



Balade urbaine Vaulx-en-Velin La Soie, La Balme, La Tase

Jeudi 2 juin 2022 – 18h30 - 21h00

Synthèse des échanges



Contexte

La concertation préalable sur le projet de tramway T9 s'est tenue du 23 août au 23 octobre 2021. Le bilan de cette concertation a été voté par les élus du SYTRAL Mobilités le 10 décembre 2021. Depuis janvier 2022, SYTRAL Mobilités met en œuvre une concertation continue qui durera toute l'année 2022, jusqu'à l'enquête publique prévue début 2023.

Dans ce cadre, et en partenariat avec la Ville de Vaulx-en-Velin et la Métropole à travers la Mission Carré de Soie, SYTRAL Mobilités a organisé une balade urbaine suivie d'un atelier à la mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin. L'objectif était d'apporter des réponses aux attentes exprimées lors de l'atelier du 10 mars 2022 : localiser et discuter des enjeux d'insertion de T9 dans le secteur ; apporter des précisions en matière d'impact sonore ; travailler sur l'amélioration du cadre de vie et échanger sur les modalités d'information pendant la phase travaux.





Déroulé de la rencontre

La balade a débuté au niveau du totem T9 au pôle d'échanges multimodal de Vaulx-en-Velin La Soie et a permis ensuite d'emprunter le futur itinéraire piéton vers le terminus de T9 (correspondance du PEM au futur terminus de T9). Les participants ont ensuite pu appréhender les enjeux d'insertion du tramway et de ses stations avenue Bataillon Carmagnole Liberté et rue Brunel jusqu'à la Place Cavellini. Ils étaient munis d'un carnet de balade dans lequel ils ont rédigé leurs contributions. L'atelier s'est ensuite déroulé à la salle des fêtes de la mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin. Sous forme de café du monde, les participants ont travaillé en groupes sur les sujets suivants : le bruit, l'information en phase travaux, l'amélioration du cadre de vie.

Participants

Au total, une dizaine de personnes ont participé à la rencontre. Pour évoquer le projet et échanger avec les participants, étaient présents :

- **Stéphane Gomez, adjoint au maire de Vaulx-en-Velin**
- **Angélique Grasso, responsable du développement urbain à la Mission Carré de Soie**
- **L'équipe de Sytral Mobilités :**
 - **Sandie Sinapayel, cheffe de projet T9**
 - **Clément Bertinatti, ingénieur projet**
 - **Séverine Lardellier, responsable de la concertation**
 - **Marion Allard, chargée de relations riverains**
- **Le maître d'œuvre de T9**
- **Valérie Dejour, garante de la concertation continue pour la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**





Synthèse des échanges lors de la balade urbaine

Introduction de la balade – au Pôle d'Echanges Multimodal Vaulx-en-Velin La Soie

Valérie Dejour, garante de la concertation continue pour la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), explique son rôle : dans la continuité de la concertation préalable, il s'agit de veiller à la qualité de la démarche de concertation, et à ce que les engagements du maître d'ouvrage soient mis en œuvre. Elle rappelle qu'elle n'intervient pas sur le fond des projets et qu'elle est à la disposition de tous pour faciliter les échanges.

Marion Allard, chargée de relations riverains au SYTRAL Mobilités, présente le tracé définitif de T9 issue de la concertation préalable et explique le cadre de la rencontre du jour.

Stéphane Gomez, adjoint au maire de Vaulx-en-Velin, rappelle l'importance du projet pour la ville et salue la démarche de concertation continue engagée pour affiner collectivement les modalités d'insertion de T9 dans les rues empruntées.

- **Un participant s'interroge sur l'articulation entre T3 et T9.**

Sandie Sinapayel explique que si le terminus voyageurs de T9 se fait sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, une voie unique de raccordement à l'infrastructure de T3 est tout de même nécessaire pour le remisage des rames T9 au dépôt de Meyzieu. Un phasage de feux spécifique sera installé en sortie de la rue de la Poudrette, à proximité de l'avenue des Canuts. Elle confirme qu'il n'y aura pas d'autre impact rue de la Poudrette car la plateforme y est située en dehors de la voirie (dans le dépôt bus).

- **Un participant demande pourquoi le terminus T9 n'est pas prévu au PEM**

Sandie Sinapayel explique qu'une telle desserte impliquerait des contraintes d'exploitation trop importantes, générant un engorgement des circulations au carrefour Poudrette / Canuts, déjà très saturé.

- **Un participant s'interroge sur la faisabilité d'un terminus au niveau du centre commercial**

Sandie Sinapayel explique que cela impliquerait des travaux de dévoiement de réseaux considérables, ainsi que des impacts circulation importants sur l'avenue de Bolhen, notamment sur la passerelle du centre commercial.

Point d'arrêt #2 – Terminus T9, avenue Bataillon Carmagnole Liberté

Sandie Sinapayel, cheffe de projet T9, localise l'implantation du futur terminus, entre les deux allées existantes de platanes, au niveau de l'actuelle chaussée, avec une station en quai central. Elle précise qu'une requalification de façade à façade est prévue.





- **Un participant souhaite des précisions sur la localisation de la station terminus. Un autre demande s'il est possible de la positionner le plus proche possible de l'allée de l'Ourdissoir afin d'optimiser le temps de connexion avec le PEM.**

Sandie Sinapayel explique que la station terminus sera située au plus proche du passage piéton qui dessert l'allée de l'Ourdissoir, de manière aussi à être suffisamment éloignée de la rue du Rail. D'une cinquantaine de mètres de long, la station permettra d'accueillir des rames de 32 mètres de long (comme celles qui circulent actuellement sur T1 et T4) et des rames de 43 mètres (comme celles qui circulent à ce jour sur la ligne T3), permettant ainsi une évolutivité de l'offre.

- **Un participant demande dans quelle mesure la plateforme sera végétalisée. Un autre participant s'interroge sur la qualité de l'expérimentation réalisée sur le T6. Un autre souligne enfin les effets de la végétalisation sur la réduction de l'impact sonore.**

Sandie Sinapayel explique qu'au niveau du terminus, la plateforme ne sera pas végétalisée afin de faciliter les traversées piétonnes. Elle confirme en revanche qu'elle le sera le plus possible sur le reste du parcours, notamment dans le secteur Sud de Vaulx-en-Velin.

Elle revient sur l'expérimentation sur T6 : des pavés enherbés ont été installés avenue Jean Mermoz, et l'expérience n'a pas été satisfaisante au regard de la faible pérennité des végétaux.

- **Un débat s'installe sur les modalités de fluidification des circulations douces dans l'allée de l'Ourdissoir afin de permettre à toutes et tous d'effectuer le parcours à son rythme. Certains proposent une signalétique adaptée pour séparer les flux (lent / rapide). Un participant suggère l'installation d'un passage piéton dans l'alignement de l'allée de l'Ourdissoir.**

Sandie Sinapayel explique que la gestion des flux peut aussi être pensée en fonction du sens de circulation (du T9 vers le PEM ou du PEM vers T9). Elle rappelle aussi que les cheminements pour rejoindre T9 ou le PEM pourront également s'effectuer via la rue de la Poudrette, la rue du Rail, etc.

- **Un participant demande si des mesures de bruit ont été réalisées.**

Sandie Sinapayel explique que c'est l'un des sujets de l'atelier qui suit.

- **Un participant s'interroge sur le devenir du stationnement sur le secteur, rappelant que les parkings sont systématiquement remplis à l'heure actuelle.**

Sandie Sinapayel précise qu'entre la rue de la Poudrette et la rue du Rail, aucune place de stationnement n'est prévue. En revanche, des places seront restituées entre la rue du Rail et la rue du Textile.

Les entreprises concernées sont informées : des rencontres bilatérales avec la chargée de relations riverains ont été réalisées pour échanger sur ces sujets.

Point d'arrêt #3 – Parvis de l'usine Tase

Sandie Sinapayel présente les modalités d'insertion du tramway qui impliquent la suppression du stationnement au bénéfice d'un aménagement du parvis, la mise à sens unique de la circulation voiture, la création d'un nouvel alignement d'arbres et l'installation d'un aménagement cyclable à double sens. A cet endroit, la plateforme T9 sera végétalisée.





Elle explique que l'usine Nylon sera maintenue, impliquant un rétrécissement de la plateforme et un passage de la voie de circulation automobile du côté Sud vers le côté Nord de la voirie. Des aménagements piétons et cyclables seront réalisés.

- **Un participant s'interroge sur les modalités d'entretien de la végétation.**

Sandie Sinapayel explique que les compétences sont réparties : la plateforme engazonnée du tramway sera entretenue par SYTRAL Mobilités, les alignements d'arbres relèveront de la compétence métropole et la gestion des espaces verts est encore à l'étude. Un gestionnaire sera désigné à la mise en service.

- **Un débat s'installe sur la conservation de l'usine Nylon, les participants estimant que cela n'est pas nécessaire du fait des implications sur l'infrastructure T9 et son insertion. Ils rappellent que le conseil de quartier s'est exprimé en faveur d'une démolition.**

Stéphane Gomez rappelle les enjeux patrimoniaux que représente l'usine Nylon : l'architecte des bâtiments de France (ABF) a estimé qu'il était important de la conserver. Il précise qu'elle fera l'objet d'une réhabilitation ultérieure.

Séverine Lardellier, responsable concertation au SYTRAL Mobilités, explique que l'étude d'impact est en cours de rédaction, elle intégrera notamment l'avis de l'ABF sur le sujet.

- **Un participant s'interroge sur la sécurisation des flux des piétons à cet endroit.**

Sandie Sinapayel explique que la sécurité des piétons sera assurée. Les modalités techniques sont en cours d'étude.

Point d'arrêt #4 – Place Cavellini

Sandie Sinapayel explique que la 2^e station de la ligne dans le secteur sera située place Cavellini. Le trottoir côté Eglise Saint Joseph sera élargi, la rue Brunel sera circulée à double sens, et prolongée jusqu'au Boulevard Urbain Est. La plateforme T9 sera engazonnée dans la nouvelle portion de la rue Brunel.

- **Un participant demande des précisions sur la localisation de la station. Un autre participant s'interroge sur la capacité à insérer dans la voirie l'ensemble des usages envisagés.**

Sandie Sinapayel précise qu'elle sera d'une longueur de 50 mètres, située au niveau des actuels arbres en pot. Au niveau de la station, les arbres seront décalés vers l'intérieur de la place Cavellini, et après la station, rue Brunel, deux alignements d'arbres seront créés. Elle rappelle que l'objectif est de maintenir la place en tant que place, sans en réduire trop la taille. Elle précise par ailleurs que la place Cavellini n'est pas réaménagée dans le cadre du projet T9.

- **Un participant rappelle la position du conseil de quartier à l'égard de la nécessaire préservation du cadre de vie et estime que le nouveau raccordement de la rue Brunel au Boulevard Urbain Est risque d'accentuer la circulation de transit dans le quartier. Un autre participant souligne le caractère accidentogène de cet aménagement pour les piétons**



Stéphane Gomez précise que la fluidité des circulations dans le secteur est un point d'attention de la commune, en lien avec la Métropole. L'objectif de ce nouveau raccordement est aussi de délester la rue Salengro. Il explique que le prolongement de la rue Brunel sera réalisé par la métropole. Sandie Sinapayel explique que des études techniques ont été réalisées pour définir et dimensionner ce nouvel axe de circulation.

Transcription des contributions écrites

Ci-après sont retranscrites et classées par thématiques les contributions écrites des participants sur les guides de balade.

Fonctionnement des circulations

- *Attention à la circulation qui sera fortement impactée.*
- *Une seule voie voiture sur Carmagnole. Deux voies sur Brunel !!!*
- *Ouvrir la rue Brunel sur le boulevard Est ??? Nous ne voulons pas déverser les voitures du BCE dans ce quartier résidentiel ! Là encore, le conseil de quartier s'y est toujours opposé !*
- *Aujourd'hui la métropole réduit les voies. À Vaulx-en-Velin, il serait bien de développer le même argument. Pourquoi Vaulx-en-Velin devrait permettre aux véhicules de circuler, de traverser, d'aller plus vite, pourquoi ne pas respecter ses habitants ?!! La voie voiture est très dangereuse sur le trajet de l'écolier. BUE -> depuis l'ouverture très accidentogène.*
- *Faire attention à l'ouverture sur le BUE. Voie unique à étudier. Pas de poids lourds sur la rue Brunel.*

Patrimoine industriel et naturel : usine Nylon et canal

- *Nous ne voulons pas du bâtiment Nylon ! Libérer la vue sur la façade magistrale de l'usine Tase permet de retrouver l'alignement historique. Le virage du tramway fera du bruit et limitera le stationnement résidentiel !*
- *Supprimer le bâtiment Nylon.*
- *Suppression de l'usine Nylon pour libérer la voie et le bruit du fait de la courbure longue devant. Réduire les annonces sonores (notamment les volumes et les fréquences) et les klaxons entre le tramway et les avertissements.*
- *Important de revoir sérieusement l'avis de l'ABF. Pourquoi tant de contraintes pour un bâtiment particulièrement laid. À quoi sert le conseil de quartier si on ne prend pas en compte son avis ?*
- *L'usine Tase est bien mais elle suffit. Il faudrait supprimer l'usine Nylon. Elle n'est pas très belle architecturalement par rapport à l'usine Tase. Le tracé est largement impacté par cette usine. Au niveau du bruit, les voies de circulation sont réduites. Les vélos sont sur les mêmes voies que les voitures !!*
- *Nous avons actuellement une très belle vue sur le canal et Fourvière quand on est à pied et à vélo. Si vous mettez la vitre anti-bruit côté vue, nous aurons très vite des tags et nous ne verrons plus rien alors que c'est la plus belle vue sur Lyon du quartier. Ne nous l'enlevez pas s'il vous plaît !!*

Insertion du terminus

- *L'insertion du terminus devrait permettre de libérer un maximum le trafic afin de ne pas gêner le flux piétons/ voitures.*





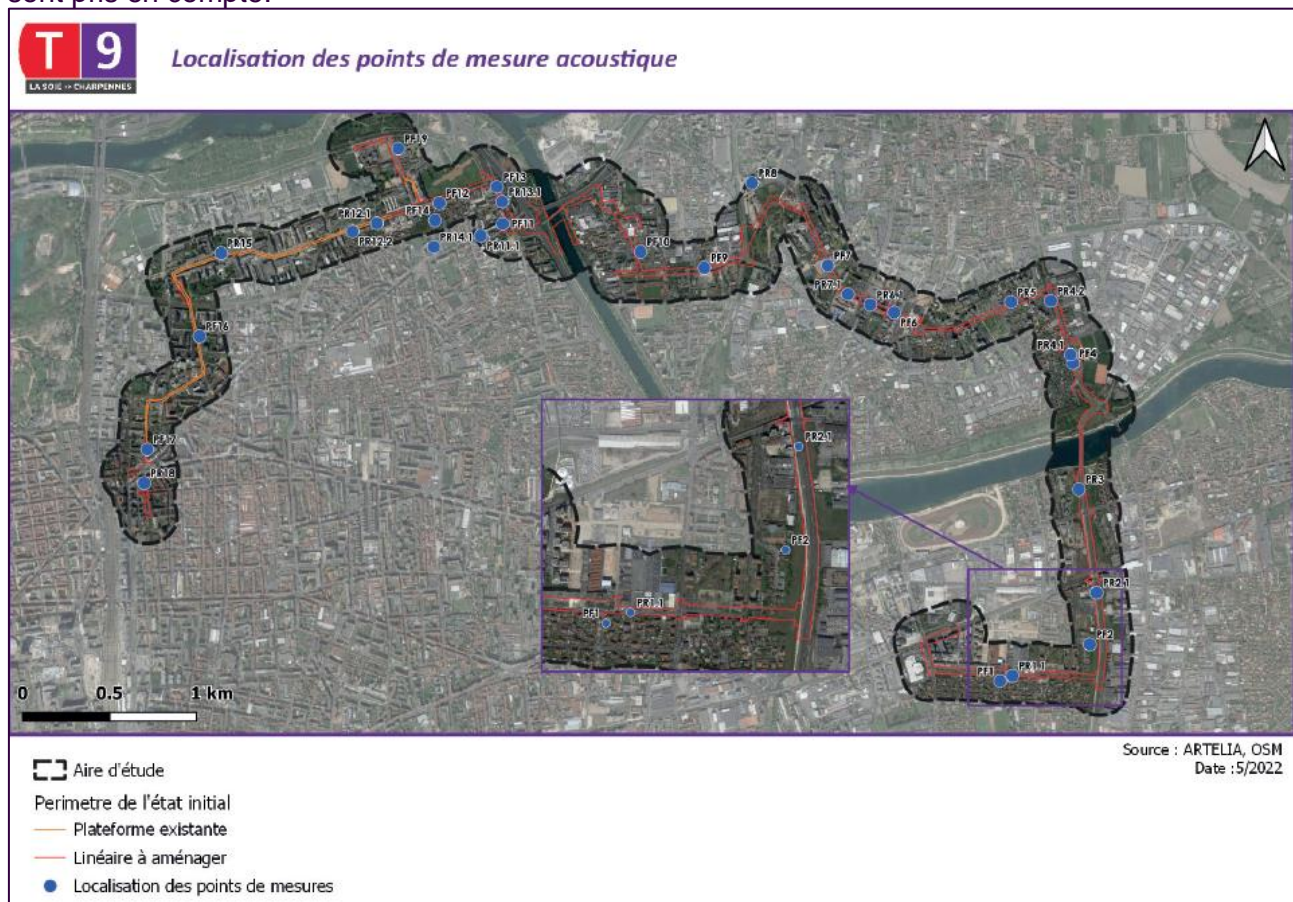
- Ce terminus aurait pu être le centre commercial, même si la réalisation était difficile -> OK pour une explication. Très bien pour la conservation des arbres. Le terminus est de mon point de vue pas suffisamment proche de celui du T3 et du métro A.

Synthèse des échanges lors de l'atelier

Trois thèmes ont été abordés lors de l'atelier organisé sous format café du monde. Ci-après la synthèse des échanges et des contributions écrites sur les supports de travail.

Le bruit

Les participants sont invités à appréhender la mesure du bruit sous forme de quizz ludique, en positionnant sur une échelle divers objets ou situations de la vie quotidienne en fonction de leur perception du niveau sonore. Les réponses sont ensuite données par l'animateur de la table ronde. L'équipe de maîtrise d'œuvre présente ensuite le principe de l'étude acoustique effectuée dans le cadre du projet de tramway T9 : 29 points de mesure de 24h chacun ont été réalisés sur l'ensemble du linéaire, dont 2 sur le secteur de La Soie, La Balme, La Tase. L'ensemble des façades et étages sont pris en compte.





Ces mesures acoustiques sont réalisées avec un appareil qui s'appelle le sonomètre instrument destiné à mesurer le niveau de pression acoustique. Elles permettent de caractériser la situation actuelle du bruit, et d'alimenter un logiciel informatique simulant l'arrivée du tramway.

Le bruit est régi au niveau national par une réglementation très stricte qui impose aux maitres d'ouvrages de projet des mesures correctives sur le bruit dès lors que la situation projetée dépasse de 2 décibels la situation antérieure. Par ailleurs, la réglementation a défini des seuils à ne pas dépasser : le niveau sonore doit être inférieur à 60 dB le jour et 55 dB la nuit. Elle induit un lissage des deux périodes 6h – 22h et 22h – 6h, sans prendre en compte les pics d'exploitation (heures de pointe du matin et du soir). Le modèle de simulation permet d'inclure ces données.

Les principaux résultats sur le secteur Sud de Vaulx-en-Velin montrent que l'environnement sonore s'apaise avec l'arrivée de T9 sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté (baisse de 3dB), grâce notamment à la réduction de la circulation automobile. Sur la rue Brunel, une légère augmentation est à noter, dû notamment à la nouvelle voie de circulation qui est prévue dans le cadre du projet. Le maitre d'œuvre de T9 précise qu'aux études acoustiques ont été incluses des études de comptages des voitures empruntant actuellement les voiries étudiées.

Un participant demande à combien de mètres de la voirie ont été prises les mesures : le maitre d'œuvre répond que les mesures ont été prises à des distances différentes, principalement parce que les riverains qui ont accepté d'avoir un sonomètre chez eux n'habitaient pas forcément à la même distance de la voirie. Le maitre d'œuvre pondère cette réponse en expliquant que même si les mesures avaient été prises à la même distance de la voirie, les résultats auraient été différents car un secteur mesuré ne peut pas facilement être comparé à un autre : l'environnement autour du lieu de prise de mesure influe beaucoup (présence de bâtiments qui font écrans, de routes, la température, les conditions météo, la végétation...).

Lors des échanges avec les participants, le maitre d'œuvre de T9 affirme que la courbe de la plateforme créée devant l'usine Nylon ne génère pas davantage de bruit : elle n'est pas significative car le rayon de courbe est inférieur à celui d'un virage, et il n'y aura pas d'aiguillage.

Globalement, l'arrivée de T9 contribue à apaiser l'environnement sonore du fait des aménagements de voirie et de la végétalisation de la plateforme.

Le cadre de vie

L'objectif est de collecter les contributions des participants en faveur d'un aménagement susceptible d'améliorer le cadre de vie. Des images de références sont proposées pour nourrir les échanges. Voici ci-après le fruit des contributions :

Idées à retenir selon les participants :

- *Les herbes folles.*
- *Les pavés joints enherbés (bien pour les stationnements car plus visuels et mieux pour l'infiltration des eaux de pluie) : à installer sur le parvis de l'usine Tase.*
- *Que les couleurs changent avec les saisons.*
- *L'installation de l'éclairage sur les mats LAC pour mutualiser les équipements.*

Éléments à éviter selon les participants :





- Les plantations qui ne résistent pas à la chaleur ou qui auraient besoin de beaucoup d'arrosage.
- Les hortensias.
- Les matériaux sombres.
- La végétation ne doit pas gêner les angles de vue pour les circulations piétons et voitures

Autres suggestions des participants :

- Penser aux contraintes d'entretien.
- Proposer de réduire la partie cheminement piéton pour avoir plus de place pour les végétaux.
- Moins on a de minéral, mieux on se porte.
- Ce qui a été fait sur la façade de l'usine Tase, avec des couleurs dorées (art déco) : pourquoi ne pas rappeler cette couleur dans les aménagements, idem pour les candélabres ?
- Des aménagements pour les cycles et trottinettes (circuler et se stationner).
- Des couleurs à accorder avec l'éclairage de l'usine Tase ?
- Des gravillons comme sur la Place Bellecour ?
 - Le maître d'œuvre a répondu à cette suggestion, en expliquant que l'entretien de ce type de surface était compliqué, ne le rendant pas propice à un aménagement de long terme.
- Des poubelles, sur le cheminement piéton jusqu'au PEM.
- Des végétaux odorants, au niveau des piétons (chèvrefeuille par exemple).

Le chantier

L'équipe projet explique que le chantier débute dans un an, et suit les grandes étapes suivantes : travaux préparatoires (notamment le retrait des clôtures), déviation des réseaux (dont la coordination est assurée par le Sytral), travaux d'aménagement et d'infrastructure (voiries, plateformes, fosses pour les arbres, etc. sont réalisés un côté après l'autre), travaux de revêtement, plantation des arbres et finitions du chantier. Ensuite, une phase d'essais et de formation des conducteurs est prévue avant la mise en service. La fin des travaux est prévue pour 2025.

L'objectif de cet atelier est d'échanger sur les conditions de réussite du chantier et les modalités optimales d'information et de communication pendant le chantier.

Voici ci-après le fruit des contributions :

Ce qui vous ferait dire que le chantier ne se passe pas bien :

- Si la circulation est coupée.
- Si les piétons doivent changer d'axes, traverser etc.
- S'il y a trop de congestion routière, piétonne -> accidentogène.
- Attention à la propreté du chantier (déchets dans le chantier).

Ce qui pourrait être fait pour éviter que cela n'arrive :

- Garantir la sécurité et la fluidité des cheminements piétons.
- Bien communiquer sur les durées du chantier (panneaux ...)
- Mettre en place un QR Code avec questionnaire ?





Comment faire remonter les éventuels dysfonctionnements constatés sur le chantier :

- Les contacts par téléphone peuvent être bien (appels téléphoniques, car beaucoup de personnes ont des difficultés avec l'écrit)
- La mise en place de plusieurs canaux d'échanges serait intéressante.
- L'application Toodego dédiée aux chantiers de la Métropole pourrait être utilisée pour T9 : faire remonter l'information, avec photos et commentaires.

Quelles modalités d'informations vous semblent les plus adaptées

- Des réunions d'information (une au lancement des travaux puis quelques-unes pendant le chantier)
- La distribution d'une lettre d'info dans les boîtes aux lettres n'est pas forcément utile (« nous recevons trop d'informations dans les boîtes aux lettres »).
- Les emails ou SMS d'information ne semblent pas nécessaires, les participants indiquent recevoir trop de spams.
- Utilisation des panneaux d'affichages municipaux (rue des Canuts, rue du Rail) : le plan du quartier pourrait être affiché avec les déviations et les nouveaux plans de circulation.
- Des informations dans l'espace public, avec une signalétique bien positionnée en amont, cohérente et visuelle, serait pertinente. Il est important de pouvoir identifier rapidement le chantier T9.
- Des informations à jour sur le site T9-sytral.fr est indispensable.
- L'affichage en pied d'immeuble est pertinent pour de l'info ponctuelle, en format A3 . Un relai par les régie et syndicats de copropriété est nécessaire.
- Des ambassadeurs habitants pourraient être recrutés pour orienter les riverains.
- Enfin, les outils de communication de la ville pourraient relayer l'information : la newsletter de la ville, Onlymoov, etc.