



Réunion publique secteur Charpennes - Bellecombe

Lundi 7 mars 2022 – Mairie du 6^e arrondissement de Lyon

Synthèse des échanges

Contexte

Faisant suite à la concertation préalable qui s'est tenue entre le 23 août et le 23 octobre 2021, deux temps d'échanges sur le terminus de T9 dans le secteur Charpennes – Bellecombe ont eu lieu dans le cadre de la concertation continue du projet :

- Un stand mobile le 28 janvier 2022, dédié aux riverains du secteur ([lire le compte-rendu en cliquant ici](#))
- Une réunion publique de restitution de la concertation préalable le 1^{er} février 2022, au cours de laquelle ce terminus a largement été abordé ([lire le compte-rendu en cliquant ici](#)).

A l'occasion de ces deux événements, les riverains du secteur ont exprimé leur surprise quant au projet de terminus de T9 sur la rue Bellecombe, considérant ne pas avoir été suffisamment informés lors la concertation préalable. Ils ont également exprimé leur incompréhension et leur opposition à l'égard de l'arrivée du projet dans leur rue.

La Mairie du 6^e arrondissement de Lyon et le SYTRAL ont co-organisé une réunion spécifique sur le secteur, qui s'inscrit dans le processus de concertation continue qui se déroule sur l'ensemble de l'année 2022. Les objectifs de cette réunion publique étaient donc :

- de rappeler les raisons ayant conduit à proposer le terminus de T9 à Charpennes,
- d'expliquer les raisons techniques pour lesquelles le terminus de Charpennes s'insère dans la rue Bellecombe,
- de mettre en avant les éléments du projet qui ont évolué suite aux prises en compte des avis émis lors du stand du 28 janvier et de la réunion publique du 1^{er} février,
- et de permettre aux riverains d'échanger avec le SYTRAL.

La réunion publique du secteur Charpennes – Bellecombe s'est déroulée dans des conditions particulièrement difficiles. La présentation initialement prévue n'a pas pu être présentée en totalité et les intervenants ont été interrompus à de nombreuses reprises par les riverains mécontents de l'arrivée de T9 sur la rue Bellecombe. Cela n'a pas permis au maître d'ouvrage de présenter l'historique des études et des choix ayant abouti à cette insertion, ni aux riverains d'exprimer leurs inquiétudes et attentes.

Le compte-rendu de cette réunion fait donc état des échanges tout en précisant des éléments n'ayant pu être explicités en séance, dans un souci de transparence et de compréhension du projet par tous. Ces éléments figurent en italique dans le texte.



Déroulé de la rencontre

La réunion s'est déroulée à la mairie de Lyon 6^e. Après un temps d'accueil par les élus (Maire du 6^e et Vice-Présidente du SYTRAL), le SYTRAL a souhaité présenter et expliquer les décisions prises à l'issue de la concertation préalable et leurs impacts sur le projet. Les enjeux et solutions d'insertion du terminus rue Bellecombe n'ont ensuite pu être abordés que partiellement, car les participants voulaient avant tout marquer leur mécontentement.

Les participants ont pu s'exprimer tout au long de la rencontre, oralement et par écrit sur des fiches questions-contributions qui ont été collectées par les organisateurs à l'issue de la rencontre et dont l'analyse est proposée en annexe du présent compte-rendu.

Participants

Au total, environ 150 personnes ont participé à la réunion.

La majorité des participants habitent rue Bellecombe. Les rues suivantes de Lyon 6^e et Villeurbanne étaient également représentées : rue Curtelin, rue des Emeraudes, rue Jean Broquin, petite rue de la Viabert, avenue Thiers. Le syndicat de copropriété des Brotteaux Sud était présent. Des commerçants sont également venus assister à la réunion, dont une commerçante de la rue Bellecombe.

Les deux Comités d'Intérêt Locaux (CIL) du secteur étaient représentés par leurs présidents : Xavier SIMON pour le CIL Bellecombe a pris la parole pendant la rencontre.

Pour évoquer le projet et échanger avec les participants, étaient présents :

- **Pascal Blache, Maire du 6^e arrondissement de Lyon**
- **Béatrice Vessiller, Vice-Présidente du SYTRAL**
- **Laurence Croizier, Elue en charge de l'urbanisme, de la transition écologique et du cadre de vie dans le 6^e arrondissement de Lyon**
- **Marc Augoyard, Elu en charge de la mobilité, de l'aménagement des espaces publics et de la citoyenneté dans le 6^e arrondissement de Lyon**
- **Valentin Lungrenstrass, Adjoint au Maire de Lyon**
- **L'équipe technique du Sytral :**
 - **Florian Chalumeau, chef de projet T9**
 - **Sandie Sinapayel, cheffe de projet T9**
 - **Gautier Rouhet, directeur adjoint du développement**
 - **Séverine Lardellier, responsable de la concertation**
 - **Marion Allard, chargée de relations riverains**
- **Valérie Dejour, garante de la concertation continue de la Commission Nationale du Débat Public**



Synthèse des échanges

Introduction

Pascal Blache, maire du 6^e arrondissement de Lyon, introduit la réunion en expliquant que les nombreuses remontées d'habitants souhaitant avoir davantage d'informations sur le projet de tramway porté par le SYTRAL, et notamment le scénario d'implantation rue Bellecombe, ont incité la mairie du 6^e arrondissement de Lyon à organiser cette réunion.

Il estime que la concertation a été jusqu'à présent insuffisante dans le secteur : la réunion de ce soir est l'opportunité pour les habitants de poser l'ensemble de leurs questions, et pour l'équipe du SYTRAL d'apporter des réponses sur les sujets qui inquiètent les habitants, et notamment ceux de la rue Bellecombe.

Béatrice Vessiller, vice-présidente du SYTRAL, rappelle que T9 reliera le secteur de La Soie à Vaulx-en-Velin, au secteur Charpennes à Villeurbanne en 2026.

La réunion du 7 mars s'inscrit dans le cadre de la concertation continue du projet, qui fait suite à la concertation préalable de l'automne 2021. A cette occasion, 23 rencontres ont été organisées, certaines en visio-conférence pour couvrir l'ensemble du projet ; d'autres spécifiques à Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, en visioconférence et en présentiel ; permettant ainsi au plus grand nombre de participer.

Suite aux premiers événements de concertation continue menés début 2022, Béatrice Vessiller constate que les riverains de la rue Bellecombe ne se sont pas sentis concernés par le terminus à Charpennes et excuse le SYTRAL si la concertation préalable n'a pas été suffisamment explicite sur le secteur. Elle note que la description et les explications sur le positionnement du terminus à Charpennes dans la rue Bellecombe auraient pu être plus clairs.

L'intervention de Madame Vessiller est interrompue à de nombreuses reprises par les participants à la réunion publique. Le maire du 6^e arrondissement de Lyon rappelle les règles de bienséance à tous les participants et leur demande de garder leur calme.

A noter : les éléments présentés par Madame Vessiller (et les équipes du SYTRAL) en séance sont complétés en italique dans le présent compte-rendu dans un souci de transparence vis-à-vis des participants à la réunion publique.

Béatrice Vessiller rappelle que la réunion publique d'ouverture de la concertation préalable de T9 à Villeurbanne le 23 septembre (19h – 21h) a permis d'aborder tous les secteurs de la ville concernés par l'arrivée de T9, y compris la rue Bellecombe, donnant lieu à des interventions de riverains de la rue Bellecombe.

Pendant la concertation préalable, si le 6^e arrondissement de Lyon n'a pas fait l'objet d'une réunion spécifique, des habitants du secteur ont néanmoins participé puisque deux évènements traitant spécifiquement du secteur Charpennes ont été organisés :



- **Un stand-mobile sur la place Charles Hernu, le 27 septembre 2021 entre 12h et 14h**
- **Un atelier de travail, le 14 octobre 2021 entre 19h et 21h**

En complément de ce dispositif, la concertation préalable de T9 a – comme toutes les concertations réglementaires – bénéficié d'un lieu dédié à la participation continue de tous à la Mairie du 6^e arrondissement de Lyon, rue de Sèze, sur toute la durée de la concertation. Ce lieu de la concertation T9 offrait l'opportunité de consulter le dossier de concertation du projet et de participer à la concertation en interrogeant le projet via le registre de concertation ou les questionnaires mis à disposition en Mairie du 6^e arrondissement de Lyon.

Environ 80 contributions ont abordé le sujet du terminus dans le secteur Charpennes lors de cette concertation préalable.

Les expressions suivantes ont directement concerné la rue Bellecombe :

- pourquoi implanter un terminus dans cette rue ?
- attention à l'apaisement de la vie de quartier,
- nécessité de préserver les terrasses,
- que va devenir la végétalisation existante ?
- quels seront les impacts sur le stationnement et la circulation ?
- quelle fluidité pour les connexions entre les différentes lignes TCL ?
- nécessité d'obtenir des précisions sur l'insertion technique.

Béatrice Vessiller explique que, depuis la fin de la concertation préalable, les équipes du SYTRAL avec le maître d'œuvre du projet ont avancé pour affiner le projet, qui n'est pas encore abouti.

Si la concertation préalable a pour objectif principal de concerter sur l'opportunité et la desserte du projet, la concertation continue permet d'affiner les insertions du tramway dans les rues traversées. C'est pour cette raison qu'aucun plan d'insertion n'avait été présenté avant le stand mobile du 28 janvier 2022 (et c'est le cas pour l'ensemble des secteurs concernés par la ligne T9).

Béatrice Vessiller rappelle que l'objet de cette réunion est bien de présenter l'état d'avancement des études, d'entendre les demandes des habitants, d'apporter des réponses pour favoriser leur compréhension du projet, et de tenir compte de leurs observations pour compléter les études techniques et améliorer le projet.

Retours sur la concertation et les choix effectués

Florian Chalumeau, chef de projet T9, rappelle les fonctionnalités d'un terminus : des quais pour monter et descendre à bord du tramway, comprenant une zone d'attente pour le quai de montée, de la signalisation ferroviaire, une zone technique pour effectuer le retournement des tramways, une zone de stockage pour une rame en cas de panne.

Il rappelle l'objectif de T9 qui est de relier des quartiers du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) et d'offrir une connexion directe entre Vaulx-en-Velin et le quartier Saint-Jean, à Villeurbanne, aux métros A et B à Charpennes sans correspondance.

L'intervention de Florian Chalumeau a été interrompue a de nombreuses reprises par des questions ou remarques des participants à la réunion publique. Cela n'a pas permis de développer les explications sur l'historique des études dans le secteur.



Concernant l'opportunité d'un terminus à La Doua plutôt que Charpennes, il précise qu'une correspondance est pénalisante, ce qui aurait limité l'attractivité de la ligne T9. La demande de transport pour une connexion directe au métro B et A est forte, et introduire une correspondance pénaliserait le temps de parcours entre 5 et 11 minutes depuis Saint-Jean ou Vaulx-en-Velin. C'est la raison pour laquelle une connexion directe entre le secteur Grande-Île et Charpennes est privilégiée.

Concernant l'opportunité d'un terminus de T9 dans le secteur de la Part-Dieu, il explique que le tronc commun à trois lignes (T1, T4, T9) serait trop long et dégraderait la fiabilité et régularité respective de ces lignes. Par ailleurs, le carrefour Thiers-Lafayette est déjà saturé avec trois lignes fortes existantes (T1, T4, C3) et une circulation automobile complexe et chargée. Rajouter une ligne de tramway sur ce carrefour n'est pas faisable sans revoir en profondeur l'exploitation des lignes T1 ou T4. Enfin, créer un nouveau terminus dans le secteur Part-Dieu en plein réaménagement, des pôles bus saturés, et des terminus existants (T3, Rhône express, plusieurs lignes de bus C) ou projetés de nouvelles lignes fortes de transports en commun (future Ligne Centre Ouest, BHNS Part-Dieu <> Sept chemins) est très complexe.

Concernant le terminus projeté à Charpennes, Florian Chalumeau décrit les besoins identifiés, et notamment la nécessité de dissocier le fonctionnement des lignes passantes (T1 et T4) et de la ligne en terminus (T9). Ce terminus implique de créer des quais de dépose dédiés, une zone de retournement et de régulation et une voie de stockage.

La présentation illustre les différents scénarios d'implantation étudiés :

- *Cours Vitton : la création de quais T9 dédiés n'y est pas possible faute de place suffisante, l'impact sur la circulation automobile et les bus serait par ailleurs très fort pour insérer 2 voies de terminus. La section entre la place Charles Hernu et l'avenue Thiers ne permet pas d'insérer 2 positions d'arrêt / retournement de rames et d'une zone de manœuvre (passage d'une voie à l'autre). Il n'existe donc pas d'insertion permettant de ne pas impacter l'exploitation de T1 et T4.*
- *Cours Emile Zola : la création de quais dédiés pour T9 n'est pas faisable techniquement (limite de giration depuis la rue Henri Rolland), sauf à installer les voies et quais T9 sur tout ou partie du Cours Emile Zola, ce qui aurait un impact très fort sur la circulation automobile. Même en l'absence de quais dédiés à T9, en prenant en compte les limites de girations des rails et rames de tramway, les voies en terminus de T9 qui pourraient être installées au Nord du cours Emile Zola seraient en interface forte avec les flux piétons, il y aurait un impact sur l'ascenseur du métro, sur une entrée riveraine et l'espace ne permet pas la création de quais dédiés T9.*
- *Rue des Emeraudes : la rue est d'une longueur insuffisante pour insérer l'ensemble des besoins (au moins 2 positions de retournement – 43m de long - et les appareils de voie permettant l'accès à ces positions depuis les voies principales T1 / T4). La circulation automobile serait impactée.*
- *Rue Bellecombe : l'espace permet d'installer un quai dédié à T9 pour la dépose, ainsi qu'une voie de retournement. L'impact sur la circulation est plus limité que sur les autres rues. En revanche, quelques arbres sont impactés.*
- *Il précise que d'autres scénarios ont été étudiés, dans les rues de la Gaîté, Gabriel Péri et d'Hanoï – voies dans lesquelles il n'est pas possible d'insérer un tramway (manque de place, virage impossible, longueur insuffisante, etc.)*



Une phase de questions/ réponses est proposée.

- Des participants expriment leur incompréhension : un seul scénario d'implantation semble possible, est-ce une concertation sur le scénario d'implantation ou le choix est-il déjà fait ?
- Des participants affirment qu'ils n'ont pas besoin de cette nouvelle ligne, n'ayant pas besoin de se rendre à Vaulx-en-Velin. Ils expriment leur opposition au projet.

Pascal Blache appelle une nouvelle fois au calme dans la salle. Il rappelle que le projet n'est pas définitif, que tout peut encore être amendé. L'objectif est de voir s'il y a d'autres options possibles.

Séverine Lardellier, responsable concertation du SYTRAL, explique que la concertation préalable avait pour objectif d'échanger sur l'opportunité du projet T9 et sa desserte, et notamment sur l'alternative de tracé à Villeurbanne.

2022 va permettre de travailler sur l'insertion du tramway dans les rues, et notamment dans la rue Bellecombe, en s'attelant aux sujets sur lesquels les habitants ont alerté. Des premiers éléments ont été présentés lors d'un stand le 28 janvier. Le 1^{er} février, la réunion publique a permis de continuer les échanges. Ce soir, l'objectif est de présenter ce qu'il est possible de faire, rue Bellecombe. A ce stade, la rue Bellecombe est celle où est projeté le terminus. Les sujets qui sont à concerter sont liés à son insertion fine qui n'est pas arrêtée.

Elle explique que les échanges dans le cadre de la concertation peuvent faire évoluer l'insertion dans la rue, comme cela a été le cas par exemple dans le cadre de la concertation sur le projet T6Nord, où l'insertion du tramway dans la rue Billon a évolué suite à la concertation et aux demandes des habitants.

- Un habitant de la rue Bellecombe demande pourquoi T9 ne s'arrête pas à La Doua. Il considère que les étudiants sont dans ce secteur et que la correspondance n'est pas compliquée, puisqu'elle existe déjà entre T1 et T4. Dans le cas où le tracé doit être continué, il suggère d'aller vers la Salle 3000 ou le Transbordeur où aucun mode lourd n'existe. Enfin, il demande le coût de la station terminus. Il s'interroge ensuite sur l'aménagement de la place Charles Hernu et des rues adjacentes. Il s'inquiète quant à la fluidité de la circulation dans le secteur.
- Un participant explique avoir interrogé les étudiants du campus de La Doua sur leurs déplacements. Il explique avoir été mesurer la station Charpennes du T1/T4 et avoir comparé le résultat à la rue Bellecombe : il a trouvé 33% de largeur en moins sur la rue Bellecombe, et s'interroge quant à la possibilité technique d'insérer le terminus dans une rue si peu large, tout en permettant aux piétons et vélos de continuer à circuler. La vie des riverains de la rue Bellecombe, et notamment du début de la rue Bellecombe, serait selon lui complètement perturbée. (Précision apportée par le SYTRAL suite à la réunion : la largeur de la rue Bellecombe est équivalente à celle de la rue Henri Rolland, soit environ 18 mètres).

Florian Chalumeau précise que le coût d'une station classique (en ligne) est d'environ 300 000 € (quais, abris, mobilier, équipements et réseaux secs nécessaires à la station). Le coût d'une station comme celle à l'étude rue Bellecombe peut être estimé entre 500 000 et un million d'euros (en raison de la présence de zones de manœuvre). Il rappelle qu'un terminus sera créé quoi qu'il arrive.



Béatrice Vessiller explique que les usagers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin ont exprimé le besoin de venir directement à Charpennes, sans correspondance. Les élus de ces deux communes ont été également porteurs de cette demande. Malgré les interventions de la salle, Madame Vessiller parvient à expliquer que T9 permet de répondre à un besoin de service public. Elle précise qu'une grande majorité des participants à la concertation ont demandé une desserte directe de Charpennes.

Séverine Lardellier revient sur la méthode et la participation en concertation préalable. Elle explique que le terminus à Charpennes n'a pas été remis en question.

- **Un participant demande les chiffres de la participation, et exprime le fait que l'on peut marcher pour rejoindre un terminus. Ce même participant explique que les Vaudais souhaitent se rendre à la Part-Dieu et non à Charpennes.**
- **Un participant réagit en expliquant que, ce n'est pas parce que les voyageurs souhaitent aller à Charpennes, que le terminus de T9 doit nécessairement s'implanter rue Bellecombe.**

Béatrice Vessiller rappelle que plus de 30 000 voyageurs sont attendus pour T9, dont une partie en correspondance à Charpennes. Les élus du SYTRAL ont donc estimé que T9 devait aller à Charpennes. En ce qui concerne la desserte de la Salle 3000 ou du Transbordeur, elle explique que cette desserte n'a pas été étudiée dans le cadre du projet T9, mais qu'elle ne semble pas être un besoin des futurs voyageurs de la ligne, cette demande n'ayant pas été relayée lors de la concertation préalable.

(*Précision du SYTRAL après la réunion : la Cité Internationale et le parc de la tête d'or ne sont pas des grands pôles générateurs de déplacements (ratio démographie/emplois).*)

Valérie Dejour, garante de la concertation, entend les mécontentements exprimés. Elle revient sur la concertation préalable et rappelle que le bilan rédigé par les garants est disponible sur le site du SYTRAL (t9-sytral.fr) et de la CNDP (debatpublic.fr).

Elle explique que le garant n'intervient pas sur le fond, mais sur la méthode. Elle confirme que le processus de concertation préalable auquel elle a participé a été validé par la Commission Nationale du Débat Public et témoigne que la méthode du SYTRAL permettait une consultation large des populations concernées. Elle salue les efforts du SYTRAL pour mobiliser et permettre la présence de tous à toutes les rencontres.

Elle rappelle également que le dossier de concertation était disponible dans chaque mairie, y compris dans celle du 6^e arrondissement. Des documents ont été distribués dans toutes les boîtes aux lettres des riverains. L'information a été donnée à plusieurs échelles territoriales.

Marc Augoyard, élu en charge de la mobilité dans le 6^e arrondissement de Lyon, tient à nuancer. Il rappelle que le quartier de Bellecombe et le 6^e ont déjà éprouvé de la frustration lors de la concertation, inexisteante, sur la ligne C3. A l'époque déjà, la mairie d'arrondissement avait dû prendre l'initiative d'une réunion publique pour que la population ait l'occasion de s'exprimer. S'il comprend la colère des habitants, il n'en partage pas tous les modes d'expressions et appelle au calme. Il réexplique donc la raison de la réunion de ce soir, tant aux Sytral qu'aux habitants, pour répondre au manque d'échanges sur ce projet au cours des derniers mois. Il explique que si la mairie du 6^e arrondissement de Lyon n'était pas présente aux comités de pilotage du projet T9 jusqu'à présent, elle va participer aux prochains et salue cette avancée dans le processus de travail sur le



projet. Il constate que le SYTRAL a reconnu le manquement en matière de concertation sur Bellecombe, et qu'il met désormais en place les conditions de l'écoute des habitants et du dialogue sur T9. Il invite les participants à s'insérer dans cette démarche dans le cadre d'un échange constructif.

L'insertion rue Bellecombe

Florian Chalumeau revient sur l'aménagement de la place Charles Hernu.

Il présente l'insertion du terminus, telle qu'étudiée à ce stade du projet : un débranchement des rails existants de T1 et T4 sur la place Charles Hernu pour permettre à T9 de venir sur la rue Bellecombe, la création d'un quai de dépose de voyageurs rue Bellecombe côté Villeurbanne, et la création d'une zone de retournement et de stockage rue Bellecombe côté Lyon 6^e.

A l'horizon de la mise en service, il est envisagé que tous les départs (T1, T4, T9) s'effectuent sur le quai existant de la station Charpennes.

- **Une participante revient sur cette zone de stockage. Lors de sa participation au stand mobile du 28 janvier dernier, elle a compris que l'aménagement existant cours Vitton n'était pas adapté au T9. Elle observe après 45 ans de vie sur place que cette zone ne sert pas. Elle suggère de l'adapter pour T9.**

Florian Chalumeau explique que la zone de manœuvre sur Vitton est utilisée en moyenne 11 fois par an et précise que cette donnée a été fournie par l'exploitant du SYTRAL (KEOLIS). Si cette zone de stockage n'existe pas, l'exploitation des lignes T1 et T4 seraient ponctuellement gênée par des rames en panne, tandis que la zone permet de stocker les rames défaillantes hors de la ligne. Du fait du bruit dans la salle, il parvient difficilement à expliquer qu'une gêne sur T1 ou T4 a des conséquences sur plusieurs heures sur tout le réseau de tramway de la Métropole car le réseau est fortement maillé.

Par ailleurs, il explique que cette zone de stockage pourrait éventuellement être utilisée pour réaliser le retournement des rames T9 à son lancement, quand la fréquence sera d'un tramway toutes les 10 minutes. La fonction actuelle de stockage serait en revanche abandonnée, fragilisant ainsi les lignes en cas de rame en panne et donc l'exploitation de tout le réseau. Ensuite, dans le cas d'une fréquence de T9 inférieure à 10 minutes, cette solution n'est plus envisageable car le temps entre le temps de retournement dans la zone de manœuvre (changement de loge du conducteur, temps de régulation et roulage depuis et vers les quais) serait proche de 7 minutes, ce qui ne laisserait plus suffisamment de marge de manœuvre dans l'exploitation de la ligne T9. Cela induirait de très forts impacts en termes de régularité et de fiabilité sur l'exploitation des lignes T1, T4 et T9.

Il précise enfin que les fréquences des lignes T1 et T4 sont appelées à augmenter dans les prochaines années, l'utilisation des quais existants et de la « virgule » de Vitton uniquement comme zone de retournement de T9 accentuerait encore la baisse de la fiabilité des lignes T1, T4 et T9.



- **Un habitant de la rue Bellecombe revient sur l'implantation d'un terminus à La Doua, pour laquelle l'Université Claude Bernard Lyon 1 (UCBL) a exprimé son opposition pendant la concertation préalable. Il souhaite connaître les raisons de ce refus.**

Florian Chalumeau revient sur le fonctionnement du réseau à La Doua : aujourd'hui T1 et T4 y ont leur terminus. En 2026, T6Nord arrivera également dans le secteur Gaston Berger, en terminus. Un terminus supplémentaire pour T9 a été perçu comme compliqué par le campus, dans un secteur où de multiples usages coexistent déjà. Il rappelle enfin que le principal argument qui a guidé le choix de réaliser le terminus de T9 à Charpennes et non à La Doua est le besoin d'accès direct au cœur de la Métropole et de connexion sans rupture de charge (changement de mode ligne/mode de transport) aux métros A et B.

Béatrice Vessiller confirme que l'implantation du terminus de T6Nord est déjà compliquée dans ce secteur, sans solution alternative.

- **Un participant s'indigne du fait que la gêne occasionnée pour le campus soit entendue. Il considère qu'au contraire, la gêne serait moins forte sur le campus, sans commerces et sans habitations.**
- **Une participante demande les modalités de gestion de la circulation rue des Emeraudes au passage du tramway, en direction de rue Gabriel Peri. Elle s'inquiète également de la réduction de la circulation annoncée rue Bellecombe, évoquant une situation actuelle déjà saturée.**

Florian Chalumeau confirme qu'en insérant le tramway dans la rue Bellecombe, la circulation automobile ne sera plus possible sur la partie Nord de la rue, à minima entre la place Charles Hernu et la rue Curtelin. La circulation existante correspond à une desserte de quartier, avec une soixantaine de véhicules à l'heure de pointe du matin dans la section entre la place Charles Hernu et la rue Curtelin. Au Sud, ce sont 150 à 170 véhicules qui circulent à l'heure de pointe entre la rue Curtelin et la rue Jean Broquin. En ce qui concerne les vélos, l'objectif est de maintenir une continuité cyclable dans les deux sens tout le long de la rue Bellecombe.

Le maire du 6^e arrondissement de Lyon explique qu'il doit quitter la réunion.

- **Un participant demande à connaître la position du Maire du 6^e arrondissement de Lyon avant qu'il quitte la séance. Il rappelle le mail envoyé par la mairie du 6^{ème} arrondissement et signé par Monsieur le maire, annonçant la tenue du stand mobile du 28 janvier dernier.**

Le maire confirme sa volonté que le débat se poursuive, car des suggestions émergent. Il rappelle que le projet n'est pas encore en construction. Il rappelle également qu'il est le représentant des habitants du 6^e arrondissement de Lyon, et qu'il œuvrera pour leurs intérêts. Pour autant, il rappelle que la ligne T9 est d'envergure métropolitaine et qu'elle ne peut être uniquement vue par le prisme du 6^{ème} arrondissement.

- **Un participant demande à revenir sur l'abandon du terminus à La Doua car il n'a toujours pas compris pourquoi cette solution avait été écartée. Il demande à ce que**



les élus pensent aux contribuables, et demande l'économie de coût du projet que cela générerait.

- Les participants expriment une nouvelle fois leur colère à l'égard d'un choix qu'ils estiment davantage politique que lié à des besoins de desserte. Ils affirment que la correspondance entre T9 et T1/T4 dans le cas d'un terminus à La Doua est faisable, et s'indignent que l'on ait interrogé l'opportunité de desserte dans le sens Vaulx-en-Velin – La Soie <> Charpennes, et pas le contraire.

Béatrice Vessiller explique que la voie existe entre La Doua et Charpennes : il n'y a donc pas de coût supplémentaire pour amener T9 à Charpennes. Le coût supplémentaire sera celui relatif à la création du terminus sur la rue Bellecombe. Ce coût serait à prévoir également si le terminus était inséré à la Doua. Elle rappelle que l'objectif de T9 est de favoriser l'usage des transports en commun et de réduire l'usage de la voiture.

- Le président du CIL Bellecombe explique qu'il a reçu une centaine de questions d'habitants de la rue Bellecombe en amont de cette réunion publique. Il rappelle que les habitants du quartier Bellecombe souhaitent préserver leur tranquillité. Il explique que les terrasses sont vitales pour les commerces de la rue. Il précise que les entrées/sorties de parking doivent être maintenues. Ensuite, il invoque la mesure en matière de dépense publique. Il estime que Vaulx-en-Velin est déjà dotée de transports en commun. Il estime enfin que le secteur Charpennes n'est pas un lieu de destination mais de transit. Il s'interroge sur le fonctionnement du quartier avec T9, notamment pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Il demande à connaître le nombre d'étudiants qui emprunteraient les différentes lignes.
- Une participante s'interroge sur la faisabilité de l'augmentation des fréquences de tramway évoquées par l'équipe du SYTRAL, alors que des embouteillages de tramway sont déjà constatés. Elle estime que le terminus à La Doua désengorgerait le tronçon La Doua-Charpennes. Enfin, elle revient sur l'articulation entre concertation et décision, estimant que les habitants de la rue Bellecombe ont été informés après la décision.
- Une restauratrice de la rue Bellecombe intervient au nom des restaurateurs de la rue. Elle explique que la chargée de relations riverains est venue les rencontrer huit jours avant le stand mobile, expliquant que l'insertion n'était pas encore définie, la piétonisation de la rue étant en question notamment. Elle explique avoir été surprise, lors du stand mobile, de découvrir que les terrasses seraient réduites, que la voie ferrée sera installée côté commerces. Elle affirme ne pas être opposée au projet T9 mais à son arrivée dans la rue Bellecombe.

Florian Chalumeau confirme que le maintien des terrasses est l'un des enjeux du projet, tout comme les livraisons et les accès aux parkings riverains, et la préservation des arbres.

Il présente ce qui avait été imaginé jusqu'à présent, qui ne permettait pas le maintien des terrasses en l'état. Il explique que les études sont en cours pour regarder comment les préserver, en déplaçant le quai, voire en se passant de quai.

Béatrice Vessiller confirme que le maintien des terrasses est l'un des objectifs des études en cours.



Florian Chalumeau complète en réaffirmant que le maintien des arbres et le maintien des accès aux parkings riverains sont également des objectifs des études en cours.

A la demande d'une participante, il précise le fonctionnement des accès pompiers / secours : si la rue Bellecombe était piétonnisée dans sa partie Nord, ces accès seraient évidemment maintenus.

- **Un participant Villeurbannais exprime sa compréhension de l'opportunité du projet T9. Il a suivi les concertations préalables de T6Nord et T9. Il revient en revanche sur les noms employés pour présenter le terminus et sa station : « Charpennes » qui n'implique pas les habitants de la rue Bellecombe. Il n'a compris que fin janvier que le terminus de T9 était rue Bellecombe, et s'indigne d'un projet malheureusement trop vite ficelé. Il invite l'équipe du SYTRAL à revoir le projet, avec une implantation dans la rue des Emeraudes. Il argumente en évoquant le surcoût de l'implantation rue Bellecombe.**
- **Une participante évoque le chauffage urbain de la rue Bellecombe. Et s'interroge sur la pertinence du terminus dans ce secteur expliquant que Lyon ne s'arrête pas qu'à Charpennes et que d'autres endroits ont besoin d'un tramway. Elle demande pourquoi arrêter ce tram rue Bellecombe.**
- **Un participant exprime le fait qu'on a beaucoup parlé de la rue Bellecombe et demande si T9 empruntera les voies de la rue Henri Rolland. Il explique qu'il y observe déjà beaucoup de trafic.**

Florian Chalumeau confirme que T9 empruntera les voies de T1 et T4, donc la rue Henri Rolland. Il confirme que la présence d'un réseau de chauffage urbain dans la rue Bellecombe est prise en compte dans les études.

Béatrice Vessiller rappelle les scénarios d'implantation qui ont été étudiés. Elle invite à poursuivre la présentation.

Laurence Croizier, élue du 6^e arrondissement de Lyon, cite les questions écrites qui lui ont été posées en amont de la concertation :

- **Comment accéder aux parkings de la résidence du 27 rue Bellecombe ?**
- **Comment accéder aux parkings rue Curtelin en l'absence de tourne à droite dans la rue Bellecombe ?**
- **Le bus 27 pourra-t-il poursuivre son itinéraire rue Bellecombe ?**

Florian Chalumeau confirme que l'accès est maintenu pour entrer et sortir des parkings existants du 27 rue Bellecombe. La rame qui serait arrêtée de temps en temps sur la partie Sud de la rue, ne gênera pas les accès aux parkings (elle serait arrêtée entre la rue Godinot et la rue Jean Broquin). La voirie reste indépendante du tramway. Tous les accès riverains sont maintenus, sur l'ensemble de la rue Bellecombe – et il précise que c'est le cas sur l'ensemble du tracé T9.

Concernant les circulations depuis le parking de la rue Curtelin (à l'Ouest de l'angle Curtelin / Bellecombe), les études sont en cours pour regarder comment maintenir la connexion entre la rue Bellecombe et les rues Dedieu et Curtelin, avec des contraintes de sécurité.



Si le tourne-à-droite depuis la rue Curtelin dans la rue Bellecombe n'était pas possible, un détour serait nécessaire. Les études sont en cours pour regarder si le maintien est possible.

En ce qui concerne la ligne de bus 27, et toutes les lignes de bus existantes sur le linéaire de T9, des études de restructuration du réseau de bus accompagnent la mise en service du tramway. La ligne 27 sera maintenue, avec des évolutions tout en maintenant sa connexion au plus proche de Charpennes.

- **Une participante s'interroge quant aux modalités de l'amélioration du cadre de vie des riverains. Elle se demande si le SYTRAL pense à eux et à leur bonheur.**
- **Une participante considère que la copropriété des Brotteaux Sud est mise à mal par le projet. Elle demande à ce que les riverains soient considérés.**
- **Une participante évoque les impacts visuels et sonores du tramway.**
- **Un conseiller d'arrondissement s'interroge sur les bénéfices du terminus pour les riverains de la rue Bellecombe. Il estime que des perspectives positives doivent leur être apportées, afin d'apaiser les échanges, et propose ainsi de revoir le tracé.**

Béatrice Vessiller explique que toutes les fonctions riveraines sont restituées dans les projets de tramway. Elle rappelle que T9 permettra, entre autres, pour les habitants du secteur de Charpennes de rejoindre les campus de La Doua et de Vaulx-en-Velin (école d'architecture et école d'ingénieurs), et le planétarium de Vaulx-en-Velin.

- **Un participant estime que la sortie du parking avec un tourne-à-droite depuis la rue Curtelin doit être garantie, au regard de sa fréquentation (logements, bureaux). Il évoque un éventuel feu tricolore installé au croisement rue Curtelin/Bellecombe avec l'arrivée de T9, qui risque de provoquer des bouchons jusqu'à l'avenue Thiers.**
- **Un participant évoque la largeur de la rue (18 mètres) et s'interroge sur la faisabilité d'y insérer le tramway, les trottoirs, les vélos et les terrasses.**

Florian Chalumeau explique, pour répondre à la dernière question, qu'une solution étudiée est de faire un quai-trottoir d'environ 4,20 mètres côté Est pour insérer plusieurs fonctions. A la demande de participants, il précise que les piétons chemineront sur des trottoirs au moins aussi larges qu'aujourd'hui.

- **Un participant demande pourquoi ne pas considérer T9 comme une extension de T1 / T4, ce qui éviterait la réalisation d'une voie de retournement.**

Florian Chalumeau et Béatrice Vessiller rappellent que plus les lignes sont longues, plus l'exploitation est fragilisée (risques de retards sur les carrefours, risques de retards en station lors de la montée/descente des voyageurs, etc. qui se cumulent tout au long d'une ligne), conduisant à l'irrégularité des tramways en circulation sur tout le réseau TCL.

- **Une participante cite le bilan de la concertation qui évoque un prolongement ultérieur de T9 jusqu'à Part-Dieu. Elle s'interroge, dans ce cadre, sur le devenir de**



I l'aménagement rue Bellecombe. Elle demande également pourquoi ne pas prolonger T4 vers Vaulx-en-Velin.

Béatrice Vessiller explique qu'un prolongement de T9 vers Part-Dieu est complexe à envisager aujourd'hui du fait de la saturation des lignes de transports du secteur Part-Dieu, et du projet urbain en cours. Si un prolongement vers Part-Dieu a lieu, il doit être envisagé sur le long terme et dans ce cas, l'usage des aménagements rue Bellecombe seraient réévalués pour conforter le réseau tramway.

(Précision du SYTRAL après la réunion : à terme, quand l'aménagement du secteur Part-Dieu sera affiné, un prolongement de T9 pourrait être envisagé, mais avec des modifications des lignes existantes T1/T4 notamment).

Florian Chalumeau explique que la ligne T4 est déjà longue (*Précision du SYTRAL après la réunion : 16 km, soit la plus longue du réseau urbain avec T2*), son prolongement en fragiliserait l'exploitation.

- **Un participant revient sur le fait que la mairie du 6^e arrondissement de Lyon n'a pas été consultée, et les habitants non plus. Il revient sur la dégradation actuelle du cadre de vie, avec la présence de dealers dans le secteur, et exprime la crainte que cette situation s'empire avec l'arrivée de T9. Il évoque une potentielle action en justice si le SYTRAL devait poursuivre son projet.**
- **Un participant propose qu'une voie de retournement soit créée dans le prolongement de l'avenue Condorcet vers la place Wilson.**

Florian Chalumeau explique que cette proposition ne permet pas la correspondance métros à Charpennes.

- **Un participant cite l'exemple du T3a/T3b à Paris qui permet une ligne longue. Il revient sur la présence de lignes fortes à Vaulx-en-Velin. (*Précision du SYTRAL après la réunion : les lignes T3a et T3b du tramway parisien comportent chacune une zone de terminus de part et d'autre de l'avenue du Trône. Il s'agit donc de 2 lignes distinctes pour les usagers.*)**
- **Un participant demande si le projet est décidé ou si des études sont encore à venir. Il estime que si le projet est décidé, il ne faut pas nommer la démarche « concertation ».**
- **Un participant demande le nombre de « virgule » prévues sur la ligne T9, et s'interroge sur la pertinence de celle prévue rue Bellecombe, si elle ne sert qu'une fois par mois. Il demande également combien de virgules de retournement existent sur le réseau. Il se demande si on peut s'en passer.**

Florian Chalumeau répond que le projet T9 prévoit une seule « virgule » (position) de stockage sur la partie Sud de la rue Bellecombe.



(Précision du SYTRAL après la réunion : En cas de panne d'une rame en période de pointe du matin ou du soir, la zone de stockage permet de sortir rapidement la rame des lignes en exploitation et d'éviter de la faire rentrer à vitesse réduite ou en remorquage jusqu'à un dépôt - St Priest ou Meyzieu actuellement. En l'absence de zone de stockage, les lignes exploitées seraient fortement impactées par la présence d'une rame roulant à vitesse réduite ou d'une rame en attente de remorquage (les perturbations durerait plusieurs heures sur le réseau à chaque fois que la situation se produit). L'ensemble des terminus du réseau possède deux voies en arrière-gare (ie à l'arrière des stations) dont une voie permet de stocker une rame en panne.)

- Une participante s'interroge sur le fonctionnement des circulations et le report sur les rues adjacentes. Elle s'inquiète des nuisances générées par les nouveaux flux.

Florian Chalumeau rappelle les chiffres : il s'agit de 60 véhicules à l'heure de pointe, qui seraient déviés rue Curtelin ou rue Broquin.

- Un participant demande s'il y aura une trace écrite de cette réunion.

Florian Chalumeau confirme que le diaporama et le compte-rendu de la réunion seront disponibles sur le site t9-sytral.fr.

- Un participant revient sur les nuisances qu'apportera le projet pour les riverains, évoquées au cours de la réunion. Il alerte sur le cadre de vie dégradé aujourd'hui, sur les enjeux de sécurité liés au trafic de drogue dans le secteur, et notamment à l'arrêt du tramway.

En synthèse

Béatrice Vessiller explique que le SYTRAL a voulu ce soir mettre sur la table l'ensemble des réflexions qui ont conduit à proposer le terminus rue Bellecombe. Aujourd'hui, il n'y a pas d'autre scénario technique sur le positionnement du terminus.

Elle a entendu ce qui a été dit ce soir et invite les participants à contribuer aussi par écrit sur les fiches disponibles dans la salle.

Elle affirme que les enseignements vont être tirés de l'ensemble des expressions écrites et orales. Elle a entendu que la majorité des participants ont exprimé leur opposition au terminus rue Bellecombe pour des questions de nuisances pour les riverains.

Le SYTRAL reviendra vers les habitants du secteur dans quelques semaines, pour échanger sur des solutions nouvelles sur l'insertion du terminus dans la rue. Elle confirme son souhait d'aboutir à des solutions acceptables.

Elle réaffirme enfin la décision des élus d'équilibrer l'offre de transport à l'échelle métropolitaine. A l'issue de la concertation préalable, il avait été considéré que, pour réaliser cet objectif, il était intéressant de venir jusqu'à Charpennes.

Laurence Croizier remercie Florian Chalumeau de la présentation de l'état d'avancement des études. Elle rappelle que l'enjeu métropolitain de T9 n'est pas à remettre en cause. Elle rappelle aussi l'insatisfaction de la mairie du 6^e arrondissement à l'égard des modalités du dialogue jusqu'à présent.

Elle indique que le SYTRAL va retravailler et invite chacun à se retrouver dans quelques semaines pour entendre si d'autres solutions ont été trouvées, et découvrir lesquelles.