



# Rencontre SYTRAL Mobilités – Riverains de la copropriété située au 4-6-8 rue Bellecombe Secteur Charpennes - Bellecombe

Lundi 9 mai – 18h00 20h00

## *Synthèse des échanges*

### Contexte

Cette rencontre s'est tenue au Collège Bellecombe, rue de la gaité. Elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue du projet de tramway T9. L'échange fait suite à la réunion publique du 7 mars 2022 à la mairie de Lyon 6<sup>ème</sup> sur l'insertion du terminus du tramway dans le secteur Charpennes-Bellecombe. Elle est organisée dans la continuité d'un échange avec des représentants du CIL, de l'UCIL et du conseil de quartier Gratte-Ciel-Dedieu-Charmettes le 5 avril dernier, et de deux réunions supplémentaires organisées les 2 et 5 mai avec les restaurateurs, le CIL et un riverain du 9 rue Bellecombe.

L'ordre du jour de cette rencontre est le suivant :

- L'insertion du T9 rue Bellecombe et les différents scénarios proposés
- Échange sur les scénarios, et leur acceptabilité par les riverains (habitants et commerçants)

### Participants

- 17 habitants des 4 – 6 – 8 rue Bellecombe, dont 4 villeurbannais
- Laurence CROIZIER, Adjointe au Maire du 6<sup>ème</sup> arrondissement
- Nicole GRAZIANI, Vice-présidente du CIL Bellecombe
- Valérie DEJOUR, Garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- L'équipe technique de SYTRAL Mobilités :
  - Gautier ROUHET, directeur adjoint du développement et directeur de projet T9
  - Séverine LARDELLIER, responsable de la concertation
  - Marion ALLARD, chargée de relations riverains



## Synthèse des échanges

Après une présentation rapide de l'équipe technique de SYTRAL Mobilités et Valérie Dejour, Laurence Croizier a rappelé le contexte de la découverte de la Mairie du 6<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon quant à l'arrivée du T9 sur la rue Bellecombe. Elle explique aux participants que Lyon 6 est intégré aux comités de pilotage du projet depuis le mois de février dernier, et qu'elle s'est attelée, avec SYTRAL Mobilités, à organiser des réunions comme celle-ci pour permettre d'instaurer un dialogue entre les riverains et les équipes techniques du projet. Elle revient sur l'échec de la réunion du 7 mars dernier en l'expliquant par le défaut d'information des participants. Elle regrette que des questions n'aient pas pu être posées à cette occasion, et dans ce cadre, la tenue de réunions complémentaires s'avère intéressante pour échanger et consolider des avis.

Le compte-rendu des échanges est organisé par thématiques.

### Les phases de concertation du projet de tramway T9

Séverine Lardellier explique que la réunion s'inscrit dans une volonté de dialogue, d'écoute et d'explications du projet. SYTRAL Mobilités souhaite revenir sur les marges de manœuvre qu'il a pour l'insertion du T9 dans la rue Bellecombe, et présenter les scénarios qui ont évolué depuis la réunion du 7 mars en prenant en compte les avis qui ont pu s'exprimer sur ceux-ci. Elle explique que cette rencontre s'inscrit dans la concertation continue du projet. Cette soirée permet à chaque participant d'apporter ses contributions et de poser ses questions.

Une habitante explique avoir l'impression de ne pas avancer. Elle a la sensation de ne pas être concertée. Séverine Lardellier explique que plus le projet avance, plus les études s'affinent et plus on identifie les impacts sur les secteurs concernés. Il est normal que les plans d'aménagement n'aient pas été partagés en concertation préalable puisqu'ils n'existaient pas. Les études techniques n'étaient pas encore assez avancées à ce stade. La concertation sur les volets d'insertion du tramway dans la rue est réalisée au stade de la concertation continue : SYTRAL Mobilités dispose encore de marges de manœuvre sur lesquelles il souhaite écouter les riverains. La présentation des scénarios du T9 rue Bellecombe a bien pour objectif de trouver le compromis entre le volet technique et les attentes exprimées par les riverains.

Madame Dejour pose le cadre de la concertation préalable, qui a pour objectif d'interroger l'opportunité globale du projet, son tracé et sa desserte. Elle explique son rôle de garante, réaffirme son impartialité et son indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage (SYTRAL Mobilités), et revient sur le processus d'association du public jusqu'à l'enquête publique, avec les étapes de discussions suivantes :

- Concertation préalable : opportunité, tracé, desserte
- Concertation continue : insertions du projet par secteur
- Enquête publique : projet défini

La concertation continue a commencé le 2 février 2022 pour la garante car c'est à ce moment-là qu'elle a été nommée au Journal Officiel. Elle explique que son rôle est d'assister à tous les échanges de la concertation continue du T9, d'écouter les expressions plurielles et surtout les arguments avancés par chacun. Elle ne juge pas les pourcentages en faveur ou contre, mais bien l'expression de chacun et la manière dont le maître d'ouvrage y répond. Dans ce cadre, Madame



Dejour ne considère pas la réunion du 7 mars dernier comme une réunion de concertation car elle n'y a pas entendu d'argumentation.

Madame Croizier reprend la parole et exprime son désaccord avec l'intervention de la garante car la Mairie du 6<sup>ème</sup> arrondissement n'a pas participé à la concertation préalable ni aux comités de pilotage. Valérie Dejour lui répond que le sujet de la gouvernance du projet n'est pas du ressort de la CNDP mais bien de celui de SYTRAL Mobilités.

Madame Dejour estime que les modalités de la concertation préalable du T9 portées par SYTRAL Mobilités ont été conséquentes et ont permis à tous les publics de s'informer et de participer au projet. Cette concertation a été validée par la CNDP car tous ses principes fondateurs et réglementaires ont été respectés.

Cette validation de la concertation préalable du projet a ensuite été questionnée à de nombreuses reprises par les participants à la réunion.

Une personne demande la composition du Bureau de la CNDP. Madame Dejour explique que la CNDP est également un organe totalement indépendant. Son Bureau est composé d'une Présidente, d'un directeur et de personnes ressources choisies par la CNDP sur le territoire national.

Une habitante demande si le fait que la rue Bellecombe n'ait pas été mentionnée dans les documents de la concertation n'est pas un problème. Selon elle, SYTRAL Mobilités n'a pas fait preuve de transparence car la rue Bellecombe ne figurait pas sur le plan du tracé : T9 s'arrêtait à Charpennes. SYTRAL Mobilités explique que la rue Bellecombe était mentionnée dans le dossier de concertation du projet, disponible pendant toute la durée de la concertation préalable du projet à la Mairie du 6<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon.

### Les nuisances liées à l'arrivée du T9

Plusieurs habitants détaillent ensuite les nuisances observées actuellement sur la rue Bellecombe : deal, insécurité, incivilités, bouchons. Ils craignent qu'avec le terminus de T9, la valeur immobilière de leurs appartements va baisser.

Des participants expriment leurs craintes vis-à-vis du bruit du tramway, le trouvent sale et dangereux. Ils prennent pour exemple la station Charpennes du T1 et T4. Ils se désolent de voir leur quartier se dégrader comme au Nord de la place Charles Hernu.

Un habitant demande combien de personnes circulent aujourd'hui sur cette place. Gautier Rouhet explique qu'à la connaissance de SYTRAL Mobilité, aucune étude récente n'a été menée sur ce sujet. Valérie Dejour pose la question de la place Charles Hernu et des flux de circulation qu'ils seraient intéressant d'évaluer. Elle invite SYTRAL Mobilités à expliciter comment le quartier va fonctionner avec un tramway supplémentaire. Plusieurs participants expriment qu'il y aura forcément des incivilités supplémentaires, avec un tramway de 5h30 à 1h du matin.

*Hors réunion, SYTRAL Mobilités précise que le périmètre de ses compétences et de son intervention dans le cadre du projet T9 restent circonscrit à l'insertion des trams, des cycles et leurs impacts sur la circulation.*

Une habitante constate que c'est la seule rue du quartier qui a encore des restaurants : demain, suivant le scénario retenu pour Bellecombe, ils pourraient disparaître. Les participants ne comprennent pas l'analyse multicritères qui permet de discriminer les scénarios d'insertion, et de



dire que la rue Bellecombe est la seule option viable pour l'insertion du terminus de T9 à Charpennes.

Une autre riveraine se désole qu'aucune étude d'impact sur les vies humaines n'ait été menée. Elle ne comprend pas comment elle va continuer à vivre dans le quartier, en étant entourée de tramways de part et d'autre de son logement. Elle constate l'impact visuel négatif de ce mode de transport.

Le sujet du bruit et des vibrations est ensuite abordé. Les participants souhaitent obtenir des éléments chiffrés. Ils ne comprennent pas que l'étude d'impact du T9 ne soit pas encore terminée, et que la décision quant à l'insertion du terminus rue Bellecombe soit prise avant. SYTRAL Mobilités explique la temporalité des études et des prises de décision, ainsi que les procédures réglementaires auxquelles il se conforme en procédant de la sorte. Gautier Rouhet explique qu'il existe des solutions pour amoindrir le bruit du tramway, des méthodes de pose des voies ferrées ainsi que des solutions d'accompagnement (protections acoustiques pour les riverains). Séverine Lardellier donne un exemple avec le projet du T6 Nord (Hôpitaux Est – La Doua Gaston Berger), et invite les participants à consulter l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale sur le dossier d'enquête publique pour avoir un aperçu de ce qui sera fourni pour T9. Cet avis est disponible à l'adresse suivante : [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apara62\\_tramwayt6n\\_metropole-de-lyon\\_69.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apara62_tramwayt6n_metropole-de-lyon_69.pdf).

Un intervenant demande si la pollution lié aux travaux sera intégrée à l'étude d'impact. Gautier Rouhet explique que cela fait partie de l'état initial de l'environnement, et que cela sera comparé avec la situation avec le tramway. Il revient sur la temporalité de ces études, et sur le processus de prise de décision : l'opportunité est d'abord interrogée par la concertation préalable, la concertation continue permet de proposer et de valider les insertions, les études d'impact de ces insertions sont menées, et le tout est présenté dans le cadre de l'enquête publique du projet. Pour T9, l'enquête publique sera présentée au mois d'avril 2023.

### **Les différents scénarios d'insertion du T9**

Gautier Rouhet présente les scénarios d'insertion du T9 et les participants posent ensuite des questions, les uns après les autres.

Pouvez-vous expliquer le coût du projet de 224M€ pour faire gagner entre 5 et 11 minutes de temps de parcours ? SYTRAL Mobilités explique qu'au-delà du gain de temps important que cela représente pour des personnes captives des transports en commun, le projet du T9 s'intègre à des projets urbains portés par l'Agence National de Renouvellement Urbain (ANRU), dont les financements sont accordés aux territoires sous réserve qu'un mode de transport structurant les accompagne. C'est le cas pour le Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin, et le quartier Saint-Jean de Villeurbanne.

Comment se fait-il que SYTRAL Mobilités ne soit pas capable de proposer des temps de correspondances et une coordination entre les horaires d'arrivée des tramways plus facilement, comme pour les métros ? Gautier Rouhet explique que contrairement aux métros, la conduite des tramways est une conduite à vue, avec des fréquences moindres et moins facilement maîtrisable que pour un métro. Le tramway est un transport de surface qui s'intègre à son environnement urbain, dont la circulation routière fait partie intégrante. Il est donc soumis à des aléas de circulation et donc de fréquence que les métros ne connaissent pas.



Madame Croizier demande si SYTRAL Mobilités a étudié un arrêt du T4 à la Part-Dieu, avec un changement pour prendre le T9 (si le terminus du T9 y était situé). Gautier Rouhet confirme que cela a été étudié, et il explique que des milliers de voyageurs seraient alors impactés et pénalisés par cette correspondance.

Un habitant demande comment les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) vont se garer s'il n'y a plus de circulation ni de stationnement sur la rue Bellecombe. Gautier Rouhet explique que les détails de l'aménagement rue Bellecombe seront étudiés dans une phase ultérieure, et que les places PMR ainsi que les stationnements pour les convoyeurs de fonds ou livraisons, seront étudiées avec la plus grande attention.

Un participant revient sur ce qui a été présenté à la réunion du 7 mars quant à la circulation entre place Hernu et rue Curtelin, et les rues Broquin et Pêtrequin. Il demande si SYTRAL Mobilités a effectué des comptages automobiles en heure de pointe. Gautier Rouhet explique que des comptages ont été effectués très récemment, et annonce les chiffres issus de l'étude : seulement une vingtaine de véhicules ont circulé entre le parking de la rue Curtelin pour se diriger vers la rue Bellecombe le jour du comptage. De plus, 1/3 du trafic sur Curtelin se dirige vers Bellecombe Sud (soit environ 55 à 110 véh/h à l'heure de pointe) et 2/3 vers Dedieu (110 à 220 véh/h). Les participants à la réunion s'exclament et dénoncent ces chiffres qui, selon eux, ne sont pas réalistes. Ils demandent à obtenir l'étude complète ainsi que la méthode employée.

*Hors réunion : SYTRAL Mobilités précise que ces chiffres sont issus d'un comptage manuel le 14/04/2022 aux heures de pointe du matin et du soir sur le carrefour Bellecombe / Curtelin / Dedieu, en complément des modélisations et études de circulation réalisées sur le quartier.*

Comment seront gérées les traversées de la plateforme du T9 ? SYTRAL Mobilités installera des feux tricolores afin de les sécuriser.

Séverine Lardellier explique que lors des récentes rencontres avec les commerçants, le scénario 2 avait été préféré car il permet de sauver les terrasses et de ne pas avoir de station avec un quai de reprise dans la rue Bellecombe. Elle explique que dans ce scénario, T9 ne fera que déposer les voyageurs rue Bellecombe et que le terminus pourra être réduit en matière d'aménagements (pas d'assises, pas d'abris) pour ne pas en faire une zone d'attente. Elle explique que dans le scénario 1, à contrario, une station serait aménagée, et que les restaurants ne pourront pas maintenir leurs terrasses.

Un habitant demande la confirmation que les terrasses seront maintenues dans le scénario 2. SYTRAL Mobilités le confirme à nouveau, tout en expliquant que des rails seront prévus au-delà de Curtelin.

Un habitant exprime le fait que malgré les réponses apportées par SYTRAL Mobilités, cela ne change rien au problème : le tramway s'arrêtera toujours devant chez eux.

La circulation depuis la rue des Emeraudes jusqu'à Villeurbanne fait l'objet ensuite d'une intervention, notamment sur les bouchons supplémentaires que T9 va engendrer.



## L'exploitation conjointe de trois lignes de tramways sur une seule et même infrastructure

Une habitante explique qu'aujourd'hui la ligne du T1 et du T4 est saturée et qu'il y a souvent des embouteillages de tramways. Elle demande si le passage de 2 à 3 tramways engendrera davantage de bouchons. SYTRAL Mobilités explique que c'est justement pour éviter cette situation que le terminus de T9 doit se faire sur la rue Bellecombe, afin de dissocier la station actuelle de transit du T1 et du T4, et le terminus du T9. Il revient sur l'importance de connecter aux métros Charpennes d'un côté, et La Soie de l'autre.

Pourquoi ne pas arrêter T9 à La Doua ? Gautier Rouhet précise que le terminus à Charpennes permet un gain de temps total de 5 à 11 min sur le temps de parcours actuel des usagers qui viennent de Vaulx-en-Velin ou Villeurbanne St Jean. Il explique que le but de T9 est de connecter les usagers aux métros sans rupture de charge. L'intervenante demande alors à obtenir une comparaison sur le temps de parcours entre un arrêt du T9 à La Doua et un arrêt à Charpennes.

*Hors réunion : des compléments d'informations sur les raisons du choix du terminus à Charpennes sont disponibles dans la Foire Aux Questions du secteur Charpennes – Bellecombe, annexée au présent compte-rendu.*

Madame Croizier propose une virgule de retournement sur le secteur de La Doua : Gautier Rouhet lui explique qu'une nouvelle zone de stockage est déjà en projet dans ce secteur.

Madame Croizier revient sur le terminus de Charpennes et explique que le terminus n'était selon elle pas encore déterminé pendant la concertation préalable, car La Doua faisait encore partie des scénarios. SYTRAL Mobilités explique que La Doua a été écartée avant le début de la concertation préalable, ce sur quoi un habitant rebondit en expliquant que le dossier de concertation ne présentait donc aucune alternative : le terminus à Charpennes était décidé. SYTRAL Mobilités confirme, en expliquant à nouveau que c'est bien ce qui est écrit dans le dossier de concertation.

Un habitant demande comment SYTRAL Mobilités va augmenter les fréquences du T1 et T4 puisque les lignes sont déjà saturées. Gautier Rouhet explique que de nouvelles rames de 43 mètres (au lieu de 33 mètres) vont être déployées, et que cela permettra, à terme, des fréquences de passage de 4'30 pour T1, 6'30 pour T4 et 7' pour T9 en heures de pointe.

Une participante demande s'il est possible de fusionner les lignes T9 et T4 : SYTRAL Mobilités explique que la ligne serait trop longue pour la fiabilité de l'exploitation. Ce n'est donc pas possible. Une participante est surprise quant au rapport qu'entretient SYTRAL Mobilités avec son exploitant, et constate une absence de challenge technique.

Les participants demandent plus d'éléments pour mieux comprendre.

*Hors réunion, SYTRAL Mobilités invite les participants à consulter la FAQ du secteur Charpennes – Bellecombe.*

## Les propositions d'alternatives des riverains

Une participante se désole qu'on ait laissé une variante de passage du T9 au choix du public dans le secteur de Villeurbanne, et rien sur la rue Bellecombe. Elle a la sensation de ne pas avoir



d'alternative au projet, et exprime à nouveau la volonté des riverains de ne pas avoir le terminus du T9 dans leur rue.

Un participant propose de faire le terminus de T9 dans le secteur de l'ancienne chaufferie de la Doua. Pourquoi ne pas la démolir et y insérer le terminus de T9 ? Est-ce que cela a été étudié ? Gautier Rouhet explique que cela n'a pas été étudié, mais que cela ne répond pas à la nécessité de connecter T9 à Charpennes.

Un participant pose ensuite la question de la virgule de retournement existante cours Vitton. Il trouve que les raisons avancées pour sa non utilisation ne sont pas assez précises. Il explique que cette solution serait moins dommageable pour les habitants de la rue Bellecombe. Séverine Lardellier informe les participants qu'un rendez-vous doit prochainement avoir lieu pour l'expliquer davantage avec le Président du CIL Bellecombe et le Maître d'œuvre de T9. Gautier Rouhet complète en expliquant l'usage actuel de cette virgule de retournement pour les rames en panne ou en situation de dysfonctionnement. D'après les données de l'exploitant du réseau (KEOLIS), la virgule du cours Vitton est utilisée en moyenne une fois par mois.

Un habitant propose alors de faire l'arrêt de terminus du T9 sur la virgule du cours Vitton, et la voie de stockage rue Bellecombe. Gautier Rouhet explique que la virgule ne permet pas d'accueillir le terminus de T9 car elle ne permettra pas un retournement avec la fréquence envisagée à terme (7 min), et que sa suppression engendrerait des conséquences très importantes sur T1, T4 et T9 lorsque ce dernier sera mis en service. Enfin, le maintien de la virgule et l'aménagement d'une voie de stockage sur la rue Bellecombe ne sont pas faisable d'un point de vue technique, car il n'existe pas d'appareil de voie (connecteur entre 2 voies ferrées de tramway) qui permettrait ce type de configuration.

Plusieurs habitants demandent pourquoi ne pas rajouter 10 mètres à la virgule existante sur le cours Vitton, si l'état actuel ne permet pas d'accueillir le T9 ? Gautier Rouhet explique que ce scénario a été étudié et qu'il impacterait le carrefour Vitton/Thiers autrement plus problématique que la rue Bellecombe d'un point de vue commerces et circulations, et que cela impacterait également la ligne de bus C2. Il revient sur la rue Bellecombe, et explique qu'il s'agit du scénario le plus opportun pour l'insertion du terminus dans le secteur de Charpennes.

## Divers

Une participante demande à replacer T9 dans un contexte plus global : elle revient sur la consultation métro de l'automne dernier, et la potentielle prolongation du métro B. Elle propose que le terminus de T9 puisse se situer à proximité du Transbordeur, avec une connexion directe au métro de ce fait. SYTRAL Mobilités explique que la temporalité des deux projets, au-delà de l'incertitude sur la prolongation du métro, n'est pas la même. L'échéance de 2026 pour la mise en service ne serait pas respectée.

Un habitant demande qui gère et finance SYTRAL Mobilités. Gautier Rouhet lui explique que SYTRAL Mobilités est un Etablissement Public depuis le 1er janvier 2022. Le Président de la Métropole de Lyon est également Président de SYTRAL Mobilités. Quant à son financement, il provient en schématisant pour 1/3 des recettes issues des usagers des réseaux de transports, 1/3 du versement mobilités (participation des entreprises du territoire) et 1/3 du financement des collectivités membres (dont majoritairement la Métropole de Lyon).



## Conclusion

En fin de réunion, les participants reviennent sur les principaux sujets menant à leur refus du terminus de T9 rue Bellecombe :

- L'existence de la virgule de retournement cours Vitton dont ils estiment que l'utilisation pour le terminus pourrait être réétudiée
- L'insécurité qui va augmenter avec l'arrivée de T9
- La valeur immobilière de leurs biens qui va décroître avec la station au pied de leur immeuble

Un participant explique avoir vu de la peinture au sol dans la rue. Il demande si des appels d'offres pour les entreprises de travaux ont été lancés. SYTRAL Mobilités explique qu'il s'agit d'une reconnaissance des réseaux présents en sous-terrain : les réseaux seront dévoyés pour ne pas être sous la plateforme du tramway. Les travaux n'auront pas lieu avant mi-2023. SYTRAL Mobilités n'a donc pas encore lancé les procédures de marché public relatives aux travaux du T9.

Les riverains concluent à l'unanimité qu'aucun scénario présenté ce soir ne leur convient. Ils refusent le T9 dans la rue Bellecombe.