analyse des contributions du Public : Procès-verbal de synthèse/Mémoire en réponse

---

### 16.1. Préambule :

Sur les registres papier comme sur la plateforme numérique, les observations parcellaires et les observations sur la DUP sont imbriquées et donc indissociables.

Dans mon procès-verbal de synthèse qui prend en compte l'ensemble des observations, j'ai donc découpé l'ensemble des observations en 2 groupes :

- Les observations relatives à l'évaluation environnementale
- Les observations relatives à l'enquête parcellaire et à la DUP

Ce découpage a été repris par SYTRAL Mobilités dans son mémoire en réponse.

Dans le rapport d'enquête publique unique ces 2 groupes sont analysés mais dans le procès-verbal « parcellaire » seule l'analyse faite sur les observations relatives à l'enquête parcellaire et à la DUP sera reprise. Ces observations étant spécifiques à chaque contributeur, elles sont traitées individuellement.

### 16.2. Analyse des contributions du Public

*Le code couleur suivant est mis en place pour faciliter la lecture :*

- Mes questions sont inscrites « **en noir** » dans le texte
- Les réponses de SYTRAL Mobilités sont inscrites « en noir » dans le texte
- Mes analyses sont inscrites « **en bleu** » dans le texte
- Mes analyses qui seront retenues dans les documents « Conclusions-Avis » sont inscrites « **en rouge** » dans le texte.

Une même contribution peut concerner plusieurs thèmes et secteurs analysés et certaines contributions peuvent faire l'objet de doublons.

Enfin, certaines analyses retenues dans mes conclusions-avis pour la DUP peuvent ne pas l'être pour mes conclusions – avis de l'enquête parcellaire.

### 16.2.1 Observations relatives à l'évaluation environnementale

Thème 1 : Opportunité du projet	
Contributeur	Synthèse contribution
@2	- Bilan carbone et financier Tram/Bus/Métro - Pertinence Tram/BHNS

**Question :**

Répondre sur ces 2 points au regard de l'opportunité du projet.

**Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Le tramway T10 est prévu avec une fréquence de 10 minutes à sa mise en service. Cette fréquence permet de répondre aux besoins de déplacements à horizon 2030 simulé par le modèle multimodal de la Métropole de Lyon (Modely). Il faut noter que la ligne T10 est conçue pour offrir une fréquence plus élevée (jusqu'à 5 minutes) lorsque que la demande le nécessitera. Enfin, il faut rappeler qu'à fréquence équivalente, le tramway propose une capacité bien supérieure aux bus (jusqu'à 300 passagers pour un tramway de 43m contre environ 110 pour un bus articulé) et offre une meilleure régularité grâce notamment à une meilleure priorité aux feux et à un site propre intégral (sauf les rues Carnot / Plasse à Saint-Fons et Zola à Vénissieux pour lesquelles le plan de circulation a été adapté afin de limiter la circulation automobile).

Le choix du tramway pour la ligne T10 repose aussi sur les éléments suivants :

- Ce mode est plus attractif (environ 30% de fréquentation supplémentaire par rapport à un Bus à Haut Niveau de Service) et plus favorable au report modal ;
- L'effet levier du réaménagement de façade à façade est meilleur que le bus pour les quartiers traversés, notamment le centre-ville de Saint-Fons et les quartiers NPNRU et plus favorable au développement de la mixité sociale ;
- Ce mode permet de proposer un aménagement de l'espace public moins routier, notamment grâce à la possibilité de végétaliser la plateforme du tramway, ce qui est fait sur plus des 3/4 du linéaire de T10 ;
- Le confort pour les voyageurs est meilleur pour le tramway.

Une augmentation de la fréquence des bus existants ne suffirait pas à absorber la croissance des besoins de déplacements. Des saturations sont déjà observées à l'heure de pointe actuellement. La fiabilité de la performance des lignes de bus et leur attractivité n'est pas assurée et pourrait encore diminuer du fait de la congestion routière.

Enfin, le bilan carbone du projet est positif (54 700 tCO<sub>2</sub>e sur une période de 30 ans grâce à un effet positif en phase exploitation– cf. pièce C4 - paragraphe 4.9.2) et le bilan financier également (VAN positive) avec une fréquence à 10 minutes. Une amélioration de la fréquence dans les années suivant la mise en service pour répondre à l'évolution de la demande conduira donc à une amélioration de ce bilan déjà positif.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question : pas de remarques**

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Thème 2 : Non prise en compte des propositions faites lors des concertations	
Contributeur	Synthèse contribution
R10	- Tracé Emile Zola Vénissieux : variante 2 retenue alors que la proposition variante 1 plus adaptée n'a pas été retenue : * desserte de plus de population et de secteurs non desservis en transport en commun * passage par Bd Laurent Gérin plus large qu'avenue Jean Jaurès * maintien rue Zola du bus 93 pour desservir le plateau Gabriel Péri et les stationnements
@4	Secteur rue Charles Plasse – Place des 4 chemins Saint-Fons : - Implantation de la station différente de celle proposée lors de la concertation
E43	Conseil de Quartier du Centre à Vénissieux - Rappel des informations sur les réunions, relevés de décision entre leur conseil et le SYTRAL lors des phases de concertation. Favorable au projet mais regret de ne pas avoir eu de la part du SYTRAL d'explications suffisantes ou d'accords sur un certain nombre de leurs propositions lors des phases de concertation

**Questions :**

- **Quelles modalités ont amené en général le SYTRAL à retenir les différentes solutions pour le tracé définitif du T10, les stations et autres aménagements lorsqu'elles faisaient l'objet de variantes proposées notamment par le public. ?**
- **Quelles raisons ont amené le SYTRAL à retenir les solutions dans les cas R10 et@4 ci-dessus ?**

**Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

*Modalités ayant amené en général SYTRAL Mobilités à retenir les différentes solutions pour le tracé définitif du T10, les stations et autres aménagements lorsqu'elles faisaient l'objet de variantes proposées notamment par le public*

SYTRAL Mobilités a conduit des études d'opportunité et de faisabilité en 2020 sur la ligne T10, au cours desquelles plusieurs hypothèses de tracé ont été étudiées, évaluées et comparées sur plusieurs critères (niveau de service, desserte urbaine et socio-économique, desserte transports, conditions d'insertion dans l'espace urbain, impacts circulation et stationnement, opportunités et impacts modes doux, opportunités et impacts sur l'environnement, impacts sur exploitation et exploitabilité, coûts, risques). Lors de la concertation préalable entre août et octobre 2021, la synthèse de la démarche et des analyses réalisées sur le tracé a été expliquée, et deux variantes locales de tracé sur Vénissieux ont été proposées. Le choix de la variante de tracé sur Vénissieux a été retenu en décembre 2021 à l'issue de la concertation préalable, sur la base des éléments issus de la concertation et des études techniques qui se sont poursuivies en parallèle de la concertation, justifié dans le bilan de concertation préalable et expliqué au démarrage de la concertation continue.

Il en est de même pour le choix des positions de station qui a été fait à l'issue de la concertation préalable, sur la base des éléments issus de la concertation et des études techniques.

La synthèse des éléments sur le tracé et les stations figure dans le dossier d'enquête publique (pièces C1 et C2 – paragraphe 2.3.4).

Raisons pour lesquelles a été retenues le tracé Zola-Jaurès

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

Les enseignements de la concertation préalable et les études complémentaires menées sur les variantes locales de tracé à Vénissieux ont conduit le maître d'ouvrage à confirmer le tracé de la ligne T10 **par la rue Zola et l'avenue Jaurès à Vénissieux**. Cette variante locale de tracé a été privilégiée du fait de son potentiel de desserte plus important (station plus proche du cœur de ville de Vénissieux) et de sa meilleure performance (tracé plus direct et moins de courbes).

Ce tracé offre ainsi :

- Une meilleure desserte du centre-ville de Vénissieux et des commerces de proximité (axe Jean Jaurès, secteur Sublet) venant ainsi conforter l'objectif de redynamisation des commerces de centre-ville ;
- Plus de performance et de rapidité, donc plus d'attractivité pour la ligne T10 ;
- Un potentiel d'aménagement de l'avenue Jean Jaurès avec une reconquête du square Gérin qui longe l'axe et l'opportunité d'apaiser la circulation automobile ;
- L'amélioration du cadre de vie via notamment un meilleur partage de la voirie avec les modes doux (plus grande intégration du vélo et de la marche à pied aux abords).

La variante d'itinéraire par Gérin/Maréchal aurait pu permettre d'assurer une desserte plus proche des équipements publics de Vénissieux (Théâtre de Vénissieux, Ecole du Centre, etc.) sous réserve de la démolition du Gymnase du Centre. Elle était toutefois plus contrainte en termes d'insertion et rendait complexe le partage de la voirie entre les différents usages tramway et piétons, notamment aux abords de l'école du Centre. Plus longue de 100 mètres et plus sinueuse, cette variante aurait impacté la performance et la rapidité du tramway pouvant ainsi réduire son attractivité.

De plus, ce tracé ne permettait pas de conserver dans son intégralité la parcelle Veninov qui aurait été impactée à hauteur de 10 000 m<sup>2</sup> (15 % de sa surface), pouvant ainsi contraindre le projet de reconversion industrielle du site.

Enfin le décalage de la station Marronniers à Vénissieux plus à l'est suggéré en concertation préalable permettant d'améliorer le potentiel de desserte et la visibilité de la station, est rendu possible par le choix de variante de tracé Zola / Jaurès.

Raisons pour lesquelles a été retenues la position de station 4 Chemins

Les scénarios d'emplacement de la station 4 Chemins proposés ont largement fait débat au cours de la concertation préalable, notamment lors des rencontres organisées. Les deux scénarios ont révélé des atouts ainsi que des points de sensibilité, notamment au sujet de la desserte ou encore de l'intermodalité. Au terme de la concertation préalable, aucune tendance marquée ne ressort pour l'un ou l'autre des scénarios.

Les enseignements de la concertation préalable et les études complémentaires menées sur les stations ont conduit SYTRAL Mobilités à confirmer l'emplacement de la station 4 Chemins à Saint-Fons au droit du carrefour avec l'avenue Jean Jaurès, qui permet une meilleure interconnexion avec le corridor bus de l'avenue Jean Jaurès et offre un potentiel de desserte plus important du cœur de ville de Saint-Fons.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

La station Quatre Chemins est localisée au plus proche de l'avenue Jean Jaurès afin d'optimiser l'intermodalité avec le corridor bus de l'avenue Jaurès, d'offrir un potentiel de desserte plus important et de permettre l'apaisement de la rue Plasse, tout en prenant en compte les contraintes techniques d'insertion d'une station de tramway dans ce tissu urbain dense (géométrie des rues Charles Plasse et Carnot notamment). Ainsi, la station est positionnée à moins de 50m de carrefour avec l'avenue Jean Jaurès. En raison de l'étroitesse de la rue, la station est configurée avec un quai central sur une largeur totale de 4,50 m.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à mes questions : pas de remarques.**

Thème 3 : Circulation et Stationnement	
Sous- Thème 1 : Circulation en périphérie du T10	
Contributeur	Synthèse contribution
@2	Le tram ne permet pas de reporter le trafic vers les voies périphériques

### Question :

Répondre au point ci-dessus

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le projet T10 conduit à réduire la place de la voiture le long de son itinéraire, notamment dans les centres villes de Saint-Fons et de Vénissieux. Les axes empruntés par T10 sont proches du boulevard périphérique, mais doivent servir en premier lieu à la desserte locale de ces centres villes. Le projet T10 va constituer une nouvelle offre de transport (transport en commun et modes doux) qui participera au report modal.

Les modifications du plan de circulation qui accompagneront la mise en service de la ligne T10 autour de l'axe « République/Carnot/Plasse », ainsi que la fermeture à la circulation de la rue Plasse sur le carrefour avec l'avenue Jaurès, auront pour effet de réduire l'attractivité de ces rues pour les flux de transit, cela étant par ailleurs primordial pour le bon fonctionnement de la ligne T10 qui circulera en site banalisé sur 350 m de la rue Carnot et sur environ 200 m pour un sens sur la rue Plasse. Entre 200 et 300 véhicules aux heures de pointe sont potentiellement concernés par ces modifications. Seule une partie de ces véhicules se reporteront sur le boulevard périphérique. Globalement, d'après les modélisations de trafic réalisées, les volumes de trafic reportés restent modérés et compatibles avec les gabarits et les fonctions des axes concernés (Rues Dussurgey, Gabriel Péri ou le boulevard périphérique).

Concernant l'avenue Tony Garnier, qui constitue une des portes d'entrée Sud du cœur de l'agglomération lyonnaise, le projet T10 prévoit de réduire de 2x3 voies à 2x2 voies le gabarit de l'avenue jusqu'au croisement avec l'avenue Jean Jaurès puis de réduire ce gabarit à 2x1 voie entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Debourg. Il faut noter qu'un pincement à 2x2 voies existe déjà sur le Boulevard Chambaud de la Bruyère actuellement : la capacité en entrée de ville n'est donc pas modifiée.

Globalement, les études de circulation menées dans le cadre de T10 ont montré que les évolutions de trafic estimées dans Modely sont cohérentes avec les évolutions du plan de circulation et de la capacité résiduelle du réseau viaire associés au projet T10, tant sur les secteurs de Saint-Fons et Vénissieux que sur le secteur de

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Gerland à Lyon 7<sup>ème</sup>. Les carrefours les plus critiques jalonnant le projet, y compris sur l'avenue Tony Garnier, ne seraient plus saturés du fait des effets conjugués du report modal et des reports d'itinéraires.

Les résultats de l'étude de circulation ont été présentés dans la pièce C4 - paragraphe 4.6.2 du dossier d'enquête publique.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question : pas de remarques**

Thème 3 : Circulation et stationnement	
Sous-Thème 2 : Stationnement - Accès	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Laisser accès aux commerçants et particuliers pour les livraisons
R11	Impasse des Rosiers : - Maintien des places actuelles de stationnement privées (cartes Personnes à Mobilité Réduite pour certains) ; - Pose d'arceaux au niveau de ces places.
@15 ; E16 ; E18	24 bd Sampaix Saint-Fons : - Problème d'accessibilité des poids lourds de livraison aux entrepôts rendue impossible du fait des infrastructures du tram : <b>Avis SCI</b> : impossibilité technique pour tous les chauffeurs de manœuvrer depuis l'Est comme retenu par le Sytral (absence de vision sur l'extrémité arrière du camion) donc impossibilité d'accéder aux entrepôts. La SCI précise que les camions accédant au dépôt sont des 38T et demande si les simulations Sytral ont pris en compte ce gabarit dans leur hypothèse "double porteur". <b>Solution proposée par la SCI</b> évoquée avec le Sytral : agrandir l'entrée du dépôt de 1m minimum entraînant la dépose et le remplacement du portail actuel au frais du Sytral : <b>solution non admise à ce jour par le Sytral.</b> - - Demande de sécurisation de l'accès aux entrepôts pendant les travaux
@34 ; @38	Accès salle Halle Tony Garnier : • aux véhicules pour Personnes à Mobilité Réduite : arrivée T10 amène le déplacement du portail d'entrée actuel aux véhicules PMR entraînant des problématiques de circulation de ces véhicules sur le site => Proposition : déplacer la station plus au Sud pour permettre le maintien de l'emplacement actuel du portail PMR • autres accès : la salle estime que la proposition du SYTRAL d'élargissement du trottoir et d'implantation de feux tricolores en entrée et sortie du site n'est pas une solution garantissant la sécurité des personnes aux abords de la salle les jours de manifestations.
E42	Impact de la démolition de la maison du 16 rue Emile Zola à Vénissieux sur la maison située juste derrière au 24/26 rue Victor Hugo

**Questions :**

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

**1) Quelles sont les modalités qui permettent aux riverains d'accéder à leurs habitations pour leurs livraisons et aux services publics (propreté, voirie...) et d'urgence d'intervenir ?**

**Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

En phase définitive, après la mise en service du tramway :

L'ensemble de la conception du projet de tramway T10 a été réalisé de manière à assurer le maintien des accès pour chacun des riverains particuliers et entreprises :

- En premier lieu, le plan de circulation a été défini de manière à maintenir un accès à chacun des riverains ;
- D'autre part, l'aménagement du corridor T10 est conçu de manière à assurer le maintien ou la restitution de chaque entrée charretière. Une vérification des girations des véhicules attendus sur site est réalisée au cas par cas avec chaque riverain ;
- Enfin, la restitution des entrées charretières impactées par le projet fait l'objet d'échanges avec chaque riverain ou entreprise concerné afin de proposer la solution la plus pertinente dans le respect de la réglementation de la voirie routière et des contraintes de sécurité.

Néanmoins, il est à noter que pour certaines entrées privées, les conditions d'accès pourraient évoluer, notamment pour des raisons de sécurité vis-à-vis du tramway (entrée/sortie en tourne-à-droite, entrée en marche arrière, modification du gabarit de véhicule de livraison, etc.). Ces éléments sont abordés lors des échanges individuels avec les riverains.

Enfin, le maintien de l'ensemble des circulations de services publics sera assuré (accès pompier, collecte des ordures ménagères, etc.), et a fait l'objet de concertation auprès des différents services concernés.

En phase provisoire, pendant les travaux d'aménagement du tramway :

L'ensemble des accès sera maintenu en phase chantier. Les conditions de circulation ou d'accès pourront localement et ponctuellement être dégradées (itinéraires de déviation, réduction du nombre de voies, etc.) lors de certaines phases des travaux. SYTRAL Mobilités assurera une communication auprès des riverains tout au long du chantier en s'appuyant sur sa (ses) chargée(s) de relation riverains et sur des outils de communication adaptés au chantier.

- **Mon analyse : le maître d'ouvrage indique que l'ensemble de la conception du projet de tramway T10 a été réalisé de manière à assurer le maintien des accès pour chacun des riverains particuliers et entreprises et qu'en cas de nécessité de faire évoluer les accès existants, ces éléments sont abordés lors des échanges individuels avec les riverains. On notera ici l'importance des échanges amiables en cours avec la volonté de SYTRAL Mobilité d'étudier les propositions pour aboutir à une solution satisfaisant les différentes parties.**

**2) La demande des riverains de l'impasse des Rosiers pourra-t-elle être honorée ?**

**Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Depuis le dépôt du dossier d'enquête publique, les riverains de l'impasse des Rosiers ont été rencontrés. SYTRAL Mobilités a confirmé le besoin formulé par les riverains et ces éléments vont être intégrés à

l'aménagement de l'impasse des Rosiers : maintien de places de stationnement privées et création d'arceaux pour le stationnement des cycles.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question : pas de remarques.**

### 3) Répondre à la demande @15

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Dans le cadre des rencontres des riverains réalisées par SYTRAL Mobilités, le riverain du 24 boulevard Sampaix à Saint-Fons a été rencontré, ce qui a permis de comprendre et prendre en compte le besoin spécifique de cette entreprise.

Le projet d'aménagement a été modifié de manière à restituer l'accès pour les poids lourds amenés à entrer et manœuvrer sur le site depuis l'est du boulevard Sampaix.

Ces nouvelles girations pourraient impliquer la modification du portail existant. Des investigations complémentaires prévues d'ici l'été 2023 doivent permettre de confirmer le besoin de cette modification. Si la modification du portail devait être confirmée, elle sera prise en charge par l'opération T10.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question. Comme indiqué précédemment, on voit l'importance des échanges individuels.**

### 4) Halle Tony Garnier :

- **Accès PMR : étudier la proposition de maintenir l'emplacement actuel du portail PMR pour l'accès de la salle Tony Garnier aux véhicules PMR en déplaçant plus au Sud la station**

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le positionnement de la station Tony Garnier, terminus de la ligne T10, en correspondance avec la ligne T1 a fait l'objet d'une étude approfondie en amont de l'enquête publique, qui a notamment été matérialisée par une analyse multicritère (analyse avantages/inconvénients).

La position présentée au dossier au dossier a été retenue pour les raisons suivantes :

- Proposer un cheminement le plus court possible (environ 150 m) entre les stations T1 et T10, de manière à proposer des correspondances les plus accessibles (y compris aux PMR empruntant les transports en commun) et confortables possibles entre les deux lignes de tramway. **Ce point avait notamment été exprimé par la population au cours de la concertation préalable.**
- Proposer une position de la station, et en particulier de son abri, dans l'alignement de la Halle Tony Garnier, permettant un dégagement de la perspective sur la façade du bâtiment. Cette préoccupation architecturale a été définie en collaboration étroite avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).
- Cette solution nécessite néanmoins le déplacement de l'entrée/sorties des véhicules pour les Personnes à Mobilité Réduite (accès véhicules PMR), d'environ 45 mètres plus au sud. Ce déplacement rendra moins fluide les circulations de certains véhicules PMR (Optibus principalement) au sein de la Halle sans remettre en cause la capacité d'accueil des PMR (nombre de stationnements existants)

restitué). Enfin, ce déplacement permet néanmoins d'éloigner l'entrée PMR de la Halle du carrefour Tony Garnier / Debourg et ainsi de faciliter l'insertion en entrée et sortie de la Halle.

De plus, le maintien de l'accès véhicules PMR de la Halle Tony Garnier impliquerait un déplacement de la station d'au moins 20 m, ainsi qu'un déplacement de la communication croisée située au sud de la station. La communication croisée, qui permet au tramway de changer de voie avant de se retourner en station, ne peut être positionnée au niveau d'une traversée piétonne, et nécessite par conséquent d'être déplacée d'au moins 40 m. Cet éloignement de la communication de la station a pour impact une dégradation des performances du tramway :

- Augmentation du temps d'arrivée en station (augmentation du linéaire franchi à une vitesse réduite de 15 km/h),
- Dégradation de l'intervalle minimum d'exploitation du terminus.

Au regard de la contribution faite par la Halle, SYTRAL Mobilités s'engage à réétudier le maintien de l'accès véhicules PMR et ses impacts sur l'exploitation de T10. La faisabilité technique de ce déplacement de la station terminus et de la communication croisée associée sera vérifiée et ne devra pas induire une augmentation importante de la distance entre le terminus de T10 et la station T1. Enfin, tout éventuel déplacement de la station resterait conditionné à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

Un nouvel échange sera organisé avec l'exploitant de la Halle Tony Garnier pour confirmer la suite qui pourra être donnée à la demande de maintien de l'accès véhicules PMR existant.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question avec encore l'importance des échanges individuels en cours.**

**- Existe-t-il une autre proposition pour sécuriser l'accès du public et des véhicules que celle de l'élargissement des feux et l'élargissement du trottoir ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

L'aménagement actuel n'offre pas un niveau de sécurité optimal. L'exploitant de la Halle a indiqué lors des échanges avec SYTRAL Mobilités que les aménagements actuels ne permettent pas des girations confortables des poids-lourds en entrée et en sortie de la Halle, ce qui conduit les plus gros engins à balayer 2 voire 3 voies de circulation pour s'insérer sur l'avenue Tony Garnier. Lors de la mise en place ou du démontage des évènements, les véhicules, dont des poids lourds, sont stockés sur la voie bus existante, voire sur une des voies de circulation. Enfin, le trottoir est actuellement barré par 2 barrières en béton pour répondre à des exigences de sécurité Vigipirate. Cet aménagement temporaire est source d'insécurité pour les piétons.

Il est donc fait un usage détourné de l'espace public. En complément, le profil actuel de voirie à 2x2 voies + 1 voie bus au droit des accès de la Halle peut entraîner une vitesse excessive de certains véhicules transitant sur l'avenue. L'exploitant de la Halle a indiqué que des accidents se produisaient régulièrement dans ce secteur.

La proposition d'aménagement du projet T10, visant notamment à sécuriser l'accès des véhicules à la Halle, ne se résume pas uniquement à la mise en place de feux et l'élargissement du trottoir. La proposition d'aménagement faite dans le cadre de T10 permet :

- D'améliorer et de sécuriser les cheminements piétons en proposant un aménagement plus large et en le dissociant de l'aménagement pour les cycles (suppression des conflits piétons / cycles) tout le long de la Halle Tony Garnier. Cela participe à la sécurisation des accès piétons, y compris pour les piétons qui seront en attente d'entrée dans la Halle en début d'évènements ;

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- De sécuriser l'aménagement cyclable en matérialisant la traversée entre la piste cyclable et l'accès à la Halle et en régulant cette traversée par un feu tricolore ;
- D'offrir aux véhicules accédant à la Halle une zone de stockage sur une voie dédiée sur l'avenue Tony Garnier (marquage au sol et réglementation adaptée prévus) ;
- De proposer des girations en entrée et en sortie adaptées aux poids-lourds ;
- De sécuriser la sortie des poids lourds depuis l'accès Sud en créant une voie d'insertion sur l'avenue Tony Garnier (marquage au sol et réglementation adaptée prévus) ;
- Globalement de sécuriser les accès de la Halle depuis / vers l'avenue Tony Garnier en réduisant la largeur du gabarit de voirie, ce qui participe à une réduction des vitesses de circulation.

SYTRAL Mobilités considère que l'aménagement prévu par T10 constitue ainsi une sécurisation importante pour l'accès des véhicules par l'accès Sud et plus globalement du public, ainsi que des différents usagers de l'espace public.

➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question : pas de remarques.**

### Thème 4 : Aménagements voies piétons - pistes cyclables- stations

Contributeur	Synthèse contribution
@3	Séparer physiquement au niveau de la station 4 chemins à St Fons la piste cyclable du trottoir

#### Question :

Quels aménagements sont prévus en général pour sécuriser les flux piétons-cyclistes ?

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Il est prévu le long de la ligne T10 la création de pistes cyclables bidirectionnelles séparées des aménagements piétons afin de limiter les conflits piétons / cycles.

Il existe deux exceptions au principe de piste cyclable bidirectionnelle sur l'ensemble du projet :

- Rue Emile Zola entre le boulevard Laurent Gérin et la rue Carnot à Vénissieux. Compte tenu de l'étroitesse de la rue Zola, un itinéraire alternatif en piste bidirectionnelle sera aménagé sur le boulevard Laurent Gérin et la rue Eugène Peloux, et permettra de desservir les différents équipements du secteur (école du Centre, Maison du Peuple et Théâtre de Vénissieux, Gymnase) ;
- Avenue Jean Jaurès à Vénissieux : un seul sens de circulation est prévu pour les vélos. L'autre sens se fera sur la rue Carnot qui est parallèle à l'avenue J. Jaurès. L'aménagement cyclable unidirectionnel sur l'avenue Jean Jaurès reste séparé physiquement de l'aménagement piétons.

Rue Charles Plasse, au droit de la station 4 Chemins, le projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique prévoyait un espace mixte piétons / cycles. Depuis, des échanges avec les associations modes actifs (piétons, PMR et cyclistes) ont conduit à adapter le projet. Il est désormais prévu de séparer physiquement les flux piétons et flux cycles sur cette portion.

Les pistes cyclables bidirectionnelles sont séparées des aménagement piétons par des bordures : le plus souvent le trottoir est légèrement plus haut de 10 cm par rapport aux aménagements cyclables. Ponctuellement la séparation est marquée par des bordures dites « double émergentes ». En complément, Le

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

revêtement de trottoir a une colorimétrie différente de l'aménagement cyclable sauf en cas de prescription particulière de l'ABF (secteur Tony Garnier).

- **Mon analyse : ces éléments indiquent que les discussions en cours permettent de faire encore évoluer le projet au profit des différentes parties.**

Thème 5 : Insertion urbaine - Cadre de vie	
Sous-Thème 3 : Cadre de vie	
Contributeur	Synthèse contribution
R9	Impasse des Rosiers Vénissieux (3 propriétaires) : conserver la luminosité actuelle en ne plantant pas d'arbres dans cette impasse comme prévu au projet
@13	27 Avenue Jean Jaurès : perte de jouissance de la rue piétonne

### Question :

#### 1) La demande des riverains de l'impasse des Rosiers pourra-t-elle être honorée ?

##### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Pour l'ensemble de ces projets, et en particulier pour le projet de tramway T10, SYTRAL Mobilités a fixé un haut niveau d'exigence pour la conception de l'aménagement, en termes d'écoconception, d'adaptation au réchauffement climatique et en particulier de lutte contre les îlots de chaleur. Dans cet objectif, SYTRAL Mobilités a porté une forte attention au maintien du patrimoine vert existant et a proposé un haut niveau de végétalisation de l'espace public.

Pour cette raison, il a été privilégié dans la proposition d'aménagement initiale de SYTRAL Mobilités une végétalisation de l'impasse des Rosiers, jugée plus qualitative pour les usagers et ses riverains.

La demande des riverains de l'impasse des Rosiers exprimée pourra être rediscutée avec SYTRAL Mobilités.

- **Mon analyse : lors de la discussion à venir, il devrait être possible au SYTRAL de répondre favorablement à la demande de ces 3 propriétaires en n'effectuant pas de plantation au droit de leurs propriétés sans remettre en cause « le haut niveau d'exigence » fixé.**

#### 2) La perte de jouissance de la rue piétonne est-elle effective ?

##### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

La contribution mentionne une rue piétonne, qui ne correspond pas à l'aménagement existant ; nous comprenons qu'il est fait référence au trottoir.

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Une station tramway à quais latéraux est prévue au droit des numéros 23 à 27 de l'avenue Jaurès, avec un quai de station côté numéros impairs de la rue accolé à un trottoir. Le cheminement des piétons se fera à cet endroit à l'arrière de la station tramway, le long des façades des bâtiments. Il n'y a donc pas de discontinuité des cheminements piétons au droit de la station.

- **Mon analyse : J'ai bien noté la réponse sur le sujet de la non discontinuité des cheminements piétons au droit des stations.**  
**Toutefois, si l'aménagement rue piétonne n'existe pas à cet endroit, il est possible de poser la même question pour un secteur en rue piétonne que le T10 traverserait. Ce cas de figure ne devant pas être unique, a dû déjà trouver une réponse avec des aménagements spécifiques qui pourront être reproduits ici.**

Thème 5 : Insertion urbaine - Cadre de vie	
Sous-Thème 4 : Nuisances sonores - Vibrations	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Rue Charles Plasse Saint-Fons : bruit le long du tronçon du fait de la proximité des rails avec les immeubles
@4	Secteur rue Charles Plasse – Place des 4 chemins Saint-Fons : Nuisances sonores : implantation retenue pour la station des 4 chemins au droit des numéros 37, 39, 41, 41 et 43 rue Charles Plasse qui sont les seules habitations du tronçon concerné en bâti ancien ayant des chambres en rdc sur rue ou 1er étage « bas » sur rue
@13	27 Avenue Jean Jaurès Vénissieux : proximité avec le tram : 1,50m de l'habitation et station en face : dispositif pour remédier aux nuisances sonores
@14	Avenue Jean Jaurès Vénissieux : nuisances sonores/vibrations : - Fiabilité mesures anti-crissement - Cumul circulation tram + voitures - Station : arrêts tram + file attente passagers (quai central) - Proximité habitations/voies du tram
@33	Rue Charles Plasse Saint-Fons : présence dans cette zone de bâtis en pisé à proximité des rails du tramway : - Demande de réduction des vibrations sur cette zone ainsi que la réduction de l'impact sonore du tramway.

**Questions :**

**1) Bruit :**

- **Quel est le niveau de nuisances sonores qui mettra en œuvre le déclenchement d'actions spécifiques : réglementaire, ressenti... ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Les réglementations applicables (arrêtés du 8 novembre 1999 et du 5 mai 1995) prévoient le déclenchement d'actions spécifiques en cas de dépassement des seuils de contributions maximales admissibles en façade, respectivement associés aux bruits ferroviaires et routiers. A savoir,  $L_{Aeq} = 63$  ou  $68$  dB(A) de jour et  $L_{Aeq} = 58$  ou  $63$  dB(A) de nuit en fonction de l'ambiance sonore préexistantes et de la destination des locaux concernés pour le bruit ferroviaire. Les seuils applicables aux bruits routiers sont les mêmes que cités ci-avant pour le bruit ferroviaire (tramway) abaissé de 3 dB(A). Concernant le bruit routier, il est important de noter que l'insertion de la ligne de tramway aura pour effet de réduire le trafic routier et en conséquence le bruit associé.

#### ➤ **Mon analyse : Ces éléments répondent à ma question : pas de remarques.**

- **Quelle méthode de mesures et à quelle initiative : campagne de mesures générales/locales/ponctuelles, sur demande particulière... ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Le détail des mesures et des modélisations acoustiques effectuées dans le cadre de la conception du projet et de l'élaboration du dossier d'enquête publique est présenté dans le paragraphe 4.8.2.1 de la pièce C4.

En complément des mesures déjà prises en compte par le projet, la mesure MR 67 (pièce C4 – page 143) indique que pour les logements pour lesquels un impact sonore significatif du projet a été identifié, une campagne de diagnostic acoustique pourra être réalisée post mise en service. En fonction des vérifications des isolations de façade des bâtiments concernés par un impact significatif, des mesures de protections (isolation de façades) pourraient s'avérer nécessaires et seront prises en charge par SYTRAL Mobilités.

#### ➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question : pas de remarques.**

- **Quels moyens pourront être appliqués en cas de dépassement des nuisances sonores et à la charge de qui ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

La réglementation prévoit la possibilité de réaliser des travaux de renforcement de l'isolement acoustique des façades des bâtiments concernés par le dépassement des seuils. Ces travaux auront lieu à la suite d'un diagnostic acoustique de ces façades dans le cas où ce diagnostic indique que les performances d'isolement sonore dans la situation actuelle sont insuffisantes. Le diagnostic sera réalisé par un bureau d'étude spécialisé pour le compte de SYTRAL Mobilités qui prendra à sa charge les éventuels diagnostics et travaux d'isolation.

#### ➤ **Mon analyse : ces éléments répondent à ma question : pas de remarques.**

- **Le système anti-crissement semble ne pas faire l'unanimité : qu'en est-il ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Plusieurs solutions d'anti-crissement sont disponibles Certaines sont embarquées à bord des tramways et d'autres sont des installations fixes au sol. SYTRAL Mobilités participe à des échanges avec les autres opérateurs de réseaux de transport en commun, les entreprises qui conçoivent et fournissent ces solutions et avec les

autorités responsables de la sécurité des transports guidés pour suivre l'évolution de ces solutions et mettre en œuvre celles qui sont les plus adaptées.

Dans le cadre du projet T10, certaines solutions seront mises en œuvre dès la mise en service, d'autres solutions complémentaires pourraient l'être si des zones de crissement sont détectées après la mise en service. Ainsi, le dossier d'enquête publique indique « *le projet T10 prévoit la mise en place d'un dispositif anti-crissement permettant de traiter l'ensemble des courbes de faible rayon où le crissement est susceptible d'apparaître* ». La mise en œuvre de ces solutions complémentaires se fera après la mise en service et en accord avec les autorités responsables de la sécurité des transports guidés.

En complément, des crissements peuvent intervenir en cas d'usure des rails. Des interventions sur le rail dans le cadre de la maintenance de la voie ferrée peuvent permettre de diminuer ou supprimer ces crissements. Ces interventions sont assurées par l'exploitant du réseau.

La mesure MR 66 présentée dans la pièce C4 du dossier d'enquête publique indique les mesures de réduction prévues pour limiter les bruits de crissement.

➤ **Mon analyse : ces éléments techniques répondent à ma question sachant que par ailleurs, SYTRAL Mobilités suit l'évolution des techniques anti-crissement pour mettre en œuvre sur T10 en quelque sorte les meilleures techniques disponibles.**

- **Réponse au cas spécifique du cumul circulation tram + station avec présence des passagers en attente**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Le bruit occasionné par les passagers sur les quais des stations, à savoir les bruits liés au comportement de certains individus, ne sont pas pris en compte par la réglementation relative au bruit des infrastructures de transport. Ils ne sont donc pas intégrés dans l'étude.

Le bruit du tramway en station est couvert par les hypothèses conservatives de la modélisation acoustique. En effet, au voisinage des stations, le modèle prévoit une vitesse maximale des tramways de 25 km/h.

➤ **Mon analyse : pas de commentaires particuliers à part la nécessité de respecter les riverains.**

## **2) Vibrations :**

- **Quelles mesures sont prévues et sur quelle base d'intervention ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

L'étude vibratoire réalisée a permis de définir dans les secteurs concernés par le projet, les éventuels dispositifs anti-vibratiles à prévoir sur la voie ferrée pour respecter les valeurs de seuils vibratoires. Ces dispositifs anti-vibratiles sont soit intégrés sous le rail sous la forme de semelles élastiques souples (niveau de performance intermédiaire), soit sous la dalle en béton (principe de la dalle flottante, niveau de performance élevé).

Par ailleurs, les solutions anti vibratiles feront l'objet d'essais de qualification en laboratoire avant livraison sur chantier. Des essais de contrôle intermédiaire des performances d'atténuation vibratoire des dispositifs une

fois installés seront réalisés durant la phase de construction. Enfin, des essais de réception des performances auront lieu durant la marche à blanc.

Les résultats de l'étude ainsi que les cartographies présentant les secteurs du projet concernés par la mise en place de dispositifs anti-vibratiles sont présentés dans le paragraphe 4.8.2.2 de la pièce C4.

- **Mon analyse : ces éléments techniques devront faire l'objet de suivi et de prise en compte des possibles nuisances.**
  - **Le cas spécifique de bâtis en pisé a-t-il été pris en compte ?**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Le transfert des vibrations vers la structure des bâtiments a été modélisé en se basant sur des hypothèses conservatives. L'approche adoptée est valable pour des bâtiments en pisé, plutôt défavorables.

Par ailleurs, l'étude vibratoire réalisée vise à minimiser les risques de gêne des occupants des bâtiments. Les seuils considérés pour évaluer ces risques sont plus restrictifs que ceux appliqués pour évaluer les risques de dommages structurels sur les bâtiments pressentis comme vulnérables, tels que les bâtiments anciens en pisé. Par conséquent, la conception de la voie ferrée permet de se prémunir de tout risque de dommages aux structures sur tout type de bâtiments.

- **Mon analyse : ces hypothèses devront là aussi faire l'objet d'un suivi et d'une prise en compte. Pour les aspects techniques qui peuvent reposer sur un certain nombre d'hypothèses et d'études, les travaux réalisés devront faire l'objet à l'initiative de SYTRAL Mobilités ou sur demande d'un tiers d'un suivi et d'une prise en compte des contraintes, des nuisances ou des dégâts possibles avec la prise en charge des différents coûts par SYTRAL Mobilités.**

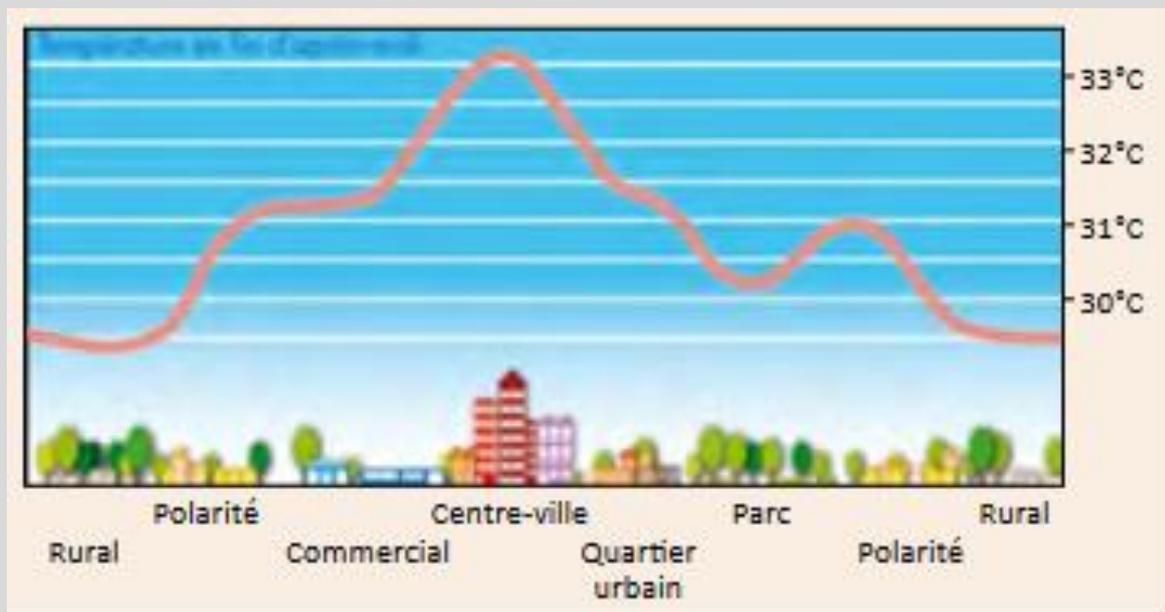
Thème 5 : Insertion urbaine - Cadre de vie	
Sous-Thème 5 : Désimperméabilisation	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Rue Charles Plasse Saint-Fons : limiter les îlots de chaleur en désimperméabilisant les voies du tram même au niveau de la station 4 chemins

#### **Question :**

**Quelles sont les références permettant de dire que la désimperméabilisation a en outre un effet sur les îlots de chaleur ?**

### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Comme décrit dans le cahier n°1 les îlots de chaleur urbains à Paris (Atelier Parisien d'Urbanisme APUR, Décembre 2012), *Le terme d'îlots de chaleur urbain (ICU) est employé pour décrire la spécificité climatique des villes par rapport aux zones rurales ou péri-urbaines avoisinantes. Les Villes de par leur caractère totalement artificiel sont le lieu de phénomènes de surchauffe notables qui peuvent s'avérer problématiques lorsque surviennent des épisodes caniculaires ; c'est le caractère « amplificateur » de la ville qui rendra ces épisodes plus difficilement supportables et qui pose des questions sanitaires qui appellent des mesures d'adaptation du territoire.*



Ce phénomène est décrit et documenté depuis près d'une vingtaine d'années (L'îlot de chaleur urbain parisien selon les types de temps, Cantat, 2004) et fait l'objet de plusieurs études et publications (Programme de recherche EPICEA Étude Pluridisciplinaire des Impacts du Changement climatique à l'Échelle de l'Agglomération parisienne). En effet, la canicule de 2003 a mis en exergue le caractère éminemment problématique de cette particularité climatique, son effet amplificateur sur la mortalité a marqué les esprits et interroge de façon plus générale les pratiques urbaines et leurs effets sur l'expression du climat d'une ville.

Dans son répertoire de fiches connaissances (Les îlots de chaleur urbain -Répertoire de fiches connaissances, IAU Ile de France, Novembre 2010), l'institut d'aménagement et d'urbanisme Île de France décrit les mécanismes du rafraîchissement de l'air grâce à l'eau : **« le rafraîchissement de l'air par l'eau est dû au processus de changement d'état de l'eau. En effet, lorsque l'eau passe de l'état liquide à l'état gazeux, elle consomme une partie de l'énergie présente dans son environnement et fait ainsi baisser la température de l'air. [...] L'eau présente dans les sols non imperméabilisés, les plans d'eau et les plantes qui est évaporée et consomme une partie de l'énergie envoyée par le Soleil. »**

De plus, « Tout comme l'eau, la végétation possède un impact important sur le climat urbain. [...] Plusieurs phénomènes sont en jeu avec la végétation. Le premier est l'évapotranspiration, elle concerne tous les types de végétaux : pelouses, arbustes, arbres à grand développement, etc.

*L'évapotranspiration qualifie la transformation d'eau liquide en vapeur d'eau qui a lieu lors de la photosynthèse ou lors de la régulation thermique des tissus de la plante. Cette évapotranspiration consomme de l'eau liquide*

qui est prélevée dans le sol et qui sera diffusée grâce à la plante dans l'air ambiant sous forme de vapeur d'eau. Ce processus consomme de l'énergie, cette dernière sera prélevée dans l'environnement et participera à son refroidissement. Le végétal se comporte dans l'espace urbain un peu comme un climatiseur passif. » (Cahier n°1, APUR, Décembre 2012).

Enfin, « Le type de matériaux employé sur l'espace public a un impact direct sur la température des espaces urbains. Les surfaces minérales, à l'inverse des surfaces végétales, sont capables de stocker de grandes quantités d'énergie lorsqu'elles sont ensoleillées. Cette énergie sera restituée à l'environnement la nuit et participera à la formation de l'ICU. »

TEMPÉRATURE DE REVÊTEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

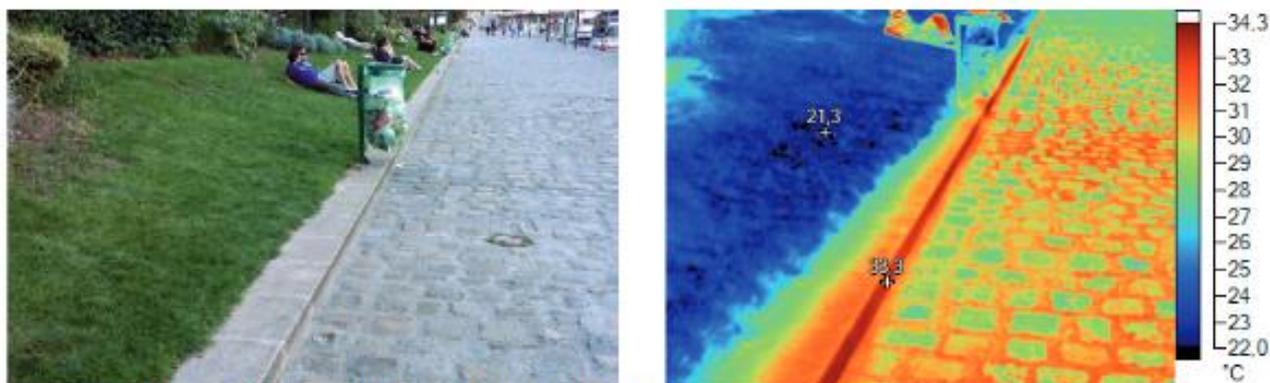


Figure 18 – Bassin de l'Arsenal, le 1<sup>er</sup> août 2011 à 20h (18h UTC)

Ainsi « La renaturation et la désimperméabilisation des sols urbains ont de nombreux avantages : outre l'amélioration du cadre de vie, elles permettent de favoriser le cycle de l'eau en réduisant le ruissellement, favorisent la biodiversité et contribuent à réduire le phénomène d'îlots de chaleur.

Ces solutions concernent différentes échelles, de la rue à la ville en passant par le quartier. Elles s'inscrivent dans les réponses aux enjeux de la ville de demain en lien avec l'adaptation au changement climatique. » (CEREMA, Janvier 2023).

➤ **Mon analyse : cette réponse répond à ma question : pas de remarques.**

Thème 6 : Végétalisation – Abattages d'arbres	
Contributeur	Synthèse contribution
@5	Franchissement périphérique/bd Sampaix - Marcel Sembat Saint-Fons : décompter des arbres nouvellement plantés ceux qui ont été abattus

**Questions :**

**De façon générale, le renouvellement du nombre d'arbres tient-il compte du nombre d'arbres abattus ?**

**À partir de ce décompte, quelle augmentation du nombre d'arbres est-elle prévue sachant qu'il est annoncé l'abattage d'environ 500 arbres dont 400 d'alignement ?**

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les impacts sur la strate arborée sont présentés dans le paragraphe 4.3.1.5 de la pièce C4 du dossier d'enquête publique. Le bilan des arbres abattus et plantés est ainsi détaillé dans le dossier d'enquête. Il est repris ci-dessous :

	Arbres existant (état initial)	Arbres abattus	Arbres maintenus	Arbres tiges plantés	Arbres en cépées plantés	Jeunes plants
Individus	1 220	480	740	1 200	540	1 036

Ainsi, pour chaque arbre abattu, 2,5 arbres tiges sont plantés au minimum. En tenant compte des arbres tiges, des arbres en cépées et des jeunes plants plantés par le projet, 5,7 nouvelles plantations seront réalisées pour 1 arbre abattu.

Depuis l'élaboration du dossier d'enquête publique, un travail a été effectué pour limiter au maximum l'abattage. Le nombre définitif d'arbres abattus sera ainsi inférieur aux 480 indiqués dans le dossier d'enquête publique. Le nombre d'arbres plantés reste identique. Le ratio d'arbres plantés par arbre abattu sera donc in fine plus élevé que celui présenté ci-dessus et dans le dossier.

➤ **Mon analyse : éléments répondant à la question : pas de remarques.**

#### Thème 7 : Financier : Indemnisation - Travaux – Dépréciation foncière hors DUP

Contributeur	Synthèse contribution
@7	- Demande de commerçants d'une indemnisation perte d'exploitation pour compenser la perte de chiffre d'affaires pendant les travaux.
@13	27 Avenue Jean Jaurès : dépréciation immobilière

#### Questions :

**Une intervention financière est-elle prévue et si non pourquoi :**

- pour indemnisation pour perte d'exploitation pendant les travaux
- pour travaux ou prestations de sécurisation pendant les travaux
- pour dépréciation immobilière

### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

#### *Indemnisation pour perte d'exploitation pendant les travaux*

Dans le cadre de son plan de mandat 2021-2026, SYTRAL Mobilités a décidé, par délibération de son Conseil d'administration n°22.063 en date du 15 septembre 2022, de l'objet, de la composition et des modalités de fonctionnement de la Commission d'indemnisation amiable (C.I.A.). Cette commission a pour vocation d'examiner, pour avis, les demandes d'indemnisation des entreprises, riveraines des travaux exécutés sous la maîtrise d'ouvrage de SYTRAL Mobilités et qui estiment avoir subi un préjudice économique, du fait de la réalisation des travaux précités, et ce, préalablement à tout contentieux éventuel.

La Commission est composée d'une Magistrate honoraire représentant la Présidente du Tribunal administratif de Lyon et siégeant en qualité de Présidente de la C.I.A., de 5 élus titulaires du Conseil d'Administration, du Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne (ou de son représentant), du Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Rhône (ou de son représentant) et du Comptable public assignataire.

La C.I.A. formule un avis concernant l'indemnisation des préjudices économiques invoqués, au vu des critères définis par la jurisprudence administrative en matière de dommages de travaux publics.

Les préjudices économiques causés aux activités des riverains, commerçants, artisans et professions libérales, du fait de l'exécution de travaux publics, doivent remplir, pour ouvrir droit à indemnité, les conditions cumulatives suivantes :

- Le préjudice économique doit être actuel et certain. Aucune réparation ne peut être accordée pour un dommage éventuel.
- Il doit être personnel et ne peut concerner une autre personne physique ou morale que celle qui présente une demande.
- Il doit être direct. Le lien de causalité entre le dommage et le chantier doit être direct et immédiat.
- Il doit être anormal et spécial. Les conditions d'exécution des travaux publics doivent excéder les sujétions que doivent normalement supporter les riverains des voies publiques.

La décision relative à l'octroi ou non d'une indemnité est prise au vu de cet avis, par le Président ou le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, en fonction des seuils, et notifiée au demandeur.

#### *Travaux ou prestations de sécurisation pendant les travaux*

SYTRAL Mobilités a prévu la sécurisation des emprises de chantier nécessaires à la réalisation du projet T10, dans le cadre des marchés de travaux concernés. Un dispositif de barriérage ainsi qu'une sécurisation des cheminements piétons et cyclables sont notamment prévus. Les accès aux propriétés riveraines sont maintenus, notamment par la mise en place de passerelles, si nécessaires.

#### *Dépréciation immobilière*

Le préjudice relatif à la dépréciation d'un bien immobilier qu'un propriétaire riverain estime avoir subi du fait de l'exploitation d'une infrastructure de transport s'apprécie au regard de l'examen des différentes conditions cumulatives telles que précitées (notamment caractère actuel, certain, anormal et spécial du préjudice, lien de causalité entre le préjudice et l'ouvrage concerné).

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- **Mon analyse : les pertes d'exploitation et les prestations de sécurisation pendant les travaux, la dépréciation immobilière estimée sont des postes que SYTRAL Mobilités peut prendre en considération et apprécier avec les outils et financement dont elle dispose.**

Thème 8 : - Divers : réponse transmise par mail par le commissaire enquêteur - Hors objet enquête publique : ne demande pas de réponse	
Contributeur	Synthèse contribution
E1 ; E17 ; @22	Divers : questions sur le fonctionnement de la plateforme : recherche de données...
@6	Hors objet enquête : adaptation des voies de circulation par la mise en place de chicanes ou solutions équivalentes pour sécuriser le déplacement des piétons
@8	Hors objet enquête : demande de gratuité des transports en commun en général
E12 ; @32	Divers : messages mairies concernant la présence ou non d'observations sur les 2 registres "papier", doublons
@25	Hors objet enquête : afin d'apporter toute son efficacité pour l'ensemble du territoire, demande de coupler le projet T10 à des solutions pour boucler la problématique des derniers km notamment pour le Sud de la Vallée de la Chimie

- **Mon analyse : ces contributions n'appelaient ni questions ni réponses.**

### 16.2.2 Observations relatives à l'enquête parcellaire et à la DUP

#### 1) Boulevard Sampaix Saint-Fons / SCI les Marronniers (Parcelles AB 385 ; AB 388)

##### Contributions

@19 + @26 : mêmes contributions : exploitant foncier SCI Les Marronniers  
(On notera que cette contribution a fait l'objet d'un envoi de la mairie de Saint-Fons et qu'il contenait à la fois une contribution SCI les Marronniers et une contribution Staff Décor)

##### - Impact expropriation

- \* devenir des réseaux enterrés sous les zones concernées
- \* la conservation des 32m de dégagement nécessaire à la circulation des véhicules lourds est-elle assurée

##### - Proposition SCI

Etudier la possibilité d'exproprier en face de cette zone constituée d'un parking hors d'usage et d'une zone boisée qui sera traversée par le tram plus au Nord.

##### Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur cette proposition

### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

L'arrivée du tramway T10 et le réaménagement du boulevard Sampaix associé nécessitent un élargissement de l'espace public, et par conséquent une acquisition de terrain, répartie par des acquisitions à l'est et à l'ouest du boulevard.

La répartition de ces acquisitions est le résultat de plusieurs principes :

- Assurer un tracé ferroviaire continu et souple permettant la plus grande attractivité possible du tramway pour ses usagers, en termes de performances et de confort ;
- Maintenir une continuité de cheminement de l'ensemble des espaces dédiés (piste cyclable, voirie, etc.) ;
- Proposer une homogénéité de traitement de l'espace public, permettant un rendu paysagiste et urbanistique plus qualitatif, et d'autre part limiter les risques de mésusages et comportements non souhaités.

Pour cette raison, le projet T10 prévoit l'acquisition d'une bande d'environ 4 mètres de largeur en moyenne au droit de la parcelle AB 385 et environ 80 m<sup>2</sup> dans le prolongement de cette bande sur la parcelle AB 388. L'espace pour les circulations des camions et leurs manœuvres resteraient inchangées et l'objectif est de ne pas modifier les mouvements des camions. Il est prévu dans le cadre de ces acquisitions foncières, un rétablissement des clôtures existantes, pris en charge par l'opération T10.

Des interventions sur le terrain sont en cours, afin d'investiguer la présence de réseaux sur les espaces acquis par SYTRAL Mobilités. Tout déplacement des réseaux nécessaire sera pris en charge par l'opération T10.

Enfin, une rencontre est prévue avec le riverain concerné, afin de parfaitement clarifier le fonctionnement actuel, dans un objectif de restitution des fonctionnalités existantes.

- **Mon analyse : une réponse favorable à la demande du devenir des réseaux enterrés sous les zones concernées et à la conservation des 32m de dégagement nécessaire à la circulation des véhicules lourds ; celle-ci va de plus être discutée lors d'une prochaine rencontre avec l'exploitant.**

## **2) 9 Bd Sampaix Saint-Fons / SCI Les Côteaux de Lyon + Exploitant (parcelles AB135 ; AB369)**

### **Contributions**

@19 + @26 : mêmes contributions : Exploitant société Staff Décor

@28 @39 : mêmes contributions du gérant SCI Les Côteaux de Lyon/Staff Décor

#### **- Impact expropriation**

\* suppression de 4 places de parking

\* accès semi-remorque 38T non garanti : aire de manœuvre limitée

NB : Un passage bateau est-il prévu au niveau de la société permettant l'accès des semi-remorques et des véhicules clientèle

#### **- Propositions SCI**

\* accès au bâtiment en inversant les voies de circulation les rapprochant ainsi des différents accès des bâtiments situés à l'Ouest du boulevard

\* reconstitution du nombre de places de parking : décaler les aménagements du tram vers l'Est en empiétant les parcelles de l'autre côté du boulevard

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- \* si maintien proposition SYTRAL il y aura des problèmes de sécurisation du site car il y aura impossibilité de reconstruire le mur actuel..., faute de place
- \* souhaitent être tenus au courant de la procédure d'indemnisation pendant les travaux.

### Question :

#### Position du SYTRAL sur cette demande et sur ces propositions

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Les accès au 9 et 11 boulevard Lucien Sampaix seront maintenus ou restitués de manière à permettre le maintien des fonctionnalités actuelles. Le tramway T10 présentant une insertion latérale Ouest (insertion du tramway à l'Ouest le long de la piste cyclable), une traversée de la plateforme est prévue pour accéder à ces parcelles.

Le choix de cette insertion a été réalisée de manière à présenter le moins possible de traversées de la plateforme tramway et de la piste cyclable par des poids-lourds pour des raisons de performance du tramway et de sécurité. Les activités des entreprises MAZET, NICOLLIN et SYMBOL CARS, situées à l'Est, générant plus de mouvements de poids-lourds, l'insertion de la plateforme du tramway à l'ouest a été retenue. La traversée de la plateforme pour accéder à l'entreprise Staff Decor sera gérée par de la signalisation lumineuse tricolore pour assurer la sécurité des usagers.

Cet aménagement impliquera néanmoins la nécessité d'acquérir une bande de terrain sur ces deux parcelles, ainsi que sur les parcelles situées côté Est du boulevard Sampaix. Il est prévu dans le cadre de ces acquisitions foncières, un rétablissement des clôtures existantes, pris en charge par l'opération T10.

Concernant le stationnement, l'arrivée du tramway est l'opportunité de questionner l'aménagement public et son partage entre les différents usagers. L'insertion du tramway sur le boulevard Sampaix a amené SYTRAL Mobilités à questionner la nécessité des places de stationnement existantes sur l'espace public, notamment dans un contexte de mésusage de ces places de stationnement observé actuellement. Les objectifs de part-modale, l'usage actuel des places de stationnement et la volonté de limiter les surfaces à acquérir ont amenés SYTRAL Mobilités à ne pas restituer ces places.

Si des places de parking privées sont impactées par le projet, les études viseront en premier lieu à relocaliser ces places sur les parcelles du propriétaire sous réserve que le fonctionnement du site et l'espace disponible le permettent. Les places qui ne seraient pas restituées feront l'objet d'une indemnisation dans le cadre de l'acquisition foncière.

Enfin, une rencontre est prévue début juin avec le riverain concerné, afin de parfaitement clarifier le fonctionnement actuel, dans un objectif de restitution des fonctionnalités existantes.

#### Procédure d'indemnisation

Une réponse a déjà été apportée plus haut.

- **Mon analyse : les éléments apportent une réponse aux points soulevés par Staff Décor. Il restera à trouver lors de la rencontre de début juin un accord sur la disponibilité des places de stationnement privées.**

### 3) Angle rue Carnot- rue Aristide Briand Saint-Fons (parcelle AE 233)

#### Contribution

@20

#### Impact expropriation

Difficulté accès résidence "Maisons Bleues"

#### Propositions

- Utiliser voirie existante au pied d'un immeuble
- Ou déplacer la voirie d'1m au Sud/proposition SYTRAL pour laisser plus de recul aux salles et éviter la proximité véhicules/salles et de grillager les fenêtres

#### Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur ces propositions

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'insertion du tramway T10 nécessite de repositionner l'accès à la résidence « Maisons Bleues » actuellement localisé sur la rue Carnot.

Plusieurs scénarios de restitution depuis la rue Aristide Briand ont été étudiés, afin de déterminer la meilleure réponse à apporter et qui présentera le moins d'impacts sur le fonctionnement actuel du site. Plusieurs échanges ont eu lieu avec la paroisse catholique et la ville de Saint-Fons pour leur présenter ces scénarios et établir l'aménagement retenu.

L'aménagement d'un barreau routier au sud de la paroisse catholique de Saint-Fons a été retenu, car il présentait de nombreux avantages : absence d'impact sur le stationnement privé de la paroisse, solution présentant le moins d'impacts sur les arbres existants (abattage de deux arbres uniquement), accès déconnecté des contraintes tramway et maintien d'un accès sécurisé propre à la résidence : restitution de la barrière de contrôle d'accès

D'autre part, l'aménagement d'une zone d'espace vert entre la future voie d'accès et l'église est possible et a été retenu par SYTRAL Mobilités afin de limiter les impacts sur le bâtiment. L'aménagement finalement retenu répond donc à la demande de laisser du recul entre la voirie d'accès et le bâtiment de la paroisse.

➤ **Mon analyse : solution retenue apportant une solution satisfaisante pour les 2 parties.**

### 4) Commerce 2 avenue de la République Vénissieux

#### Contribution

R21 ; R36 : commerçant

#### Impact expropriation

Arrêt de l'activité de commerce alimentaire

#### Proposition

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Permettre la continuation de l'activité commerciale en prolongeant jusqu'au dernier petit commerce 2 rue de la République, le principe de cohabitation sur les mêmes voies T10/ véhicules retenu à peu de distance rue Carnot.

### Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur cette proposition

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pièce C2 – chapitre 2.3.5), l'insertion d'un tramway suppose des compromis entre plusieurs enjeux : performance de la ligne, usages de l'espace public, qualité paysagère, préservation de la ressource en eau et potentiel de perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires, impact sur le foncier, coûts.

Les principes d'insertion du tramway sont définis sur des sections homogènes du tracé afin de proposer des aménagements cohérents et intègrent les contraintes de déviation en sous-sols des réseaux hors de la plateforme tramway. L'élargissement du domaine public permet d'intégrer la plateforme tramway, des aménagements piétons, cyclables et paysagers, et de conserver une voie de circulation à sens unique.

L'insertion du tramway en site banalisé, c'est-à-dire avec une circulation des véhicules automobiles autorisée sur la plateforme tramway, a été limitée au maximum car elle génère :

- Un impact sur la performance et la fiabilité du tramway, pouvant ainsi réduire son attractivité,
- Un impact sur les revêtements de la plateforme qui serait minéralisée au lieu d'être végétalisée,
- Un impact sur le plan de circulation et sur l'apaisement de l'axe Carnot / République.

Il est à noter par ailleurs que les parcelles situées à l'angle de l'avenue de la République et de la rue Picard font l'objet d'un projet de mutation, dans le prolongement du projet de renouvellement urbain réalisé par la Métropole dans le cadre de la ZAC Carnot Parmentier côté ouest de l'allée Picard.

➤ **Mon analyse : les éléments fournis dans cette réponse traduisent les enjeux ayant amené SYTRAL Mobilités au tracé du T10. Aussi pour respecter ces enjeux, la solution du type « site banalisé » comme demandé par le contributeur, doit rester une exception réservée à des secteurs où les expropriations entraîneraient du fait d'un linéaire important de nombreuses destructions de bâtis.**

**De ce fait, sans vouloir anticiper sur des négociations à venir et qui aboutiraient à des adaptations locales d'implantation permettant d'éviter tout ou partie de l'expropriation, dans l'état actuel des choses, la demande faite par le contributeur concernant un linéaire très réduit, il conviendrait de privilégier l'inscription de ces parcelles dans le projet immobilier de mutation du quartier en cours plutôt que dans un prolongement du « site banalisé » de la rue Carnot. Ce positionnement implique de maintenir l'expropriation.**

#### 5) Angle Rue République-avenue Sémard Vénissieux / Station BP (parcelles BH64 ; BH65)

##### Contributions

R23 : exploitant Station BP : propriétaire parcelle BH65 / locataire parcelle BH64

R24 : gérant SCI Henri Fayet : propriétaire parcelle BH64

##### Impact expropriation

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Empiètement de +/- 5m sur les 2 parcelles pouvant poser des problèmes d'exploitation :

\* exploitation classée ICPE nécessitant une distance à respecter entre l'exploitation pétrolière et la limite de propriété.

(Si la remise en conformité est possible, le montant des travaux est estimé à 1M€ : déplacement des réseaux...)

\* difficulté de giration pour les livraisons par camion-citerne 35m3 et pour les camions clients

\* coûts de déplacement du « totem prix » placé au niveau de la zone des +/-5m

\* fragilisation du point de vente : perte chiffre affaires...

### Question :

#### Position du SYTRAL sur cette demande

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le projet d'aménagement du tramway T10 prévoit la piétonnisation de la section de l'avenue de la République entre la station-service et la résidence Les Marronniers. Cet aménagement ne présente pas d'impact sur les accès à la station-service (les accès sud sont d'ores et déjà condamnés), mais nécessite l'acquisition d'une bande d'environ 3,2 m au sud des deux parcelles BH64 et BH65.

Les études réalisées ne montrent pour le moment aucune difficulté de giration, dans la limite des informations actuellement à notre disposition.

Une rencontre avec l'exploitant du site et son gérant est programmée début juillet, afin de comprendre et analyse les contraintes spécifiques à ce riverain.

Un programme d'investigations complémentaires quant aux réseaux est en cours chez l'ensemble des riverains. La parcelle de la station-service sera investiguée et les éventuels impacts sur les réseaux déterminés. Le déplacement du totem prix, comme tout autre élément dont le déplacement ou la modification est induite par le projet T10, sera pris en charge par SYTRAL Mobilités.

La réglementation ICPE applicable aux stations-services (exemple : distance de recul par rapport à la voie publique) sera bien prise en compte dans les modalités de restitution des fonctionnalités sur la parcelle. Les investigations complémentaires et les échanges avec l'exploitant et le propriétaire du site permettront de confirmer les conditions de respect de cette réglementation. Les travaux induits et strictement nécessaires au respect de la réglementation seront pris en charge par SYTRAL Mobilités.

- **Mon analyse : je retiendrai que SYTRAL Mobilités :**
  - **doit poursuivre un certain nombre de négociations avec pour objectif le maintien des activités avec la prise en compte de l'aspect réglementation ICPE**
  - **assurera l'accès au site et la restitution des différents réseaux**
  - **prendra en charge les travaux induits pour lever les contraintes imposées par le projet T10**

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

### 6) Foncier 3, 5, 7, 9 avenue Jean Jaurès Vénissieux

#### Contribution

@27 : particulier

#### Impact expropriation

- Pendant les travaux et l'exploitation : maintien des accès habitations/garage pour le n°7 et des habitations/zones de parkings pour les n°3 et 5 avec pour le n°7 l'accès professionnel pour les livraisons
- Demande d'information anticipée pour le début des travaux afin de prévoir l'organisation du secteur
- Devenir des espaces verts dans le prolongement de ces habitations

*Remarque : la destruction concernant un commerce et des habitations au n°9 a été évoquée par ce particulier. Les personnes concernées par cette destruction n'ont pas remis de contribution*

#### Question :

#### Position du SYTRAL sur cette demande

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'ensemble des entrées charretières des riverains de l'avenue Jean Jaurès sera maintenu ou rétabli à l'issue des travaux et leurs accès seront maintenus pendant l'ensemble des travaux. Les places de stationnement sur l'espace public, qui seront supprimées en phase définitive ne pourront être maintenues disponibles pendant l'ensemble de la phase de travaux.

L'espace vert qui se situe au droit du 7 avenue Jean Jaurès sera supprimé dans le cadre du projet T10. Des espaces verts seront restitués sur ce tronçon de l'avenue, notamment au Nord et au Sud du 7 avenue Jean Jaurès, et la plateforme du tramway sera végétalisée. En complément, la plateforme sera longée par un alignement d'arbres. Enfin, l'éclairage public sera revu dans le cadre du projet T10.

Dans le cadre de sa communication auprès des riverains, SYTRAL Mobilités précisera auprès de l'ensemble des riverains l'organisation prévue pendant les travaux. (circulation, accès, nuisances, etc.). La chargée de relations riverains sera disponible pour répondre aux éventuelles interrogations des riverains en phase chantier.

➤ **Mon analyse : éléments répondant à la question : pas de remarques.**

### 7) 4 Rue Charles Plasse Saint-Fons (parcelle AC84)

#### Contributions

@29 ; @39 : particuliers : contributions identiques

#### Impact expropriation

- Démolition complète de l'immeuble pour un gain d'une largeur de 7,05 m
- Le bilan coût/avantage est défavorable et l'atteinte au droit est disproportionnée.

#### Proposition

- Limiter espaces verts liés au tram

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- Autres choix de tracés proposés moins impactants car celui retenu prévoit des passages en site SEVESO, en zones ZPE et PPRT

Autres points concernant plus largement le dossier

- Points sur la non-conformité de la DUP

\*non-conformité aux documents d'urbanisme : SCOT, PLU-H, PDU, aux documents d'orientation et d'objectifs Grand Lyon 2017

\* amalgame projet politique et DUP

- Points sur les aspects financiers

\* incomplétude du dossier financier : minoration de l'acquisition des rames et de l'évaluation des acquisitions foncières

\* imprécisions des coûts de maintenance, des sources de financement

### Question :

**Position du SYTRAL sur cette demande et sur les points de non-conformité et financiers notamment sur le prix des rames de tramway et sur les estimations des acquisitions foncières.**

#### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

##### Concernant la conformité au règlement du PPRT

La synthèse des éléments sur l'analyse des tracés lors des études d'opportunité et de faisabilité figure dans le dossier d'enquête publique (pièces C1 et C2 – paragraphe 2.3.4).

Le tracé du tramway est conforme au règlement du PPRT et le projet T10 au sens large (tramway, aménagements cyclables, réorganisation du réseau de bus) a fait l'objet d'une analyse spécifique sur la vulnérabilité des usagers aux risques technologiques conduisant à conclure à une amélioration de l'exposition aux risques des usagers (pièce C4, paragraphe 4.10.2).

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pièce C1 & C2 – chapitre 2.3.5), l'insertion d'un tramway suppose des compromis entre plusieurs enjeux : performance de la ligne, usages de l'espace public, qualité paysagère, préservation de la ressource en eau et potentiel de perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires, impact sur le foncier, coûts.

Les principes d'insertion du tramway sont définis sur des sections homogènes du tracé afin de proposer des aménagements cohérents et intègrent les contraintes de déviation en sous-sols des réseaux hors de la plateforme tramway. L'élargissement du domaine public permet l'insertion de la plateforme tramway, ainsi que des aménagements piétons, cyclables et paysagers.

Il est à noter par ailleurs que les parcelles situées à l'angle des rues Guesde et Plasse font l'objet d'un projet de mutation à l'étude par la Métropole de Lyon et la Ville de Saint-Fons.

Concernant la conformité aux documents d'urbanisme, une réponse est apportée dans le paragraphe dédié aux questions du commissaire enquêteur.

##### Concernant le coût des rames pris en compte dans le budget du projet

Le coût pris en compte dans le budget du projet T10 pour les rames est de 1 M€ HT12/2020 par unité. Cela correspond au coût de la grande révision des rames de 32m qui sont actuellement exploitées sur les lignes T1 et T2 et qui circuleront en 2026 sur T10.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

En parallèle, une opération d'allongement des quais des lignes T1 et T2 pour accueillir les rames longues de 43m est engagée. L'acquisition des rames de 43m pour l'exploitation des lignes T1 et T2 est prévue dans le budget du plan de mandat 2021-2026 de SYTRAL Mobilités mais ne relèvent pas de l'opération T10.

Concernant les points sur les autres aspects financiers, une réponse est apportée dans le paragraphe dédié plus loin aux questions du commissaire enquêteur.

➤ **Mon analyse :** - la réponse à la proposition du contributeur de limiter les espaces verts liés au tram et de retenir un autre tracé moins concerné par le PPRT afin de ne pas être touché par l'expropriation, est donnée dans l'analyse des tracés faite lors des études d'opportunité et de faisabilité qui figurent dans le dossier d'enquête publique.

- Il est en outre indiqué que les parcelles situées à l'angle des rues Guesde et Plasse font l'objet d'un projet de mutation à l'étude par la Métropole de Lyon et la Ville de Saint-Fons donnant une voie de négociation supplémentaire à celle de SYTRAL Mobilités

- Quant aux points plus généraux, concernant la conformité aux documents d'urbanisme ils sont traités dans les éléments de réponse apportés dans le cadre des questions du commissaire enquêteur ; il en est de même pour les aspects financiers qui sont de plus traités au point ci-dessous.

### 8) 23 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 : Technopark 3 (parcelles CH527 ; CH587) et Genoway (parcelles CH526)

#### Contribution

@30 sociétés Technopark et Genoway

Les entités Technopark, Genoway (contribution @30) et Le Korner (contribution @31 ci-dessous) ont le même conseil.

#### Impact expropriation

1) Technopark

- Les impacts réels du projet sur la circulation et stationnement n'ont pas été envisagés.

Idem pour les livraisons avec grands gabarits et les accès aux bâtiments existants

- Non prise en compte de la suppression de l'espace vert et d'une partie du bassin de rétention des eaux pluviales

- 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

#### Propositions

- Elargir à l'Ouest côté Sanofi est plus facile car ne sont concernées que des zones de parkings alors qu'à l'Est se trouvent des bâtiments

- Rien ne justifie une expropriation et une modification des sens de circulation car l'emprise comprise entre l'ouvrage ferroviaire et l'arrivée du tramway au nord de la rue Saint Jean de Dieu est utilisée uniquement pour les pistes cyclables. Son maintien en l'état actuel d'utilisation permettrait de conserver une circulation à double sens.

Cette emprise doit donc être sortie de l'enquête parcellaire et ne pas être déclarée cessible

2) Genoway

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- Toute vibration rendra strictement impossible le maintien de l'activité de GENOWAY car aucun dispositif ne permet, de manière certaine, de respecter la nécessité de ne pas exposer le bâtiment à des vibrations supérieures à celles existant aujourd'hui.

La fin du virage d'accès du tramway à la rue Saint Jean de Dieu correspond à une zone où les vibrations sont les plus importantes

- Impossibilité de parvenir à la valeur cible fixée (par l'expropriant) à 30 dB(A) pour les bruits solidiens (= bruits émis par rayonnement acoustique des parois de bâtiment soumises à une vibration mécanique)

### **Autres points concernant plus largement le dossier**

- "Autoroutes à vélos" : le conseil estime qu'il n'est pas fait état d'elles comme causes essentielles des emprises foncières à exproprier

#### **- Coûts**

\* impossibilité de vérifier les montants de travaux et d'acquisitions foncières qui relèvent de l'aménagement du tramway et ceux qui relèvent de l'aménagement des « autoroutes à vélos. »

\* 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 dont on ne connaît pas la surface totale

\* réalité du montant des investissements : les dévoiements et aménagements rendus nécessaires comme l'ouvrage ferroviaire au nord de la rue Saint Jean de Dieu sont-ils pris en compte dans les 295M€ d'investissements

\* les coûts d'exploitation de l'entretien du réseau cyclable sont-ils comptabilisés

*En conclusion le conseil de ces 2 sociétés indique que les choix réalisés présentent un bilan coûts/avantages défavorable.*

### **Question :**

**Position du SYTRAL sur cette demande et sur les points de non-conformité et financiers notamment sur le montant des investissements et sur les estimations des acquisitions foncières.**

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

##### Circulation

Le projet T10 a fait l'objet d'une étude de circulation dont les résultats sont présentés dans la pièce C4, paragraphe 4.6.2 du dossier d'enquête publique. Pour prendre en compte les contraintes de livraison des entreprises du Technopark, des études complémentaires ont été menées et SYTRAL Mobilités a décidé d'approfondir la voirie existante dans l'ouvrage franchissant actuellement les voies ferrées d'accès au Port. Un gabarit de 4,30m et des girations adaptées aux poids lourds seront assurés.

La suppression d'un sens de circulation sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu s'accompagne de la mise en sens unique Est > Ouest du Bd Carteret et de l'autorisation de tourner à gauche en sortie de ce boulevard (Bd Carteret vers Bd Chambaud de la Bruyère Sud). Cette modification du plan de circulation entraînera un allongement de parcours inférieur à 900m pour le Technopark (pour un sens de circulation) et non pas de 2,5 km.

##### Acquisition foncière

L'insertion de la plateforme du tramway et d'un aménagement cyclable dans la rue Saint de Dieu nécessite des acquisitions foncières. L'emprise nécessaire sur les parcelles du Technopark ont été fortement réduites et devraient être d'environ 280 m<sup>2</sup> contre près de 900 m<sup>2</sup> indiqués dans le dossier d'enquête parcellaire. Cela résulte de l'approfondissement des études et des échanges avec les riverains sur ce secteur. Au droit du

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Technopark, les acquisitions se font principalement côté Ouest (côté Sanofi comme indiqué dans la contribution) et le besoin d'acquisition côté Est se limite à une bande de quelques mètres de large sur la partie Sud-Ouest du parc d'activité. Ces éléments ont été présentés aux propriétaires et occupants du Technopark début mars 2023.

L'insertion du tramway au droit du Technopark est toutefois fortement contrainte par la nécessité de franchir les voies ferrées du port. La création du nouvel ouvrage de franchissement entraîne des contraintes de nivellement et d'alignement droit qui empêchent de décaler vers l'Ouest la plateforme du tramway sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu.

La création d'un double sens de circulation automobile sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu nécessiterait une acquisition plus importante qui ne pourrait se faire que côté Est au détriment du Technopark. La mise à sens unique participe donc à limiter les acquisitions foncières. En complément, les autres fonctions de l'espace public ont déjà été fortement optimisées pour limiter les besoins en acquisitions : suppression du stationnement, optimisation des fosses d'arbres et espaces verts, largeurs réduites de trottoir et des pistes cyclables.

### Restitutions des fonctionnalités riveraines

Les échanges entre SYTRAL Mobilités et le Technopark ont été engagés. L'ensemble des fonctions impactées par le projet T10 (bassin de rétention, accès, locaux poubelles, réseaux, ...) sera restitué et pris en charge par SYTRAL Mobilités. Les aspects techniques et juridiques liés à ces restitutions font l'objet d'échange avec les propriétaires depuis avril 2022.

### Vibrations

La conception du projet de tramway prévoit, au niveau du site GENOWAY, la mise en œuvre d'une pose de voie sur dalle flottante permettant d'atténuer les niveaux vibratoires transmis au sol sous la voie, lors des circulations du tramway. Cette pose de voie est la plus performante du point de vue de l'atténuation vibratoire pour du tramway. La mise en place de cette dalle flottante est en d'autres termes, le moyen le plus efficace pour minimiser les risques d'impact liés aux remontées de vibrations et des bruits solidiens associés dans la structure du bâtiment de GENOWAY.

L'étude d'impact vibratoire conclut que la mise en œuvre de cette dalle flottante permettra de respecter le seuil de 30 dB(A) de bruit solidien dans les locaux, mais également le seuil de niveau vibratoire VC-A qui correspond à un critère applicable pour des locaux présentant une sensibilité particulière aux vibrations (présence de matériel et d'activité spécifiquement sensible).

Enfin, comme indiqué lors des échanges avec l'entreprise GENOWAY, si d'autres données d'entrées peuvent être mises à disposition par l'entreprise pour affiner leurs besoins / contraintes, SYTRAL Mobilités s'engage à les étudier.

### Aménagements cyclables :

Comme cela est détaillé dans le paragraphe 3.1 du présent document, la réalisation des aménagements cyclables en accompagnement du tramway et de la requalification de l'espace public est une obligation réglementaire. Comme indiqué plus haut, les fonctions de l'espace public sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu ont déjà été fortement optimisées pour limiter les besoins en acquisition. La réalisation des aménagements cyclables ne peut donc pas expliquer à elle seule les surfaces à acquérir.

### Coûts du projet

Les coûts du projet sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique au paragraphe 6.1. Les aménagements cyclables font partie du projet et sont inclus dans les 295 M€ HT. Leur réalisation est

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

notamment intégrée aux postes « voirie et des espaces publics », « équipements urbains » et « signalisation ». En complément, SYTRAL Mobilités confirme que l'ensemble des coûts nécessaires à la réalisation du projet tel que présenté dans le dossier sont inclus dans les 295 M€ HT. Cela inclut les ouvrages de franchissement réalisés ou renforcés pour le passage de T10 (5,5 M€ HT) et les déviements de réseaux induits par le projet (36 M€ HT).

Le montant des acquisitions foncières de 25 M€ HT est issu de l'Estimation Sommaire et Globale (ESG) établie par le pôle d'évaluation domaniale de la Direction Régionale des Finances Publiques le 5 mai 2022 en amont du dépôt du dossier d'enquête publique. Elle s'appuie sur la liste des parcelles et les surfaces d'acquisition identifiées au cours des études de conception qui ont servi de base à l'élaboration du dossier d'enquête parcellaire. L'ensemble des surfaces acquises pour le projet est présenté dans l'état parcellaire.

Pour mémoire, des estimations individuelles des parcelles sont ensuite réalisées dans le cadre des acquisitions amiables.

Les aménagements cyclables faisant partie du projet (et leur réalisation est une obligation réglementaire – cf. paragraphe **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** du présent document), il n'y a pas lieu de détailler les coûts d'acquisition qui relèveraient de ces aménagements.

Enfin les coûts d'exploitation des aménagements cyclables seront portés par la Métropole de Lyon. Il est à noter qu'un certain nombre d'aménagements cyclables sont déjà existants le long du T10. Leur restitution ou amélioration ne présentent pas de surcoût d'exploitation par rapport à la situation actuelle. La création ou l'amélioration de certains aménagements cyclables dans le cadre du projet est compensée par la suppression d'espaces de voiries ou de stationnement. C'est notamment le cas sur la rue Saint Jean de Dieu Nord où la voirie est diminuée à une seule voie de circulation et où les stationnements sur l'espace public sont supprimés. Les coûts d'exploitation de l'espace public supportés par la Métropole ne sont donc pas de nature à augmenter en raison des aménagements cyclables modifiés ou créés dans le cadre du projet T10.

### Conformité aux documents d'urbanisme

Une réponse est apportée dans la partie réservée aux questions du commissaire enquêteur.

#### ➤ **Mon analyse :**

- **Technopark : des réponses complètes sont apportées ici aux propositions de Technopark sachant que les contacts toujours actifs entre les 2 parties ont déjà permis des aménagements satisfaisant une partie des demandes de Technopark**
- **Genoway : SYTRAL Mobilités apporte les réponses sur le respect réglementaire du niveau des vibrations et s'engage à étudier de nouvelles données d'entrées qui seraient mises à sa disposition par l'entreprise pour affiner ses besoins et ses contraintes.**  
**Je propose en outre que lors de la prochaine rencontre, un point précis des besoins fonciers de SYTRAL Mobilités au droit de Genoway soit fait à nouveau sur le tracé et les aménagements (pistes cyclables, végétalisation).**

## 9) Rue Saint-Jean de Dieu SDC le Korner (parcelle CH515)

### Contribution

@31 SDC Le Korner

### Impacts expropriation

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- L'emprise à acquérir va entraîner la suppression de l'espace vert et du bassin de rétention des eaux pluviales sans que les aspects techniques et juridiques de cette suppression n'aient été appréhendés comme la présence de nombreux réseaux privés et raccordements et celle du parc de stationnement souterrain au droit de cette emprise
- La limitation de l'emprise 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 des façades
- L'expropriation de l'emprise semble se justifier exclusivement par l'aménagement de voies cyclables de 3,50 à 4,00 mètres et par la volonté de maintenir trois arbres existants entre les places de stationnement actuelles rue Saint Jean de Dieu au droit de l'immeuble le Korner
- Plusieurs aspects du projet n'ont pas été étudiés (comme la suppression de l'accès actuel, le stationnement souterrain) avant l'enquête publique et l'enquête parcellaire montrant que la faisabilité d'un point de vue juridique ou technique n'a pas été vérifiée

*En conclusion, le conseil de la SDC Le Korner indique que les choix réalisés présentent un bilan coûts/avantages défavorable : emprise foncière + dévoiement + perte d'intimité + complexité juridique + modification des règlements de copropriété et de volume + servitudes conventionnelles... / avantages : maintien de trois arbres*

### Autres points

S'agissant du même conseil pour Technopark, Genoway et Le Korner, les mêmes éléments sont identifiés dans les 2 courriers adressés dans le cadre de l'enquête publique.

### Questions :

**Positions du SYTRAL sur cette analyse et notamment sur :**

- **Le point de la vérification de la faisabilité technique et juridique faite par SYTRAL avant l'enquête publique et l'enquête parcellaire**
- **L'analyse du bilan coûts/avantages mis en avant dans le courrier du conseil avec surtout la non proportionnalité entre abattre 4 arbres pour éviter l'expropriation qui entraîne des problèmes d'accès, de stationnement, de cadre de vie...**

**NB : le paragraphe « Autres points » a déjà fait l'objet d'un questionnement dans le cadre de la contribution @30**

### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

#### Aménagement de la rue Saint-Jean-de-Dieu

L'aménagement du tramway T10, et en particulier l'implantation de la station et l'intégration d'un aménagement cyclable, sur la rue Saint-Jean-de-Dieu implique la nécessité de disposer d'une largeur d'espace public supérieure à l'existant. Le projet est ainsi conditionné à l'acquisition d'une bande d'une largeur maximale de 3,6m environ à l'ouest et 5,5m environ à l'est. Le réaménagement de la rue Saint-Jean-de-Dieu est à appréhender dans sa globalité, afin de maintenir une homogénéité de traitement de l'espace public, assurant une qualité architecturale, une continuité des circulations et permettant d'éviter des situations de rétrécissement ponctuel susceptibles de générer des mésusages (dépôt d'encombrants, stationnement illégal, etc.). L'aménagement prévoit en particulier l'insertion d'une infrastructure cycle, obligation réglementaire, d'îlot refuge pour les traversées piétonnes ainsi que d'espaces végétalisés permettant à la fois de lutter contre les îlots de chaleur et de désimpermeabiliser les sols. Le maintien des arbres existants a été privilégié.

L'implantation d'une station tramway constitue une contrainte particulière d'aménagement du fait de l'insertion des quais implantés en alignement droit pour assurer la bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les contraintes d'insertion du tracé ferroviaire en station et la position en extérieur de courbe des poteaux supports de la ligne aérienne de contact imposent au nouvel aménagement de s'étendre jusqu'au pied de façade du bâtiment Korner.

La largeur du trottoir a été réduite tout en maintenant une largeur réglementaire pour limiter les besoins en acquisition. Ainsi, les acquisitions foncières sur la rue Saint-Jean-de-Dieu à proximité du carrefour avec la rue du Pr Jean Bernard s'expliquent par des fortes contraintes techniques et réglementaires. Il est à noter que le premier arbre existant conservé par le projet se situe à plus de 30 mètres de du carrefour. Les 2 arbres les plus proches du carrefour sont abattus dans le cadre du projet. L'acquisition foncière n'est donc pas conditionnée au maintien des arbres existants.

#### Faisabilité des restitutions

La réalisation des investigations de réseaux concessionnaires présents sur les parcelles privées est en cours et SYTRAL Mobilités travaille actuellement au projet de restitution des fonctionnalités du site, notamment en ce qui concerne les ventilations du parking souterrain et la restitution du bassin de rétention d'eaux pluviales. Les premières analyses réalisées ne mettent actuellement pas en évidence d'infaisabilité technique et SYTRAL Mobilités confirme qu'il est prévu dans le projet la restitution des fonctionnalités.

Une nouvelle rencontre avec les propriétaires sera organisée afin de déterminer les aménagements à réaliser sur le bâtiment pour maintenir l'usage actuel du site.

#### Déplacement de l'entrée du site

L'aménagement du tramway T10 propose la suppression de l'entrée actuel du site KORNER et son rétablissement depuis la rue Pierre de Gennes. Ce déplacement de l'entrée est motivé par les points suivants :

• Limiter les traversées de la plateforme par des véhicules pour des raisons de sécurité et de performance du tramway ;

• Permettre un accès facilité pour les riverains, par un accès depuis la rue Pierre de Gennes, maintenue à double sens tandis que la rue Saint-Jean-de-Dieu devient un axe en sens unique ;

• Faciliter les accès au site au cours de la phase chantier du projet T10 et après la mise en service (un accès sur la rue Saint Jean de Dieu avec une traversée de la plateforme tramway nécessiterait la mise en place de feux tricolores pour gérer l'entrée du parking).

Toutefois, cette modification d'accès nécessite un accord avec les propriétaires de la parcelle voisine donnant sur la rue Gilles de Gennes. Si les négociations amiables devaient échouer, la restitution de l'accès existant sur la rue Saint de Dieu pourrait être étudié et retenu.

#### ➤ **Mon analyse : pour la SDC Le Korner, 2 sujets sont importants :**

- **Le maintien des fonctionnalités du site : réseaux, bassin de rétention d'eaux pluviales, ventilation du parking souterrain.**  
**SYTRAL Mobilités confirme qu'il est prévu dans le projet la restitution des fonctionnalités et qu'une nouvelle rencontre avec les propriétaires sera organisée afin de déterminer les aménagements à réaliser sur le bâtiment pour maintenir l'usage actuel du site.**
- **Le déplacement de l'entrée du site qui en outre peut impacter également le nombre de places privées de stationnement.**

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

**SYTRAL Mobilités indique que si les négociations amiables pour obtenir un accord sur la parcelle voisine nécessaire à la modification d'accès devaient échouer, la restitution de l'accès existant sur la rue Saint de Dieu pourrait être étudié et retenu.**

**Cette position signifie aussi que si cet accord est obtenu mais que la SDC Le Korner préfère la situation existante, de la même manière la restitution de l'accès actuel doit pouvoir être étudiée et retenue.**

### 10) 14 rue André Sentuc Vénissieux / Parc Sentuc République

#### 1) Contribution @35

@35 : conseil du syndicat des copropriétaires du Parc Sentuc République à Vénissieux, représenté par le syndic ABCR TESSERIM (parcelle BC80)

#### Impact expropriation

Compte tenu de l'ensemble des contraintes inhérentes à l'arrivée de T10, le parc industriel deviendra impropre à sa destination actuelle et les entreprises vont devoir déménager vers des locaux de substitution équivalents, dans la même zone d'activités Saint-Fons/Vénissieux.

#### Proposition

Pour maintenir ce parc dans sa destination actuelle 2 alternatives à la solution Sytral sont proposées :

- Utilisation d'une voie privée existante dans le prolongement de l'allée Picard qui éviterait de traverser le Parc Sentuc République dont le foncier serait maîtrisé quasi-intégralement par la collectivité
- Possibilité d'assurer la desserte via le tracé de l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H. L'objet de cet ER n° 77, qui n'a pas été abrogé, permettant de raccorder l'avenue de la République à la rue André Sentuc.

#### 2) Contribution E41

E41 : conseil SCI Centus propriétaire de locaux dans le Parc d'activités « Sentuc République »

#### Impact expropriation

Reprise globalement du même argumentaire que @35 en le complétant par :

- la précision suivante : la voie nouvelle projetée est dans l'axe du centre de tri Chronopost Vénissieux qui génère un trafic routier très important dont une partie significative devrait utiliser la nouvelle voie en venant de l'Avenue de la République.

La demande porte sur la prise en compte ou non par le SYTRAL des conséquences de ce trafic sur le parc d'activités

- les difficultés de chargement et déchargement et les aspects sécuritaires notamment au niveau des matériels stockés

#### Proposition

Tracé : il est fait référence au tracé utilisant l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H.

#### Question :

**Réponse sur les aspects augmentation sensible de trafic / chargement - déchargement et à la proposition d'un nouveau tracé prenant en compte les 2 alternatives**

### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

#### Aspects circulation

Le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc s'insère sur les emprises actuellement réservées pour la circulation des poids lourds à l'intérieur de l'enceinte du parc d'activités. Ainsi, l'acquisition de cette emprise ne modifie par l'usage de ces espaces, et ne présente pas d'impacts sur les espaces dédiés au chargement et déchargement des poids lourds.

Le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc a été ajouté au projet de tramway T10, en accompagnement de la redéfinition du plan de circulation. La mise à sens unique de l'axe République / Carnot du fait de l'insertion du tramway impose de gérer les flux de circulation PL en amont du centre-ville de Saint-Fons, dans lequel les aménagements du tramway vont participer à revoir le partage de l'espace public en faveur des piétons et cyclistes.

Afin de répondre à cette gestion des flux de circulation PL en favorisant l'utilisation de la rue Sentuc par les poids lourds, qui est une rue à vocation de desserte de zone industrielle, le projet T10 prévoit un prolongement l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc.

Vis-à-vis du centre de tri Chronopost de Vénissieux, compte tenu des contraintes qui seront apportées par le plan de circulation pour limiter le trafic routier hors riverains en centre-ville, l'itinéraire le plus adapté et le plus performant pour les poids-lourds à destination de la zone d'activité Sentuc restera sur la rue Sentuc. Aucun report du trafic de la rue Sentuc vers le parc d'activité n'est attendu.

#### Possibilité d'assurer la desserte via le tracé de l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H

L'emplacement réservé n°77 figurant au PLU-H est un emplacement réservé ancien, initialement destiné à réaliser le bouclage Est du tour de Ville de Saint-Fons, c'est-à-dire le raccordement du prolongement de la rue Dussurgey sur l'avenue de la République pour dévier les véhicules en traversée de Saint-Fons sur cet axe. La Métropole a réalisé une partie des acquisitions et est notamment propriétaire de la partie nord du bâtiment implanté sur cet emplacement réservé, mais le projet a été abandonné depuis compte tenu notamment de son implantation à proximité du tissu pavillonnaire de la Petite Cité Clémenceau (cité ouvrière témoignant du passé industriel du territoire) et en partie sur des espaces verts existants.

Par ailleurs, le parc République pose aujourd'hui d'importants problèmes de gestion et de sécurité compte tenu notamment de son enclavement.

Le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc permet de répondre à la gestion des flux de circulation PL de l'impasse des Rosiers et du parc République, tout en désenclavant le parc République. Il traverse la parcelle du 14 rue Sentuc qui présente aujourd'hui des dysfonctionnements (manœuvres de poids lourds sur le domaine public, difficultés de stationnement), auxquels le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc peut apporter des éléments de réponse.

- **Mon analyse : la desserte projetée via le prolongement de l'impasse des Rosiers présente les avantages suivants :**
  - **Un prolongement court et sans démolition de bâtis**
  - **Une voie rectiligne facilitant la fluidité de la circulation**
  - **Un désenclavement du Parc de la République et Sentuc avec notamment pour le 14 rue Sentuc l'opportunité d'une nouvelle organisation des flux de véhicules qui à ce jour ne présente pas les**

**meilleures conditions pour la sécurité des personnes, l'utilisation de l'espace, les opérations de chargement/déchargement et les besoins de stationnement**

- **Un impact faible de la circulation en provenance de l'avenue de la République sur la zone d'activité République/Sentuc et sur la rue Sentuc**
- **Un éloignement du tissu pavillonnaire de la Petite Cité Clémenceau.**

**La proposition d'une nouvelle organisation du fait du projet T10 doit s'appuyer notamment sur un recensement et un diagnostic des capacités actuelles de stationnement sur l'ensemble du parc Sentuc/République et sur des propositions devant satisfaire les différents besoins de stationnement et autres composantes des entreprises concernées.**

**Cette analyse devrait être initiée par SYTRAL Mobilités qui pourrait faire part de ses premières réflexions engagées lors des concertations de juillet et août 2022. Elle pourrait être élargie à l'aspect sécurisation du site.**

**11) 33 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 / ADAPEI 69 (parcelle CH358)**

**Contribution**

@37 ADAPEI 69

**Impact expropriation / Demande en contrepartie**

- Conserver la globalité des besoins d'exploitation des existants : bâtiments de restauration, administratifs et d'exploitations mais aussi de projets d'extensions futurs du site indispensables au fonctionnement de l'établissement, ainsi que les accès routiers : circulation des gros porteurs, bus et autres.
- A la charge unique du SYTRAL : tous les déplacements des alimentations d'énergie, électricité, y compris le transformateur privé, les connexions à tous les réseaux secs et humides publiques, voiries d'accès,
- 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
- Bénéficier par cette opération d'un alignement définitif

**Question :**

**SYTRAL Mobilités est-elle en mesure d'accepter cette contrepartie ?**

**Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Dans le cadre de sa démarche de rencontre des riverains du projet T10, SYTRAL Mobilités a rencontré ADAPEI 69 à plusieurs reprises de manière à comprendre le fonctionnement actuel du site, mesurer les impacts du projet et proposer les restitutions à prévoir pour les préserver.

Dans ce cadre, SYTRAL Mobilités a bien pris connaissance des conditions existantes d'accès, de stationnement, d'évolutivité et de réseaux sur le site.

Le projet de restitution proposé à l'issue de ces échanges intègre par conséquent la restitution de l'espace de stationnement pour un autocar, le rétablissement des places de stationnement existantes, dont la place de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite, le rétablissement des arceaux vélos, etc. Ce projet de rétablissement tient compte d'autre part de l'évolutivité possible pour un aménagement de clôture, tel qu'envisagé par ADAPEI 69.

L'ensemble des aménagements liés au maintien ou à la restitution des fonctionnalités sont à la charge de l'opération T10.

➤ **Mon Analyse : éléments répondant à la question : pas de remarques.**

## **12) Copropriété « Le Parc du Bord de Rhône » rue Marcel Etienne Sembat à Saint-Fons (parcelles AB395, AB396, AB400)**

### **Contribution**

@40 : Copropriété « Le Parc du Bord de Rhône »

### **Impact expropriation**

- Suppression d'un nombre important de places de stationnement qui sont pour la grande majorité privatisées
- Impact sur la largeur de l'actuelle voie poids lourds de la copropriété, entraînant de ce fait sa suppression alors qu'elle permet d'accéder aux bâtiments des entreprises : livraisons quotidiennes effectuées par des poids-lourds type semi-remorque

### **Points principaux soulevés par le « Parc de bord de Rhône »**

#### - Choix du tracé

\* pour le Parc, la problématique du risque technologique n'a pas été prise en compte dans le choix du tracé alors qu'un des critères ayant présidé au choix du tracé actuel concerne notamment les risques technologiques liés au PPRT Vallée de la Chimie.

\* le tracé retenu ne tient pas des dispositions du PPRT applicable à ce secteur comme l'autorisation de créer une voie de circulation uniquement pour la desserte ou l'exploitation des installations industrielles ce qui n'est pas le cas l'objet de la voie empruntée par le T10

\* le tracé traverse une zone d'aléa toxique classée de moyen à moyen plus

\* l'implantation de cette voie à cet endroit aurait pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées aux risques technologiques

#### - Coûts engendrés par l'expropriation

\* les coûts relatifs à l'investissement ou à l'exploitation d'une piste cyclable importante à double sens ne sont pas estimés

#### - Indemnisation

\* nouveau parking qui prévoit moins de places + modification du chemin d'accès par la rue Charles Martin entraînant un ensemble d'aménagements : montant des frais inconnus donc non pris en compte par SYTRAL

#### - Objet de l'enquête

Le Parc mentionne que l'objet de l'enquête publique ne prévoit nullement la création d'une piste cyclable alors qu'elle justifie l'expropriation de parcelles.

### **Questions :**

- Tracé : le choix du tracé actuel rue Sembat a fait l'objet par le SYTRAL d'une analyse particulière développée dans la pièce B aux pages 35 à 37 avec la prise en compte du PPRT Vallée de la Chimie comme critère de choix.

**Que pensez-vous malgré cela de l'avis du conseil à savoir :**

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

\* la non prise en compte par le SYTRAL du PPRT

\* la non prise en compte de certaines des dispositions prévues au PPRT

\* l'implantation de cette voie rue Sembat qui aurait pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées aux risques technologiques

- Coûts

D'une manière globale, les coûts relatifs à l'investissement ou à l'exploitation des pistes cyclables ont-ils été comptabilisés dans les investissements et dans les coûts d'exploitation présentés dans le dossier d'enquête

- Pistes cyclables :

\* le contributeur mentionne que les pistes cyclables ne font pas partie de l'objet de l'enquête publique.

Quelle est votre réponse sur ce point.

\* Ce contributeur avec d'autres estime que la présence des voies cyclables justifie de nombreuses expropriations

Quelle réponse leur apportez-vous

NB : il me paraît utile de reprendre le courrier qu'a adressé le conseil pour apporter une réponse plus complète à cette contribution que celle qui pourrait être faite à partir de la synthèse ci-dessus.

**Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Prise en compte par le SYTRAL du PPRT et l'exposition aux risques technologiques

La synthèse des éléments sur l'analyse des tracés lors des études d'opportunité et de faisabilité figure dans le dossier d'enquête publique (pièces C1 et C2 – paragraphe 2.3.4).

Le tracé du tramway est conforme au règlement du PPRT. Ainsi, les aménagements ne sont pas réalisés dans les zones grises du PPRT. C'est d'ailleurs la présence de la zone grise qui conduit à concentrer les acquisitions foncières sur la partie Nord de la rue Sembat.

Le projet T10 au sens large (tramway, aménagements cyclables, réorganisation du réseau de bus) a fait l'objet d'une analyse spécifique sur la vulnérabilité des usagers aux risques technologiques conduisant à conclure à une amélioration de l'exposition aux risques des usagers (pièce C4, paragraphe 4.10.2). Cette analyse répond aux recommandations de l'Autorité environnementale. Concernant les cyclistes, le projet prévoit la réalisation d'un aménagement cyclable complémentaire sur la rue de Surville afin de relier les aménagements cyclables qui longent T10 rue Saint Jean de Dieu à la future Voie Lyonnaise n°7 route de Vienne. Cela permettra de proposer un itinéraire cyclable sécurisé aux cyclistes souhaitant relier le quartier de Gerland et Saint Fons en évitant le secteur du PPRT.

Enfin, les éléments de comparaison des tracés présentés dans la pièce C2, indiquent que les tracés C1 et C2 présentent des difficultés d'insertion (notamment av. Jean Jaurès à Saint-Fons), impactent des ouvrages d'art existants, sont d'une longueur plus importante et limite la complémentarité avec la ligne C12 et la gare de Saint Fons.

Coûts

Les coûts du projet sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique au paragraphe 6.1. Les aménagements cyclables font partie du projet et sont inclus dans les 295 M€ HT. Leur réalisation est notamment intégrée aux postes « voirie et des espaces publics », « équipements urbains » et « signalisation ».

Les coûts d'exploitation des aménagements cyclables seront portés par la Métropole de Lyon. Il est à noter qu'un certain nombre d'aménagements cyclables sont déjà existants le long du T10. Leur restitution ou amélioration ne présentent pas de surcoût d'exploitation par rapport à la situation actuelle. C'est notamment le cas sur la rue Marcel Sembat. Sur les rues qui nécessitent la création ou l'amélioration de certains

aménagements cyclables dans le cadre du projet, d'autres espaces de voiries ou de stationnement sont supprimés. Ainsi, les coûts d'exploitation de l'espace public supportés par la Métropole ne sont donc pas de nature à augmenter en raison des aménagements cyclables modifiés ou créés dans le cadre du projet T10.

En complément, les coûts relatifs à la restitution des fonctionnalités ont été provisionnés dans le budget de l'opération. Il est notamment prévu une enveloppe de 4 M€ HT (€ valeur décembre 2020) pour les libérations d'emprises (pièce B, page 91).

#### Pistes cyclables

SYTRAL Mobilités confirme que l'aménagement des pistes cyclables fait partie du projet T10. Des éléments de réponse complémentaires sont fournis au paragraphe dédié aux questions du commissaire enquêteur.

#### Restitutions des fonctionnalités riveraines

Les propriétaires et occupants du parc ont été rencontrés afin de définir les fonctionnalités à restituer. La circulation des poids lourds sera bien assurée et les girations ont été étudiées et présentées. Toutes les places de parking existante ne pourront pas être restituées. Les places non restituées feront l'objet d'une indemnisation dans le cadre des négociations foncières avec les propriétaires.

➤ **Mon Analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques.**

## 17. Réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur

*Le code couleur reste le même que celui utilisé pour les contributions du public.*

### 17.1. Questions relatives à l'évaluation environnementale

#### Questions :

- Existe-t-il des normes pour :
  - \* le dimensionnement des voies piétonnes, des pistes cyclables
  - \* les distances voies de tram-habitation
  - \* les largeurs et longueurs de quai au niveau des stations
- Quels sont les aménagements de sécurité prévus pour la cohabitation piétons-cyclistes

#### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

##### Dimensionnement des voies piétonnes et des pistes cyclables

Depuis la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) de 1996, la réalisation d'aménagements cyclables est obligatoire en cas de requalification d'un aménagement de voirie. Cette obligation a été confirmée et précisée par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. Ainsi, l'article L. 228-2 du code de l'environnement indique : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements

prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Cette obligation réglementaire de réaliser des aménagements cyclables sur les voiries empruntées par T10 a donc été prise en compte dans le projet. En complément, le projet prend en compte les préconisations du CEREMA et les prescriptions de la Métropole de Lyon.

Dans le cadre du projet T10, le programme de conception et de réalisation des aménagements cyclables vise :

- Pour les pistes cyclables bidirectionnelles : au minimum 3 mètres de large avec pincements ponctuels à 2,50 mètres en cas de difficultés d'insertion.
- Pour les axes majeurs, il a été recherché une largeur d'au moins 3,50 mètres voire 4,00 mètres afin de répondre à l'évolution de l'utilisation du vélo
- Pour les pistes cyclables ou bandes cyclables unidirectionnelles : 2,00 m de large avec une largeur minimale de 1,60m pour assurer la sécurité des cycles et l'entretien

Il est à noter que la largeur des pistes cyclables bidirectionnelles a été limitée à 3 mètres voire moins sur l'ensemble des rues entre le Bd Ambroise Croizat à Vénissieux et le pont Sembat à Saint Fons. Seule une partie de l'avenue Tony Garnier, entre le Bd Jules Carteret et la rue de Gerland présente un aménagement de 4 mètres de large.

Concernant les cheminements piétons, la réglementation rend obligatoire, dans le cadre de la modification d'espaces publics, de concevoir et réaliser des aménagements permettant l'accessibilité aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Ainsi, une largeur minimale de 1,40m, libre de tout obstacle, doit être assurée sur l'ensemble des cheminements piétons aménagés. Dans le cadre du projet T10 lorsque l'espace et les contraintes techniques le permettent, les cheminements piétons sont :

- Au moins 2 mètres de large (avec présence possible d'émergences ponctuelles : mobilier urbain, poteaux d'éclairage, ...).
- Au moins aussi larges que les cheminements existants
- Dans les zones fortement fréquentées, il a été recherché une largeur plus importante
- Séparés physiquement des autres modes (vélos, circulation automobile, transports en commun)

#### Cohabitation piétons-cyclistes

Comme indiqué plus haut (cf. paragraphe **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), les aménagements cyclables sont séparés physiquement des aménagements piétons.

#### Distances voies de tram-habitation

Il n'existe actuellement aucun textes normatifs ou réglementaires vis-à-vis des distances à respecter entre les voies de tramway et les bâtiments d'habitat.

L'absence de distance type s'explique par le fait que les vitesses de propagation dépendent d'un certain nombre de paramètre et sont ainsi étudiés pour chaque projet.

Les études vibratoires réalisées dans le cadre des études d'impact ont par conséquent été réalisées. Elle tient compte des éléments suivants : matériel roulant, vitesse, sol, etc. Les résultats de ces études sont présentés dans le paragraphe 4.8.2.2 de la pièce C4 du dossier d'enquête publique.

### Largeurs et longueurs de quai au niveau des stations

La longueur des quais doit permettre d'accueillir les rames exploitées actuellement sur le réseau de tramway de l'agglomération lyonnaise. Les rames les plus longues font 43m de long. Ainsi, en prenant en compte les rampes d'accès (compatible avec la circulation de PMR), les quais de station de tramway ont une longueur d'un peu plus de 50m.

La largeur des quais doit permettre d'accueillir les voyageurs en attente ainsi que les flux des voyageurs montant ou descendant d'un tramway à l'arrêt. La largeur est adaptée à la fréquentation de chaque station. Ainsi, les stations à quais latéraux les moins fréquentées présentent des quais de 3 à 4 mètres de large alors que les stations les plus fréquentées ont des quais d'au moins 4m de large. Les stations à quai centraux ont une largeur de 3,10m (Carteret) à 4,50m (4 Chemins, station à forte fréquentation).

➤ **Mon Analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques.**

## 17.2. Questions relatives aux coûts du projet

### Questions :

#### Préciser :

- Les postes ayant entraîné une augmentation de 65M€ soit près de 30% entre février 2020 (230M€ HT) et juin 2021 (295M€ HT)
- Le solde restant à charge à SYTRAL Mobilités après aides financières pour chacune des 2 estimations ci-dessus

### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les principales évolutions des coûts par rapport à la délibération du programme d'opération pour la ligne T10 ont été présentées dans la délibération d'approbation du dossier d'enquête publique du 30 juin 2022 et sont les suivantes :

- Evolutions du périmètre du projet :
  - Tracé retenu par le boulevard Sampaix au lieu de la rue C-A. Martin (+ 300 m, soit une augmentation de 1,5% du budget total de l'opération)
  - Intégration du prolongement de l'impasse des Rosiers vers la rue Sentuc à Vénissieux compte tenu du plan de circulation
- Evolutions des coûts travaux depuis les études de faisabilité, compte tenu d'un contexte d'insertion urbaine contraint et d'ambitions fortes sur l'adaptation de l'espace public au changement climatique :
  - Déviations réseaux : +50% sur ce poste suite à l'approfondissement des études et à la réévaluation des impacts du projet sur les projets existants, notamment dans les secteurs où l'insertion est fortement contrainte (ex : centre-ville de Saint-Fons) ;
  - Gestion des eaux pluviales « à la parcelle » pour le domaine public : forte augmentation des surfaces déconnectées et prise en compte des contraintes d'insertion des ouvrages d'infiltration dans certains secteurs ;
  - Acquisitions foncières et restitutions riveraines : l'augmentation du budget s'explique par l'approfondissement des études ayant permis de préciser les besoins en acquisitions, la prise en charge dans le budget du projet T10 d'acquisition qui pourraient être portées directement par la Métropole, la réévaluation du montant d'acquisition foncière suite à la réception de l'estimation

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

sommaire et globale et enfin, la réévaluation du montant des travaux de restitutions riveraines pour prendre en compte leur complexité et leur volume ;

- Très forte végétalisation du projet : +35% sur ce poste pour répondre aux ambitions du projet ;
- Evolution du coût des travaux du centre de remisage de Saint Fons notamment pour conserver l'aire des gens du voyage : + 17% du budget sur ce poste.

Concernant le solde à charge du SYTRAL, il faut noter que le projet doit bénéficier d'une subvention de 15,8 M€ au titre de l'appel à projet « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux » piloté par l'Etat et d'une subvention d'environ 1 M€ de la part de l'agence de l'Eau en lien avec la désimperméabilisation opérée dans le cadre du projet.

En outre, il est prévu des participations financières de la Métropole de Lyon, de la régie de l'Eau, des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon, et du Sigerly, dont les montants sont évalués à ce stade à environ 60 millions d'euros.

Le solde restant à charge de SYTRAL Mobilités peut donc être évalué à 218 M€ HT (valeur décembre 2020).

➤ **Mon Analyse : les explications fournies pour expliquer les surcoûts sont plausibles.**

### Question :

**Comparer les coûts d'investissements (références prix/km tram...) et d'exploitation comparables à ceux d'opérations récentes sur Lyon ou auprès d'autres réalisations françaises ou de références comme le CEREMA...**

### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

Dans le cadre de la déclaration de projet T6 Nord (prolongement de la ligne de tramway T6 des Hôpitaux Est à la Doua), SYTRAL Mobilités s'est rapproché du CEREMA afin d'obtenir une base de données complète sur les coûts de réalisation des tramways créés en France et de proposer un comparatif de ratio kilométrique. Il a été rappelé en préambule de cette étude que le coût global pour une opération de création ou de prolongement d'une ligne de tramway varie en fonction :

- des caractéristiques et de l'environnement des emprises traversées (contexte urbain, largeur des voiries,...),
- des modalités de mise en œuvre de l'infrastructure de transport,
- des équipements ou ouvrages associés (dépôts, centre de remisage, ouvrages d'art,...),
- des aménagements de voirie associés à l'opération,
- du volume des déviations de réseaux,
- du volume d'emprises foncières à acquérir pour les besoins du projet, de leur occupation éventuelle et de la présence de bâti impacté
- Du nombre et types de rames de matériel roulant acquises ou utilisées pour les besoins spécifiques du projet.

Dans ce contexte, retenir un ratio pour l'évaluation d'un projet de tramway s'avère complexe et la variété des situations rencontrées en pratique génère en réalité des ratios multiples.

Le CEREMA a réalisé une analyse sur les coûts constatés de 3 opérations, et de deux opérations en cours (pour ces opérations, l'analyse s'intéresse aux coûts prévus figurant dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique):

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- prolongements des 3 lignes de tramway de Bordeaux Métropole (18 kilomètres) – mise en service entre février 2007 et octobre 2008
- ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise (11,2 kilomètres) - mise en service en deux phases en juin 2014 et juillet 2015.
- ligne A du tramway de Tours (14,8 kilomètres) - mise en service en août 2013.
- prolongement de la ligne de tramway T3b en Ile de France (3,2 kilomètres) - mise en service prévue à la fin de l'année 2023,
- prolongement de la ligne de tramway T6 des Hôpitaux Est à la Doua de Bron à Villeurbanne – mise en service prévue au 1er trimestre 2026.

Ces opérations ont été retenues en fonction de leurs caractéristiques :

- prolongement de ligne ou mise en service d'une nouvelle ligne,
- longueur du linéaire,
- caractéristiques des territoires desservis (agglomérations de plus de 250 000 habitants),
- disponibilité des données de coûts d'investissement constatés (bilans publiés et réalisés en application de l'article L. 1511-6 du Code des transports et de ses décrets d'application).

Les coûts des opérations ont été actualisés aux conditions économiques de juillet 2022, selon l'évolution de l'index TP01 (disponible sur le site de l'Insee).

Sur la base de cette étude, SYTRAL Mobilités a comparé les coûts d'investissement du projet de ligne de tramway T10.

Il ressort de cette analyse que les coûts d'investissement prévus pour le projet de tramway T10 (45,6 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) sont comparables aux coûts constatés pour la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise (45,3 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre), pour la ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise (27,0 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre – prise en compte partielle des coûts de dévoiement des réseaux) ou pour la ligne A du tramway de Tours (35,6 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) ainsi que pour les coûts prévisionnels du prolongement de la ligne de tramway T6 de Lyon (37,8 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre). Les coûts du projet de prolongement du T3b en Ile-de-France sont significativement plus élevés (79,9 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre).

Le périmètre et les caractéristiques du projet de la ligne de tramway T10 expliquent certains écarts de coûts d'investissement observés :

- Les dépenses consacrées aux acquisitions foncières et à la libération des emprises sont plus élevées que pour toutes les autres opérations sauf pour le prolongement de la ligne de tramway T6 de Lyon.
- Des dépenses liées à la construction d'un centre de remisage des rames de tramway ainsi que la création de 2 ouvrages d'art et au renforcement d'1 ouvrage d'art dans le cadre du projet.
- Des dépenses liées à des périmètres d'aménagement complémentaire (requalification de l'avenue Tony Garnier – tranche 3).

En ne tenant pas compte des postes de dépenses liés aux différences de périmètre et de caractéristiques entre le projet T10 et les autres opérations analysées (dépôt et matériel roulant, acquisitions foncières et libérations d'emprises, ouvrages d'art), les coûts d'investissement prévus pour le projet de ligne de tramway T10 (31,8 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) sont inférieurs aux coûts constatés pour la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise (34,3 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre), équivalents à ceux du prolongement de la ligne T6 à

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

Lyon (31,9 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) et supérieurs à ceux de Grenoble (22,7 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) et de Tours (22,5 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre). Cette analyse plus précise amène également plusieurs constats :

- Les dépenses consacrées aux déviations des réseaux sont plus élevées à Lyon et en Ile-de-France qu'à Bordeaux, Grenoble et Tours. Les coûts constatés à Grenoble et à Tours sur ce poste ne prennent toutefois que partiellement en compte l'ensemble des dépenses : ils n'intègrent pas les dépenses à la charge des concessionnaires, à la différence des coûts prévus à Lyon et en Ile-de-France.
- Le coût de construction des infrastructures (travaux préparatoires, ouvrages d'art, plateforme, voie ferrée, revêtement du site propre, voirie) à Lyon est comparable à celui constaté à Bordeaux, Grenoble et Tours.
- Le coût de la mise en place des équipements (équipements urbains, signalisation, stations, alimentation en énergie, courants faibles et PCC) est semblable à celui observé à Grenoble et Tours. Ce coût est plus élevé à Bordeaux, sans doute en raison des spécificités liées à l'alimentation par le sol.
- Le périmètre des dépenses consacrées aux opérations induites varie fortement d'un maître d'ouvrage à l'autre. En particulier, certaines de ces dépenses peuvent être prises en compte au sein des postes de dépenses « Voirie et espaces publics » ou « Équipements urbains ». Les écarts constatés sur ce poste « Opérations induites » sont donc difficilement analysables.

L'étude CEREMA faite pour le projet prolongement de la ligne de tramway T6 de Lyon est jointe en annexe.

Le calcul des coûts d'exploitation du projet T10 prend en compte la longueur du tracé commercial, une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et un coût du kilomètre parcouru de 6,84 € HT. Ce coût du kilomètre parcouru provient des éléments produits annuellement par le délégataire de SYTRAL Mobilités. Il est donc basé sur les dépenses réellement effectuées pour la maintenance et l'exploitation du réseau lyonnais. Le même coût a été retenu pour l'ensemble des opérations tramway du plan de mandat 2021-2026 « Destinations 2026 ».

- **Mon analyse : L'analyse est complète. A partir de données brutes basées sur 5 opérations ou projets ayant des périmètres, des localisations et des contextes différents, cette analyse explique les différences des coûts ; en rapprochant les périmètres, les localisations et les contextes, les caractéristiques du projet, elle extrait des données comparables avec les résultats suivants : les coûts d'investissement comparables prévus pour le projet de ligne de tramway T10 (31,8 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) sont inférieurs aux coûts constatés pour la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise (34,3 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre), équivalents à ceux du prolongement de la ligne T6 à Lyon (31,9 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) et supérieurs à ceux de Grenoble (22,7 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) et de Tours (22,5 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre).**

**Quant aux coûts d'exploitation du km parcouru, il est de 6,84€HT. Ce coût provient des éléments produits annuellement par le délégataire de SYTRAL Mobilités. Il est donc basé sur les dépenses réellement effectuées pour la maintenance et l'exploitation du réseau lyonnais.**

### Question :

**Préciser, la réalité de l'estimation 2021 du montant des investissements en tenant compte des derniers éléments de négociations foncières et de l'avancement des études (terres polluées...)**

### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

L'estimation 2021 prend bien en compte les restitutions riveraines. Les derniers éléments de négociations foncières permettent de préciser le coût des certaines restitutions dans le cadre d'une enveloppe qui avait été établie en amont de l'élaboration du dossier d'enquête publique. Le budget du projet tel qu'indiqué dans le dossier d'enquête prévoit notamment 4 M€<sub>12/2020</sub> HT pour la libération des emprises. Les études de niveau PRO (conception détaillée permettant l'élaboration des dossiers de consultation pour les marchés de travaux) ont permis de confirmer les coûts d'investissement de la ligne T10.

Pour mémoire, la dépollution de terres sur les parcelles privées est à la charge des propriétaires. Ainsi, dans le cadre des négociations foncières, pour les parcelles présentant d'importantes pollutions, le coût de la dépollution est déduit du montant d'acquisition.

➤ **Mon Analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques.**

## **17.3. Pistes cyclables – Aménagements paysagers**

### **Questions :**

Ce thème fait l'objet de 3 principales remarques critiques identifiées dans les questions du chapitre « 5-2 : Observations relatives à la DUP et à l'enquête parcellaire » mais sur lesquelles il semble utile de revenir pour que SYTRAL puisse synthétiser voire compléter les réponses faites dans le cadre de ce chapitre :

- **Les pistes cyclables présentes sur l'ensemble du parcours du T10, font-elles partie de l'objet de l'enquête publique et si oui préciser à quel niveau du dossier cette intégration apparait clairement**
- **Les tramways SYTRAL comportent-ils toujours des pistes cyclables sur l'ensemble de leurs parcours**
- **Les coûts d'investissement et de maintenance des pistes cyclables du T10 sont-ils pris en compte dans les estimations du projet et si oui à quelle hauteur**
- **cet aménagement est ressenti par les expropriés comme une des causes principales de nombreuses expropriations ; en outre il présente pour eux un bilan avantages / inconvénients défavorable et disproportionné. Quelle est votre réponse sur ce point.**

- **Cette cause principale d'expropriation peut être ressentie de façon équivalente pour les aménagements paysagers aux abords des voies du T10.**

**Quelle est votre réponse sur cette même thématique d'expropriation.**

### **Réponse apportée par le maître d'ouvrage**

#### Aménagements cyclables et paysagers comme objet de l'enquête publique

L'aménagement des pistes cyclables ainsi que les aménagements paysagers font bien partie du projet T10 et font partie de l'objet de l'enquête publique. Ce point est mentionné à plusieurs reprises dans le dossier d'enquête publique notamment :

- Dès la pièce A, paragraphe 3.2 page 9 : « La réalisation du tramway donne également lieu à un réaménagement de façade à façade des espaces publics traversés [...] impliquant **une réflexion élargie sur la répartition de l'espace public notamment en faveur des modes doux (piétons/vélos) et de la végétalisation** ». Ce texte est repris dans la pièce B en page 40.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- Pièce B – p. 41 : parmi les enjeux de l'aménagement urbain du projet :
  - « Apaiser l'espace public avec **une nouvelle répartition des mobilités au bénéfice des modes actifs**
  - **Renforcer la présence du végétal [...]** »
- Pièce B – p. 58 : l'axe 2 du PDU vise à créer « un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs :
  - Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public
  - Faciliter et encourager les déplacements à pied
  - Encourager et rendre performants les déplacements à vélo »

La conception du projet prend donc en compte la réalisation de ces aménagements en accompagnement du tramway dans un projet de requalification de façade à façade de l'espace public (sauf sur le Bd Ambroise Croizat et sur la partie Ouest de l'avenue Tony Garnier).

La réalisation des aménagements cyclables se fait dans le cadre d'un transfert de maîtrise d'ouvrage de la Métropole à SYTRAL Mobilités et d'une participation financière de la Métropole.

La réalisation des aménagements paysagers fait dans le cadre d'un transfert de maîtrise d'ouvrage de la Métropole et des villes à SYTRAL Mobilités et d'une participation financière de ces collectivités.

### Aménagements cyclables en accompagnement du tramway

Comme indiqué dans le paragraphe 3.1 plus haut, la réalisation d'aménagements cyclables est obligatoire en cas de requalification d'un aménagement de voirie. Cette obligation a été confirmée et précisée par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. Ainsi, l'article L. 228-2 du code de l'environnement indique : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Cette obligation réglementaire de réaliser des aménagements cyclables sur les voiries empruntées par T10 a donc été prise en compte dans le projet. En complément, le projet prend en compte les préconisations du CEREMA et les prescriptions de la Métropole de Lyon.

### Coûts d'investissement et d'exploitation

Les coûts du projet sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique au paragraphe 6.1. Les aménagements cyclables font partie du projet et sont inclus dans les 295 M€ HT. Leur réalisation est notamment intégrée aux postes « voirie et des espaces publics », « équipements urbains » et « signalisation ». Une part de certains aménagements donne lieu à une participation financière de la Métropole de Lyon.

Les coûts d'exploitation des aménagements cyclables sont portés par la Métropole de Lyon. Il est à noter que :

- un certain nombre d'aménagements cyclables sont déjà existants le long du T10. Leur restitution ou amélioration ne présentent pas de surcoût d'exploitation par rapport à la situation actuelle.
- sur les rues qui nécessitent la création ou l'amélioration de certains aménagements cyclables dans le cadre du projet, d'autres espaces de voiries ou de stationnement sont supprimés.

Les coûts d'exploitation de l'espace public supportés par la Métropole ne sont donc pas de nature à augmenter en raison des aménagements cyclables modifiés ou créés dans le cadre du projet T10.

### Acquisitions foncières et aménagements cyclables ou paysagers

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pièce C2 – chapitre 2.3.5), l'insertion d'un tramway suppose des compromis entre plusieurs enjeux : performance de la ligne, usages de l'espace public, qualité paysagère, préservation de la ressource en eau et potentiel de perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires, impact sur le foncier, coûts.

Les principes d'insertion du tramway sont définis sur des sections homogènes du tracé afin de proposer des aménagements cohérents et intègrent les contraintes de déviation en sous-sols des réseaux hors de la plateforme tramway.

Les aménagements cyclables ou paysagers ne constituent en aucun cas la cause principale des besoins en acquisition foncière. Le projet T10 doit être regardé dans son ensemble. Une acquisition foncière au droit d'une parcelle est la conséquence de l'insertion d'au moins une nouvelle fonction dans l'espace public, le tramway sur environ 7 mètres de large, mais également d'un projet de requalification de façade à façade qui ne peut pas être considéré qu'en regardant le profil de voirie proposé par le projet au droit de cette parcelle. La suppression d'un aménagement cyclable et/ou d'un espace végétalisé sur une portion du projet est de nature à remettre en cause l'atteinte des objectifs du projet ainsi que la continuité des aménagements (et donc leur qualité, leur confort et la sécurité des usagers), sans pour autant permettre d'éviter une acquisition foncière ou une démolition. Il a été recherché au cours des études de conception du projet une limitation des acquisitions foncières ce qui a déjà conduit à optimiser la largeur de certains aménagements dans les sections de rue les plus contraintes.

Enfin, les aménagements paysagers sont un avantage pour les riverains et plus globalement pour le territoire en offrant un moyen de lutte contre les îlots de chaleur et en participant à la désimperméabilisation des sols. Les aménagements cyclables permettent une offre de mobilité complémentaire.

➤ **Mon analyse : la réponse est complète et bien documentée.**

**Je reviendrai toutefois sur la remarque faite à plusieurs reprises sur les aménagements : pistes cyclables et végétalisation considérés par les expropriés comme une des causes principales de nombreuses expropriations.**

**SYTRAL Mobilités précise que ces aménagements ne constituent en aucun cas la cause principale des besoins en acquisition foncière et que le projet T10 doit être regardé dans son ensemble au risque de remettre en cause l'atteinte des objectifs du projet ainsi que la continuité des aménagements sans pour autant permettre d'éviter une acquisition foncière ou une démolition.**

**SYTRAL Mobilités rappelle qu'il a été recherché au cours des études de conception du projet une limitation des acquisitions foncières ce qui a déjà conduit à optimiser la largeur de certains aménagements dans les sections de rue les plus contraintes.**

**Je considère pour ma part qu'il peut être envisagé ponctuellement et pour certains cas précis de rompre cette continuité sans risquer de remettre en cause les objectifs du projet.**

**Aussi sur certains secteurs ayant fait l'objet d'une analyse particulière ci-avant dans la partie « Observations relatives à la DUP et à l'enquête parcellaire », je pourrai être amené dans mes conclusions/avis à demander d'étudier la possibilité de sous-dimensionner certains aménagements si cela permet de maintenir ou de faciliter localement un accès, du stationnement, une activité.**

## 17.4. Divers

### Questions :

**- Pouvez-vous confirmer que les bus qui seront « remplacés » par T10 seront redirigés en nombre bus et en km bus équivalents à leurs anciens parcours sur des secteurs périphériques au T10 pour améliorer la desserte locale.**

### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les études de la réorganisation du réseau de bus associée à T10 sont en cours. Le schéma de réorganisation a été partagé avec les élus de SYTRAL Mobilités, de la Métropole, des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7, ainsi que des communes de la Conférence Territoriale des Maires des Portes du Sud de la Métropole (Vénissieux, Saint-Fons, Feyzin, Corbas et Solaize). Le schéma de réorganisation sera partagé avec le public à l'automne 2023. A ce stade, il peut être confirmé que l'offre de bus actuelle sur le périmètre de la RRS T10 (incluant les communes précitées) sera redéployée pour être complémentaire de l'offre T10, avec un maintien du nombre de lignes de bus et un maintien, voire une légère augmentation, du nombre de km bus actuels. Cette offre bus réorganisée vient s'ajouter à l'offre de T10, avec une offre globale de transports en commun augmentée de plus de 20% sur ce périmètre par rapport à l'offre actuelle.

➤ **Mon analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques.**

**- Le PLU-H prévoit-il dans ses diverses dispositions des emplacements réservés pour les différents projets Tram ; si oui quels sont-ils pour le T10**

### Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Différents emplacements réservés pour ouvrage public ou installation d'intérêt général sont inscrits au PLU-H le long du tracé du tramway T10. Il s'agit des emplacements réservés (ER) suivants :

- ER 19 rue Marcel Sembat à Saint Fons,
- ER 57 rue Saint Jean de Dieu à Lyon 7,
- ER 58 et ER 66 avenue Tony Garnier à Lyon 7.

Au-delà de ces emplacements réservés, le projet T10 est, sur la totalité de son tracé, compatible avec le PLU-H dans la mesure où :

- Il participe à la réalisation effective des objectifs du PLU-H,
- Il n'est pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu dans ce plan,
- Il ne méconnaît pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue,
- En droit, un projet non prévu par un document n'est pas pour autant incompatible avec celui-ci.

Cette lecture est partagée avec la Métropole de Lyon qui a confirmé au cours de l'instruction du dossier d'enquête publique que l'engagement d'une procédure de mise en compatibilité du PLU-H n'était pas opportune au regard du projet T10

➤ **Mon analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques**

- **A partir du retour d'expérience sur les « tramways lyonnais », quelle est la nature des plaintes les plus fréquentes et quelles sont les réponses apportées.**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le principal motif de plaintes qui est remonté à l'exploitant ou à SYTRAL Mobilités concerne les bruits de crissement. Ils restent toutefois localisés en quelques points du réseau et principalement sur les lignes T1 et T2 (les plus anciennes). Des travaux d'entretien des rails peuvent être engagés par l'exploitant lorsque le bruit de crissement a pour origine une usure des rails. Récemment, des dispositifs installés au sol pour limiter les bruits de crissement ont été installés sur le réseau lyonnais.

Un motif de plainte plus occasionnel concerne le manque de propreté qui peut être observé ponctuellement aux abords du tramway et qui s'explique en général par un défaut occasionnel d'entretien ou une mauvaise application des conventions d'entretien entre SYTRAL Mobilités et la Métropole. Les échanges sur la gestion ultérieure des espaces ont été engagés dès la phase de conception du projet T10 afin d'éviter ce type de désagrément à la mise en service de la ligne.

Enfin, les autres sujets de plaintes restent très occasionnels. Ils peuvent concerner un revêtement de plateforme tramway ou de voirie dégradé, un fer plat (matériau servant à délimiter la plateforme tramway en carrefour) qui se désolidarise de la voirie et qui peut entraîner un risque de chute pour les piétons ou les cyclistes, tampon sur un regard

Ces désagréments, lorsque qu'ils sont remontés à la Métropole de Lyon (gestionnaire de voirie - sollicitation possible via le guichet en ligne Toodego), à SYTRAL Mobilités ou à l'exploitant du réseau TCL, déclenchent une intervention de la Métropole ou de l'exploitant pour assurer une réparation dans les meilleurs délais.

qui ne résiste plus à la circulation et qui claque au passage de véhicules, ...

➤ **Mon analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques.**

- Toutes les contributions du public et toutes mes questions ont été prises en compte de façon complète et précise par SYTRAL Mobilités dans son mémoire en réponse
- Je m'appuierai pour mes conclusions et mes avis sur la demande d'autorisation environnementale et sur celle d'utilité publique sur tous les éléments composant ce rapport et notamment sur les paragraphes écrits « **en rouge** » extraits des réponses aux questions du public et aux miennes
- Conclusions et Avis figurent dans deux documents séparés mais indissociables du présent rapport.

---

## 18. Pièces annexes

---

Les pièces annexes sont communes au Rapport d'enquête et au Procès-verbal de l'enquête parcellaire. Elles sont donc regroupées dans un document à part. Elles sont constituées des pièces suivantes :

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire  
conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier  
Lyon 7ème

- Pièce annexe 1 : Mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités
- Pièce annexe 2 : Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur
- Pièce annexe 3 : Contributions du Public

Fait à Dardilly, le 11 mai 2023

Hervé REYMOND  
Commissaire enquêteur

