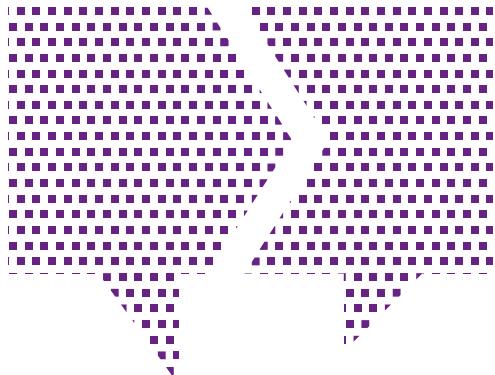




T 9 CONCERTATION PRÉALABLE
LA SOIE ↔ CHARPENNES 23 AOÛT > 23 OCTOBRE 2021



DU 23 AOÛT
AU 23 OCTOBRE 2021

L'ESSENTIEL

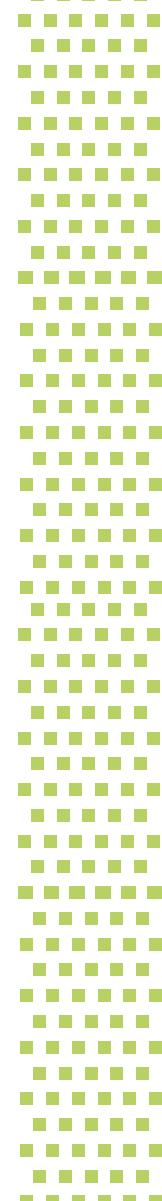
DU DOSSIER DE
CONCERTATION

Suivez l'actu du projet !

t9-sytral.fr

Construisons ensemble le tramway **T 9** !

SYTRAL



UN PROJET POUR LE TERRITOIRE

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin – La Soie et Charpennes. Sa mise en service constituera une étape importante du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL pour le développement du réseau de transports en commun de la Métropole lyonnaise et du Rhône, dont l'un des objectifs est d'offrir une alternative performante à la voiture individuelle.

Fruit d'une réflexion entamée dès 1997 lors de l'élaboration du premier Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, cette ligne répond à des besoins de mobilité clairement identifiés auxquels le SYTRAL souhaite apporter une solution.

Le besoin de relier au cœur de la Métropole les secteurs du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) s'est confirmé lors des concertations de 2016 et 2017 pour les projets urbains. T9 offrira ainsi une nouvelle desserte à Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, disposant d'une très bonne connexion au réseau structurant de transport en commun de la Métropole.

Projet de transport, le tramway sera également un outil au service de la transformation de la ville. T9 traverse ainsi des territoires en profonde mutation dont il accompagnera le renouvellement urbain. L'une des facettes de ce renouvellement réside dans les aménagements cyclables réalisés tout au long du tracé T9, qui contribueront à une mobilité apaisée et à offrir plus de place aux mobilités douces (piétons et cycles notamment). Une part majeure de ces aménagements devrait s'intégrer au REV (Réseau Express Vélo) de la Métropole de Lyon.

La ligne T9 réunira aussi des territoires aujourd'hui séparés par le Canal de Jonage : le sud et le nord de Vaulx-en-Velin, le quartier Saint-Jean et le reste de la Ville de Villeurbanne.

Opportunité du projet, desserte, correspondances, cadre de vie, circulation dans les villes et les quartiers concernés... la concertation préalable sous l'égide de deux garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est ouverte. L'occasion de comprendre les caractéristiques de la ligne et d'évaluer sa pertinence.

Ce rendez-vous offre la possibilité d'imaginer dès maintenant notre vie future dans les villes et les quartiers concernés. Il se prolongera sous la forme d'une concertation continue (suite au vote du comité syndical du SYTRAL) jusqu'à l'enquête publique et tout au long de la phase de réalisation, qui se terminera à la mise en service de la ligne T9. C'est le moment de s'informer, de questionner et de contribuer !

SOMMAIRE

COMPRENDRE LE PROJET DE TRAMWAY T9	4
UN PROJET PHARE POUR L'AVENIR DU TERRITOIRE ET DE SES HABITANTS	
UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE	
UNE FORTE CONNEXION AU RESTE DU RÉSEAU TCL	
À QUELS BESOINS DE DESERTE VIENT RÉPONDRE T9 ?	6
UNE LIGNE ATTENDUE	
UN BASSIN DE POPULATION EN CROISSANCE	
DES SECTEURS AUX DENSITÉS D'EMPLOI DIFFÉRENTES	
DES SITES QUI ATTIRENT	
DES PROJETS POUR LES QUARTIERS TRAVERSÉS	
QUELS SONT LES OBJECTIFS DE T9 ?	8
OFFRIR UNE MEILLEURE DESERTE AUX HABITANTS	
RENFORCER L'INTERCONNEXION DU RÉSEAU ET L'INTERMODALITÉ	
CONNECTER LES CAMPUS ET LES OUVRIR SUR LA MÉTROPOLE	
MIEUX VIVRE, MIEUX RESPIRER	
RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE	
ET SI LE PROJET NE SE FAISAIT PAS ?	9
POURQUOI UN TRAMWAY ?	9
DES ATOUTS MAJEURS	
LE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, UNE ALTERNATIVE AU TRAMWAY ?	
LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS	10
DES MODIFICATIONS DE L'ESPACE PUBLIC	
UNE INSERTION À PENSER ENSEMBLE	
L'ÉLABORATION DU PROJET	12
4 ÉTUDES JUSQU'À PRÉSENT	
UNE ANALYSE MULTICRITÈRES	
LE PROJET T9 DANS CHAQUE QUARTIER	15
LA SOIE / LA TASE / LA BALME	
VAULX-EN-VELIN CENTRE-VILLE ET QUARTIERS EST	
MAS DU TAUREAU	
SAINTE-JEAN	
LES BUERS / CROIX-LUIZET / LA DOUA	
CHARPENNES	
LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE	22
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE	
UN PROCESSUS DE DIALOGUE	
LA PREMIÈRE ÉTAPE D'UNE CONCERTATION CONTINUE (SUITE AU VOTE DU COMITÉ SYNDICAL)	
LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS (CNDP)	
COMMENT SE DÉROULE LA CONCERTATION ?	24
LE CALENDRIER	24
LES ACTEURS DU PROJET	25

COMPRENDRE LE PROJET DE TRAMWAY T9

UN PROJET PHARE POUR L'AVENIR DU TERRITOIRE ET DE SES HABITANTS

La nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpennes. Elle traversera Vaulx-en-Velin (La Soie, quartiers est, centre-ville, Mas du Taureau) puis Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers, Croix-Luzet, La Doua). Son arrivée offrira de nouvelles opportunités de desserte pour tous ces quartiers.

Une ligne de rocade, entre des villes de périphérie, qui offre aussi l'opportunité de rejoindre le centre de Lyon. T9 propose une alternative performante à la voiture individuelle, pour diminuer le trafic routier, améliorer la qualité de l'air et accompagner les projets urbains.

UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE

Conformément à la loi, T9 sera accompagné d'aménagements cyclables tout le long de son tracé, afin d'encourager les mobilités douces. Une part majeure de ces aménagements devrait s'intégrer au REV (Réseau Express Vélo) de la Métropole de Lyon. Par ailleurs, une connexion avec la ViaRhôna (itinéraire cyclable au fil du Rhône reliant le lac Léman à la Méditerranée) s'établira à Villeurbanne, au niveau du franchissement du canal de Jonage.

UNE FORTE CONNEXION AU RESTE DU RÉSEAU TCL

- les métros **M A B**
- les tramways **T 1 3 4 6 7**
- la ligne **rhôneXpress**
- et de nombreuses lignes de bus, dont **C 3 8 17** et les lignes **BUS 7 37**



T9, UN PROJET DESTINATIONS 2026

« Destinations 2026 », le plan de mandat voté en décembre 2020 par le SYTRAL, poursuit trois objectifs :



RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE

et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.



PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES,

et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur les communes de Saint-Fons, Vénissieux, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

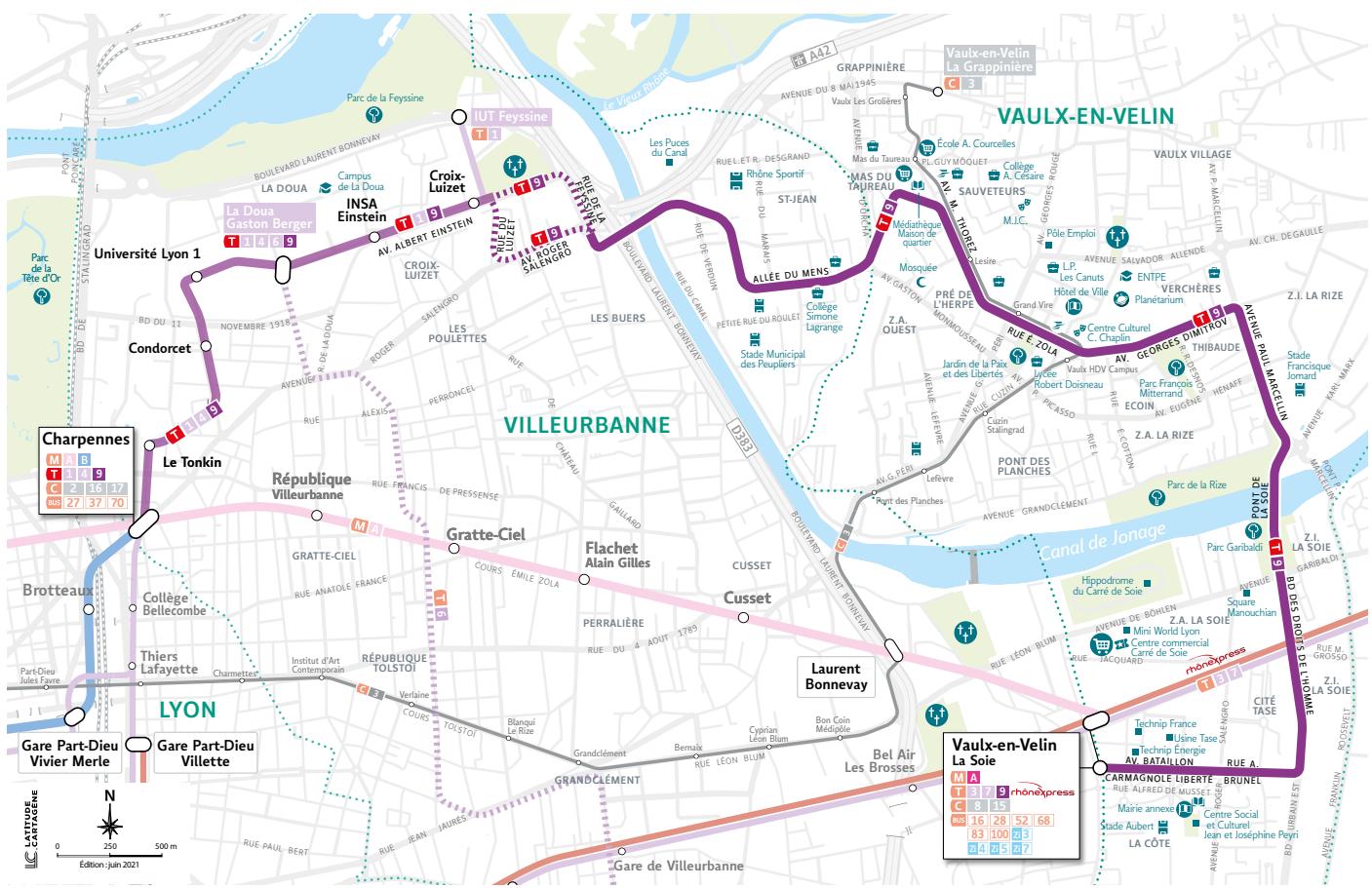


SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire. T9 fait partie des dix projets structurants qui s'inscrivent pleinement dans le plan de mandat « Destinations 2026 ».

DÉCOUVREZ TOUS LES PROJETS DU PLAN DE MANDAT SUR :

destinations2026-sytral.fr



infrastructure T1/T4 existante

infrastructure à créer

les itinéraires proposés
à la concertation

EN SAVOIR + PAGES 4 ET 5 DU DOSSIER DE CONCERTATION

T9 EN CHIFFRES



AMÉNAGEMENTS CYCLES
ET CHEMINEMENTS PIÉTONS
SUR 100 % DU TRACÉ



ENTRE 11,5 ET 11,7 KM
EN TOUT, DONT 8,8 À 9 KM
D'INFRASTRUCTURE À CRÉER



12 À 13
NOUVELLES STATIONS



27 000 À 36 000 VOYAGES / JOUR
ESTIMÉS EN 2030



18 À 20 KM/H
OBJECTIF DE VITESSE COMMERCIALE



1 RAMÉ TOUTES
LES 10 MINUTES
EN HEURES DE POINTE

36 MINUTES
TEMPS DE PARCOURS
TOTAL ESTIMÉ



224 MILLIONS D'EUROS

(BUDGET VOTÉ LORS DU COMITÉ
SYNDICAL DU SYTRAL DU 8 FÉVRIER 2021 -
DÉLIBÉRATION N°21.008).
CE COÛT POURRA ÊTRE RÉÉVALUÉ
LORSQUE LE PROJET TECHNIQUE
SERA ARRÊTÉ.

À QUELS BESOINS DE DESSERTE VIENT RÉPONDRE T9 ?

UNE LIGNE ATTENDUE

L'opportunité de la ligne T9 répond à des besoins décrits dès 1997 dans les documents de planification en vigueur sur le territoire. Ces derniers fixent les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme ou encore de mobilité.

- Après l'avoir déjà identifié dans sa version de 1997, le **Plan de Déplacements Urbains 2017-2030** adopté le 8 décembre 2017 confirme la nécessité de compléter le maillage du réseau de transport de la métropole en réalisant de nouvelles lignes fortes ayant vocation à relier entre eux les territoires périphériques, en connexion avec les lignes de métro.

■ Le Schéma de cohérence territoriale voté en 2010 préconise notamment de relier le quartier Saint-Jean (Villeurbanne) au campus de La Doua, et, à Vaulx-en-Velin, de connecter le secteur Grande île au Carré de Soie.

Le besoin d'une ligne forte sur le corridor T9 a également été souligné dans le cadre des **concertations NPNRU** (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) qui se sont déroulées en 2016 et 2017.

EN SAVOIR + PAGES 12 ET 13 DU DOSSIER DE CONCERTATION

UN BASSIN DE POPULATION EN CROISSANCE

Le tracé du T9 parcourt deux territoires actuellement très peuplés, à savoir le centre-ville de Vaulx-en-Velin et le secteur du Carré de Soie. Sur ces territoires, les prévisions démographiques indiquent une augmentation des habitants d'ici 2030. Les quartiers Croix-Luizet et Saint-Jean à Villeurbanne verront également leur population croître ces prochaines années.

DES SECTEURS AUX DENSITÉS D'EMPLOI DIFFÉRENTES

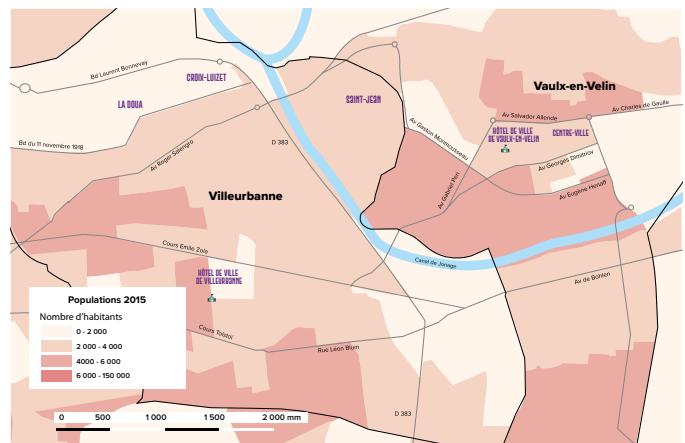
Aujourd'hui, l'emploi se concentre particulièrement sur certains secteurs autour du tracé de T9 :

- le sud de La Soie ;
- le parc d'activité de Pivolles/les Brosses (Vaulx-en-Velin sud) ;
- la zone industrielle de la Rize/le Ratier (Vaulx-en-Velin est) ;
- le quartier Saint-Jean (Villeurbanne est) ;
- La Doua (Villeurbanne nord).

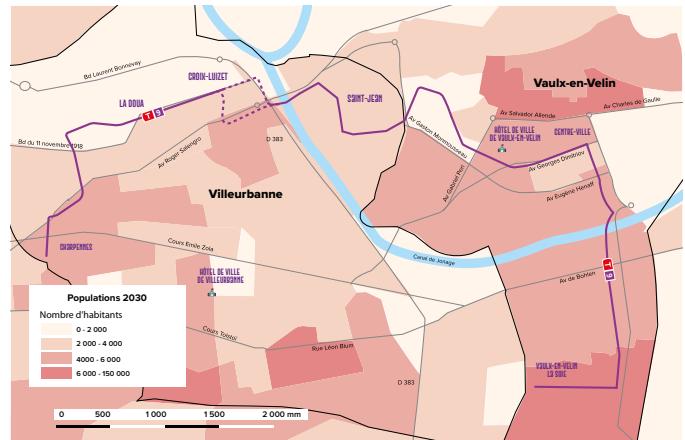
D'ici 2030, ces secteurs ainsi que le centre-ville de Vaulx-en-Velin, présenteront une forte densité d'emplois. Par ailleurs, le nord de La Soie et le Mas du Taureau verront leur densité d'emplois augmenter considérablement.

EN SAVOIR + PAGES 14 ET 15 DU DOSSIER DE CONCERTATION

Nombre d'habitants en 2015



Nombre d'habitants en 2030



Ces cartes ne prennent pas en compte le potentiel de développement du quartier Saint-Jean dont la population pourrait doubler d'ici 2030.

DES SITES QUI ATTIRENT

De nombreux équipements drainant un public important sont situés autour du corridor T9, confortant l'opportunité de la création du tramway T9 :

■ **Éducation**

- 5 collèges
- 3 lycées
- Enseignement supérieur : ENTPE, ENSAL, ESITC, campus de La Doua

■ **Centres de santé**

■ **8 équipements sportifs** (stades)

■ **Culture et loisirs** : Centre culturel communal Charlie Chaplin, École des Arts, Maison des Jeunes et de la Culture, cinéma, hippodrome, marchés du Mas du Taureau et de l'Écoin à Vaulx-en-Velin ; CCO (Centre culturel OEcuménique), Puces du Canal à Villeurbanne

■ **Shopping** : centre commercial du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin

■ **Lieux de culte**

■ **Services publics**

Par ailleurs, de nouveaux équipements devraient ouvrir leurs portes ces prochaines années à proximité du parcours de la ligne T9.



EN SAVOIR + PAGE 16 DU DOSSIER DE CONCERTATION

DES PROJETS POUR LES QUARTIERS TRAVERSÉS

VAULX-EN-VELIN SUD

Le Carré de Soie

Ce projet urbain intercommunal porté par la Métropole poursuit plusieurs ambitions à travers des opérations urbaines d'échelles et de natures différentes : créer un pôle tertiaire métropolitain, développer l'offre de logements pour tous, préserver et mettre en valeur le patrimoine, accompagner le renouvellement des secteurs d'activité et d'habitat existants...

La Balme

Plusieurs enjeux forts sont identifiés dans ce quartier pour les prochaines années, parmi lesquels sa meilleure connexion avec le reste du territoire mais aussi l'amélioration du cadre de vie de ses habitants.

VAULX-EN-VELIN NORD : « GRANDE ÎLE »

Le site de la Grande île à Vaulx-en-Velin a été retenu comme site d'intérêt national dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain. Ce périmètre est composé de 10 quartiers où vivent 21000 habitants, soit près de la moitié de la population de la Ville. Coupé du sud de Vaulx-en-Velin par le canal de Jonage, il ne bénéficie aujourd'hui daucun mode de transport lourd, comme le tramway.

La ZAC Mas du Taureau, qui fait partie des 10 quartiers constituant Grande île, va profondément se transformer d'ici 2034.

EN SAVOIR + PAGES 17 À 20 DU DOSSIER DE CONCERTATION

VILLEURBANNE - SAINT-JEAN

Villeurbanne - Saint-Jean a été retenu par l'État comme site d'intérêt national dans le cadre du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) en 2017.

Les objectifs principaux du projet urbain sont les suivants :

- mieux relier Saint-Jean aux autres quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin;
- améliorer les immeubles de la résidence Saint-Jean;
- diversifier l'offre existante par la création de nouveaux logements;
- adapter l'offre d'équipements;
- valoriser le potentiel paysager du quartier;
- conforter l'activité artisanale et industrielle tout en renforçant sa dimension inclusive, en lien avec l'expérimentation « zéro chômeur » dont le quartier Saint-Jean est pilote en France.

VILLEURBANNE - LES BUERS

Les Buers, quartier de Villeurbanne situé à l'est de la ville, bénéficiera d'une nouvelle solution de déplacement grâce à T9, qui passera au nord de ce quartier.

Ce dernier accueille des dynamiques plurielles de mutation de nature publique ou privée :

- l'opération d'aménagement du terrain des Sœurs en entrée de quartier ;
- le développement de plusieurs projets immobiliers le long de la rue du 8 mai 1945 ;
- des opérations de réhabilitation achevées de 2 résidences de logement social (2014 et 2016, Boube et Périsson) ;
- le projet NPNRU d'intérêt national : 2019-2023.

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE T9 ?

OFFRIR UNE MEILLEURE DESSERTE AUX HABITANTS

Le premier enjeu de T9 consiste à offrir une desserte à plusieurs quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) ou QPV (Quartier Politique de la Ville) :

- **La Tase et La Balme au sud de Vaulx-en-Velin ;**
- **le nord de Vaulx-en-Velin, comprenant notamment le Mas du Taureau, les quartiers est et le centre-ville ;**
- **Saint-Jean à Villeurbanne ;**
- **les Buers à Villeurbanne.**

Avec T9, les habitants de ces quartiers pourront accéder facilement au reste du réseau TCL, et notamment ses lignes structurantes, grâce à des correspondances avec les métros A (stations Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpennes) et B (station Charpennes).

Grâce à cette nouvelle ligne, chacun sera en mesure d'accéder à son lieu de travail, aux écoles, aux équipements médicaux, culturels ou sportifs de la Métropole. En visant la desserte de ces quartiers, le SYTRAL entend faire de la mobilité un vecteur majeur d'émancipation pour tous.

REFORCER L'INTERCONNEXION DU RÉSEAU ET L'INTERMODALITÉ

Pour être performant et donc attractif, le réseau TCL doit remplir plusieurs critères, notamment :

- desservir tous les territoires par un maillage très fin ;
- multiplier les lignes et les dessertes grâce à la mutualisation des infrastructures ;
- faciliter les changements de mode de déplacement (métro, tramway, bus, mobilités douces...).

CONNECTER LES CAMPUS ET LES OUVRIR SUR LA MÉTROPOLE

Aujourd'hui, il n'existe pas de liaison directe entre le campus de La Doua à Villeurbanne et le campus de Vaulx-en-Velin, malgré un fort partenariat entre leurs établissements. Avec T9, ces deux pôles métropolitains de l'enseignement supérieur pourront être reliés efficacement, favorisant les synergies et les échanges. Une autre école bénéficiera de cette connexion : Forma Paysage, un centre de formation dédié aux métiers du paysage situé au sud de Vaulx-en-Velin. Par ailleurs, la ZAC Mas du Taureau prévoit la création d'un équipement de formation et 25 000 m² d'activités économiques autour du bâtiment durable.

EN SAVOIR + PAGES 28 ET 29 DU DOSSIER DE CONCERTATION

MIEUX VIVRE, MIEUX RESPIRER

Avec le projet T9, environ 4 600 déplacements en voiture en moins seront réalisés au sein de la Métropole chaque jour. Cela aura un impact positif sur la qualité de l'air. L'arrivée de T9 permettra de lutter contre les îlots de chaleur urbains et de favoriser le cycle de l'eau, à deux niveaux : l'engazonnement de la plateforme tramway et la plantation de nouveaux arbres.

EN SAVOIR + PAGE 59 DU DOSSIER DE CONCERTATION



RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

- La plupart des voies empruntées par le tramway vont subir des évolutions de circulation. Par ailleurs, des places de stationnement seront supprimées pour permettre l'insertion du tramway et pour faciliter les mobilités douces (piétons, cycles).
- Le projet s'accompagne d'études de circulation permettant d'évaluer l'impact du projet T9 sur le trafic automobile et les phénomènes ponctuels de congestion.
- De nombreuses intersections aujourd'hui principalement gérées par un cédez-le-passage ou un stop seront transformées en carrefour à feux tricolores.

EN SAVOIR + PAGES 55 ET 56 DU DOSSIER DE CONCERTATION

ET SI LE PROJET T9 NE SE FAISAIT PAS ?

Si la ligne T9 n'était pas réalisée, plusieurs éléments seraient à prendre en compte.

- Une hausse des besoins de déplacements à l'horizon 2030 qui se traduirait par une augmentation des flux de voitures, en raison d'une offre de transports des autres modes non suffisante. À noter également :
 - la performance et l'attractivité des lignes de bus existantes ne seraient pas assurées ;
 - les mobilités douces seraient moins développées que dans un scénario avec T9 qui s'accompagne d'aménagements cyclables.

- Le nord et le sud de Vaulx-en-Velin d'une part, le quartier Saint-Jean et le reste de Villeurbanne d'autre part, demeureraient séparés par le canal de Jonage.
- Les habitants des quartiers en renouvellement urbain de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne ne disposeraient pas de solutions de déplacement plus performantes permettant de renforcer l'accessibilité de leurs quartiers.
- Les territoires actuellement fortement urbanisés et artificialisés ne bénéficieraient pas de la végétalisation et de la désimperméabilisation des sols possibles avec l'arrivée du tramway.

POURQUOI UN TRAMWAY ?



DES ATOUTS MAJEURS

Le tramway bénéficie de plusieurs avantages :

- il offre un fort potentiel de fréquentation : c'est un mode de transport déjà plébiscité par les usagers, qui a connu une hausse de sa fréquentation de 80% en 10 ans sur le réseau TCL ;
- il est fiable, notamment car sa circulation en site propre limite les problèmes d'exploitation liés aux voitures ;
- il est performant et doté d'une bonne vitesse commerciale ;
- il est confortable ;
- il peut accueillir de nombreux passagers ;
- il a une durée de vie plus longue qu'un bus ;
- il est plus rapide à construire et moins coûteux que le métro ;
- il occasionne peu de nuisances. Les effets des bruits et vibrations induits par le passage du tramway font systématiquement l'objet d'études techniques qui assurent un respect des normes en la matière.

LE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, UNE ALTERNATIVE AU TRAMWAY ?

Les études ont envisagé un mode alternatif au tramway pour desservir le corridor T9 : le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Plusieurs raisons justifient que le BHNS n'ait pas été retenu :

- un mode BHNS moins attractif que le tramway (environ 30 % de fréquentation en moins à horizon 2030 avec un tracé identique) et moins favorable au report modal ;
- un « effet levier » moindre pour les quartiers traversés, notamment Grande île et Saint-Jean, et moins favorable au développement de la mixité sociale ;
- un aménagement d'espace public qui conserve une connotation routière et sans possibilité de plateforme engazonnée ;
- un confort moindre de ce mode de transport pour les usagers ;
- une réponse inadaptée aux préconisations de l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) identifiant l'arrivée d'un tramway au nord de Vaulx-en-Velin comme un élément indispensable pour conforter le projet urbain et améliorer son attractivité ;
- la non-réutilisation de l'infrastructure existante T1/T4 pour rejoindre Charpennes.

LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

DES MODIFICATIONS DE L'ESPACE PUBLIC

L'arrivée d'un tramway implique plusieurs évolutions pour son environnement urbain :

- d'une façade à l'autre d'une même rue, une requalification complète des espaces publics (trottoirs, chaussée, aménagements liés aux stations, infrastructures vélo) et le renouvellement du mobilier urbain ;
- une intégration soignée de la plateforme et des autres modes de déplacement, avec la création de nouveaux itinéraires dédiés aux mobilités douces (piétons et cycles) le long de la plateforme de circulation ;
- la végétalisation le long de l'itinéraire (engazonnement de tout ou partie de la plateforme, alignements d'arbres, massifs...) ;
- une nouvelle approche de la gestion des eaux pluviales, la recherche de désimperméabilisation des sols et de réduction des îlots de chaleur... ;
- une priorité aux carrefours systématiquement accordée au tramway, afin de garantir une vitesse et des temps de parcours satisfaisants ;
- l'implantation de lignes aériennes de contact (qui fournissent l'alimentation électrique au tramway). Ces dernières sont soutenues par des câbles ancrés dans les façades ou accrochés à des poteaux en l'absence de bâtiments suffisamment hauts.

UNE INSERTION À PENSER ENSEMBLE

L'insertion du T9 suppose de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants tels que les rues, carrefours, places publiques ou alignements d'arbres.

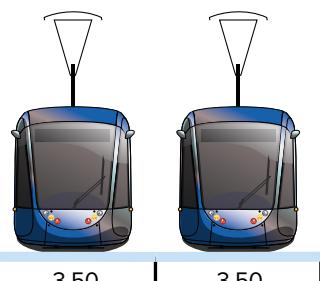
Elle suppose des compromis. La méthode de travail proposée consiste à combiner le travail du concepteur du projet sur les études techniques (qui intègrent notamment les contraintes de conception d'une ligne de tramway, les contraintes de réseaux souterrains, nature des sols, sécurité des aménagements...) et le point de vue des habitants, travailleurs et usagers de l'espace public qui apportent leur connaissance fine et leur pratique du territoire. C'est ainsi que la concertation contribuera directement à la conception des espaces publics, alimentera les études de conception et aiguillera le choix des élus sur les différentes composantes du projet.

EN SAVOIR + PAGES 31 ET 32 DU DOSSIER DE CONCERTATION

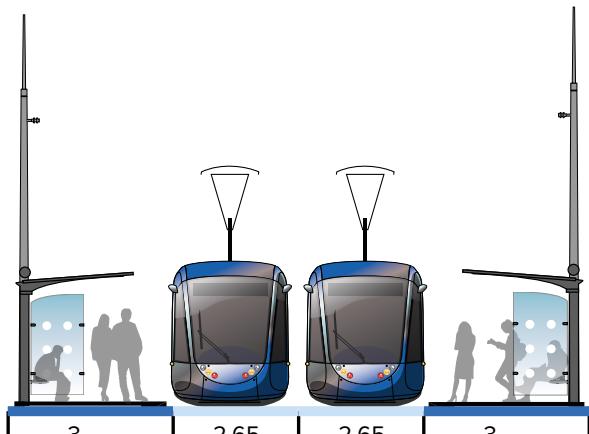
BLOCS DE DIMENSIONNEMENT TYPES

Ci-dessous et ci-contre plusieurs composantes d'une rue accompagnées de leur contrainte d'implantation.

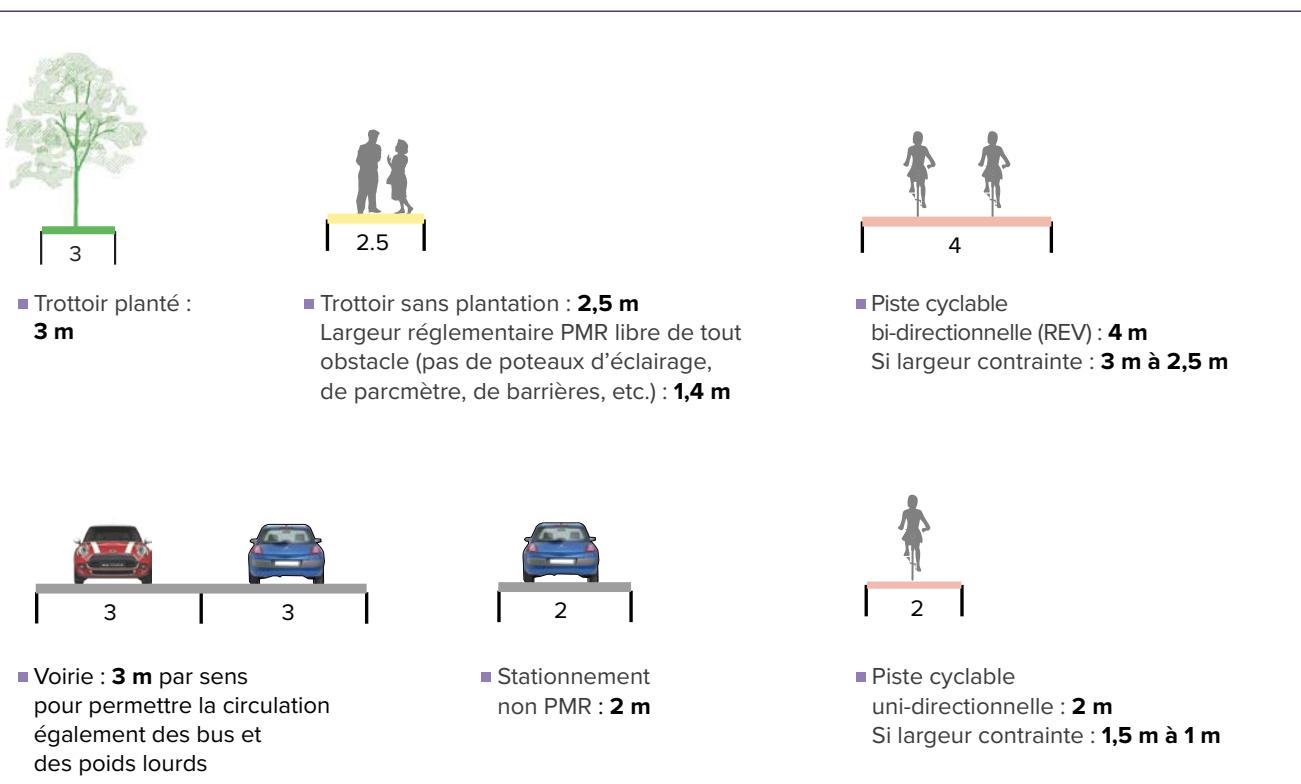
À noter : certaines rues très étroites peuvent avoir une largeur inférieure à 12 m, quand les rues les plus larges mesurent plus de 27 m de large.



■ Tramway :
7 m de plateforme



■ Station de tramway/largeur des quais avec abris : **3 m**
Sans abris : **2,5 m**



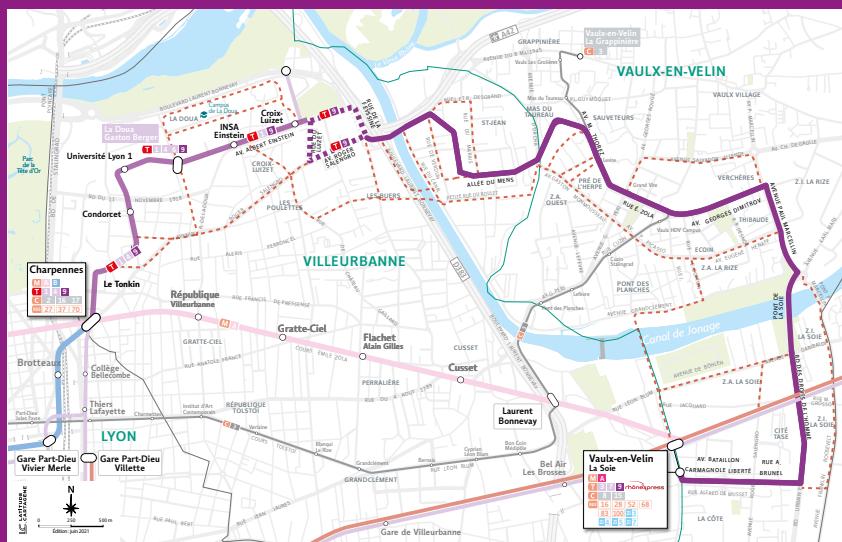
L'ÉLABORATION DU PROJET

4 ÉTUDES JUSQU'À PRÉSENT



DES DÉCISIONS PARTENARIALES POUR AFFINER LE TRACÉ

Depuis 2020, les partenaires du projet (SYTRAL, Métropole, Villes de Vaulx-en-Velin, de Villeurbanne et de Lyon) se sont réunis à plusieurs reprises afin de décider de manière concertée des grandes orientations du projet, au fil des études réalisées. Ces premiers arbitrages ont permis de préciser collectivement le projet et le tracé aujourd'hui soumis à concertation préalable.



UNE ANALYSE MULTICRITÈRE

Le projet T9 présenté dans ce dossier de concertation a donc été nourri par des études préalables importantes. La méthodologie employée pour orienter la prise de décision quant aux différents scénarios soulevés repose sur 10 critères.



LE COÛT (investissement et exploitation)

L'INSERTION DANS L'ESPACE URBAIN

(stations, partage de la voirie, impacts fonciers, activités riveraines, contraintes techniques)



L'ENVIRONNEMENT (paysage et patrimoine, archéologie)

LE TRANSPORT

(connexion avec le réseau structurant, l'intermodalité, l'accessibilité)



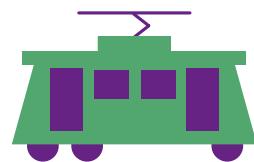
LES MOBILITÉS DOUCES

(maillage cyclable et aménagement pour les cycles, cheminement piéton)

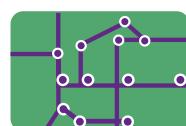


LE NIVEAU DE SERVICE (vitesse moyenne, temps de parcours)

LA DESERTE DES QUARTIERS (population, emplois, pôles de déplacements, projets urbains)



L'EXPLOITATION ET L'EXPLOITABILITÉ (réseau existant, contraintes d'exploitation)



LES RÉSEAUX SOUTERRAINS EN PRÉSENCE (eau, électricité, gaz, chauffage urbain, etc.)



LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT



Le projet T9

**dans chaque
quartier**

LA SOIE / LA TASE / LA BALME

LE TRACÉ PROPOSÉ ET LES STATIONS



EN SAVOIR + PAGES 33 À 36 DU DOSSIER DE CONCERTATION



ENJEUX SUR CE SECTEUR

Avenue Bataillon Carmagnole Liberté

- Station terminus Vaulx-en-Velin - La Soie :
 - connexion piétonne avec le pôle multimodal de la Soie par un nouveau cheminement piéton créé dans le cadre du projet urbain Carré de Soie ;
 - un raccordement technique à la ligne T3 serait créé pour permettre l'accès au dépôt et au centre de maintenance. La rue de la Poudrette et son carrefour avec l'avenue des Canuts s'en trouveraient impactés.
- passage à proximité de bâtiments industriels datant du XX^e siècle (usine Tase et usine Nylon) ;
- resserrement de la voirie au niveau de l'usine Nylon et évolution de la circulation automobile ;
- préservation des alignements d'arbres historiques.

Rue Brunel

- Création d'une station au niveau de la place Ernest Cavellini ;
- connexion avec le Boulevard Urbain Est, par une voie actuellement inexistante.

Boulevard Urbain Est (ou Boulevard des droits de l'Homme)

- Insertion sur le site propre existant ;
- sans impact sur la circulation routière et le stationnement ;
- implantation de deux stations : Catulopan et la Balme.

QUEL IMPACT SUR LES LIGNES TCL EXISTANTES ?

- Les lignes 100 et 28 pourraient bénéficier du site propre de T9 sur le Boulevard Urbain Est ;
- les lignes 16 et 63 croiseraient la plateforme ;
- les itinéraires des lignes Zi5 et 68 devraient être modifiés.

PARLONS-EN !

Dans le cadre de la concertation préalable, le maître d'ouvrage souhaite notamment approfondir les sujets suivants :

- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation...) ;
- la végétalisation de la rue Brunel ;
- l'impact du raccordement avec l'infrastructure T3.

LE FRANCHISSEMENT DU CANAL DE JONAGE ET DE LA RIZE

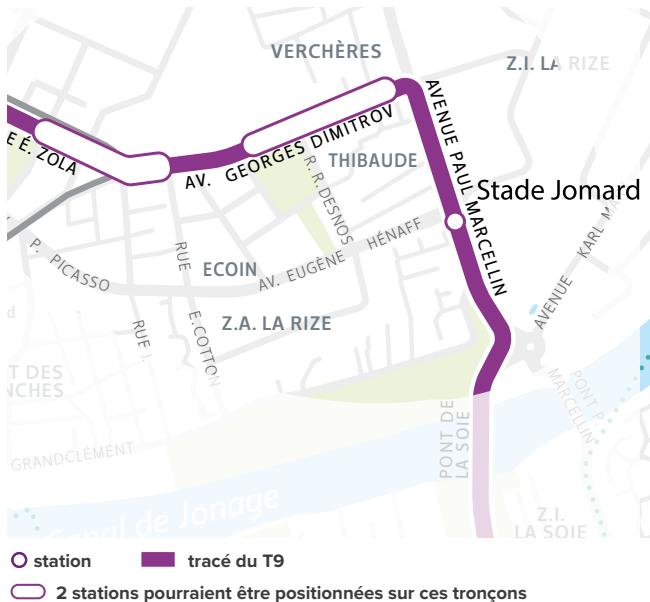
À Vaulx-en-Velin, pour traverser le canal de Jonage, T9 pourrait emprunter le pont de La Soie existant. Les camions pourront toujours circuler sur le pont mais ce tracé aurait des conséquences sur la circulation des voitures.

Toutefois, les études de circulation menées montrent que la diminution de capacité du Pont de la Soie aurait un impact limité sur le trafic. Le report des voitures devrait s'effectuer pour moitié via le Pont de la Sucrerie, alors que l'autre moitié se traduirait par un changement de mode de transport ou par un autre itinéraire.

Après avoir traversé le canal de Jonage, T9 franchirait la Rize et arriverait à Villeurbanne via un nouvel ouvrage d'art, ce qui garantira une bonne vitesse d'exploitation.

VAULX-EN-VELIN CENTRE-VILLE ET QUARTIERS EST

LE TRACÉ PROPOSÉ ET LES STATIONS



EN SAVOIR + PAGES 37 À 39 DU DOSSIER DE CONCERTATION

ENJEUX SUR CE SECTEUR

Avenue Paul Marcellin

- Installation d'une station devant le stade Jomard ;
- maintien des grands arbres bordant l'avenue Paul Marcellin à l'est, générant des impacts fonciers.

Avenue Georges Dimitrov

- Desserte du marché et des équipements (collège Valdo, école Lorca, services publics) ;
- modification de la physionomie de l'avenue : suppression des places de stationnement et d'une voie de circulation automobile ;
- impacts fonciers à prévoir ;
- arbres qui pourraient être coupés.

Rue Émile Zola

- Étroitesse de la voirie ;
- arbres à maintenir ;
- réduction de la place de la voiture au profit des mobilités douces ;
- trafic automobile reporté en partie sur les rues adjacentes, en capacité de l'absorber.

QUEL IMPACT SUR LES LIGNES TCL EXISTANTES ?

- Les lignes 52 et C3 devraient cohabiter avec T9, respectivement sur la voirie et la plateforme ;
- la ligne 83 (qui ne fonctionne que l'été), croiserait la plateforme ;
- les itinéraires des lignes C8, 52 et 57 devraient être adaptés.



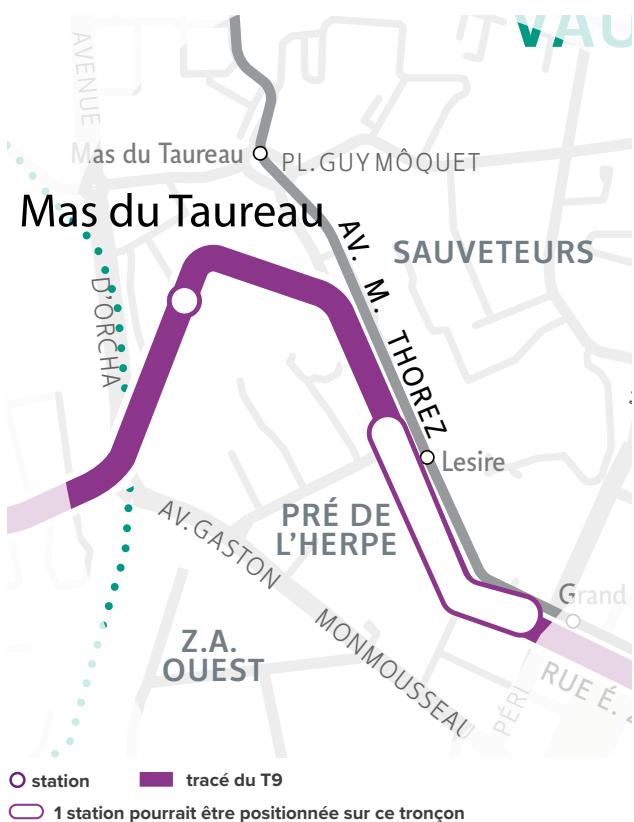
PARLONS-EN !

Dans le cadre de la concertation préalable, le maître d'ouvrage souhaite notamment approfondir les sujets suivants :

- la desserte ;
- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation...) ;
- avenue Georges Dimitrov : la circulation et le stationnement, et plus largement la place de la voiture ;
- avenue Georges Dimitrov : l'articulation du réaménagement de l'espace public avec les espaces verts extérieurs des immeubles (propriété des bailleurs) ;
- rue Émile Zola : la qualité de l'espace public, l'interface avec les commerces et la ligne C3 (avec notamment la question du regroupement des stations), le stationnement ;
- l'emplacement de deux stations Avenue Georges Dimitrov et rue Émile Zola.

MAS DU TAUREAU

LE TRACÉ PROPOSÉ ET LES STATIONS



ENJEUX SUR CE SECTEUR

■ Avenue Maurice Thorez

- Partage de la plateforme avec la ligne C3 ;
- insertion du tramway en cohérence avec les ambitions d'aménagement de la ZAC Mas du Taureau ;
- l'emplacement d'une station au début de l'avenue (ou à la fin de la rue Émile Zola).

■ Zone d'aménagement concerté (ZAC) Mas du Taureau

- Articulation avec le projet urbain de la ZAC du Mas du Taureau ;
- desserte de la médiathèque / maison de quartier et du futur pôle de formation et d'enseignement supérieur.

QUEL IMPACT SUR LES LIGNES TCL EXISTANTES ?

- Les lignes 52 et C3 devraient cohabiter avec T9, respectivement sur la voirie et la plateforme ;
- la ligne 83 (qui ne fonctionne que l'été), croiserait la plateforme ;
- les itinéraires des lignes C8, 52 et 57 devraient être adaptés.



PARLONS-EN !

Dans le cadre de la concertation préalable, le maître d'ouvrage souhaite notamment approfondir les sujets suivants :

- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics en lien avec l'arrivée de T9 (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation) ;
- le positionnement de la station entre le début de l'avenue Maurice Thorez et la station Mas du Taureau.

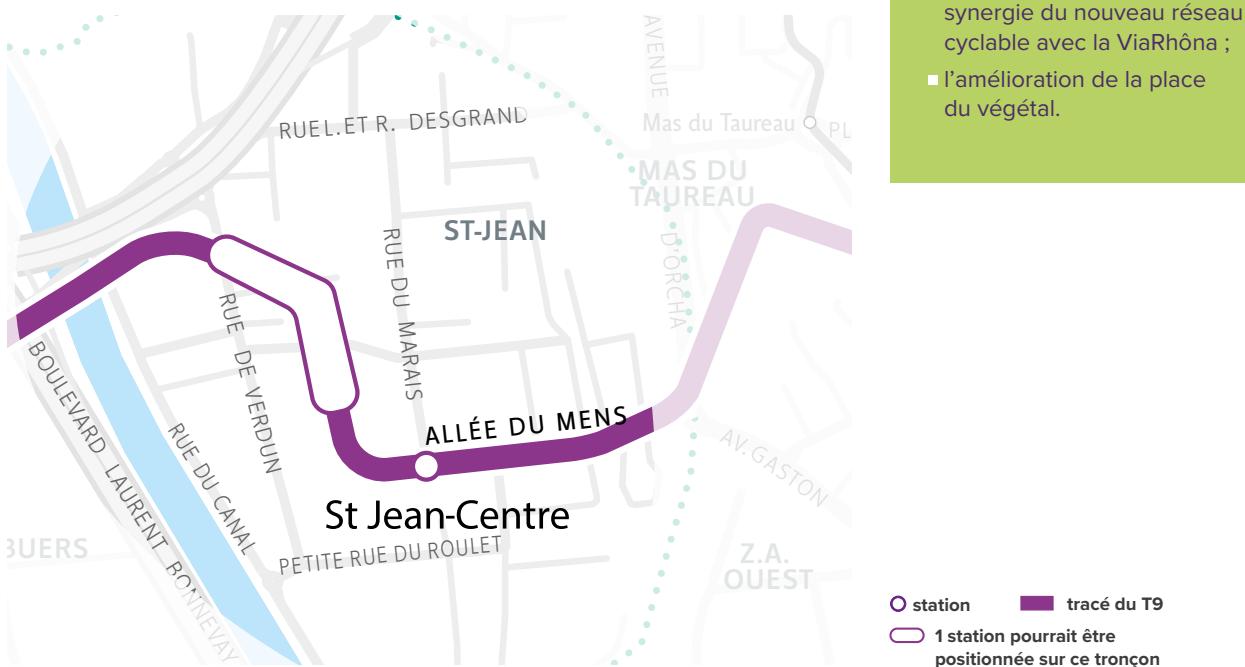
EN SAVOIR + PAGES 40 ET 41 DU DOSSIER DE CONCERTATION

SAINT-JEAN

EN SAVOIR + PAGES 42 À 45 DU DOSSIER DE CONCERTATION



LE TRACÉ PROPOSÉ ET LES STATIONS



PARLONS-EN !

Dans le cadre de la concertation préalable, le maître d'ouvrage souhaite notamment approfondir les sujets suivants :

- les fonctions et l'espace public autour du nouvel axe ;
- l'emplacement d'une station ;
- la place des mobilités douces, notamment la synergie du nouveau réseau cyclable avec la ViaRhôna ;
- l'amélioration de la place du végétal.

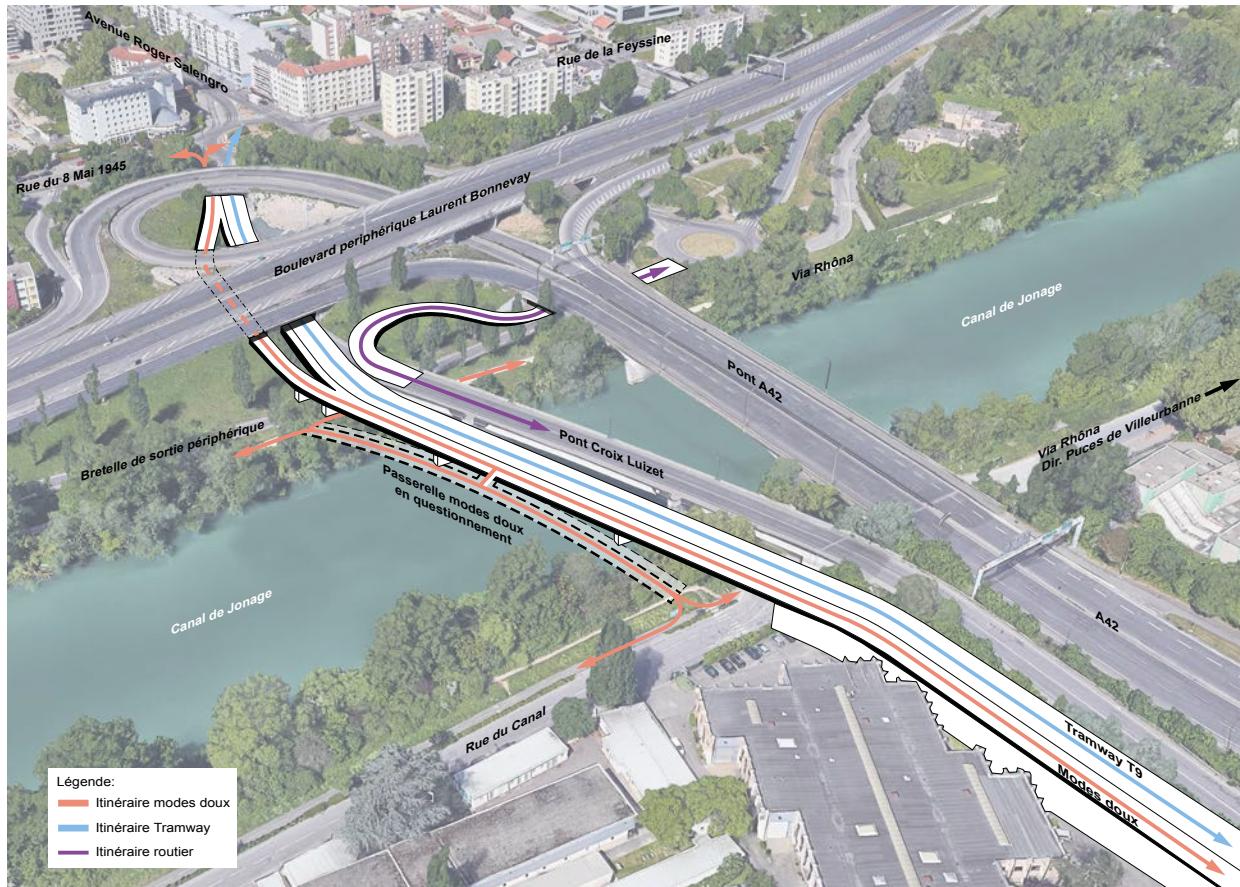
ENJEUX SUR CE SECTEUR

Allée du Mens

- Articulation avec le projet urbain de la ZAC Saint-Jean ;
- suppression du stationnement pour maintenir les deux sens de circulation automobile et ne pas dégrader le maillage routier de Saint-Jean ;
- insertion d'une station Saint-Jean au carrefour allée du Mens/rue du Marais.

Prolongement de l'allée du Mens

- Création d'un passage aujourd'hui inexistant, générant un impact foncier sur les jardins ouvriers, des parcelles d'habitations et les parcelles industrielles.



FRANCHISSEMENT DE CROIX-LUIZET

T9 pourrait passer au sud du carrefour Desgrand/Verdun puis traverserait pour la seconde fois le canal de Jonage pour rejoindre le côté ouest de Villeurbanne et déboucher sur le carrefour Charles de Gaulle.

La solution retenue à ce stade des études implique que :

- les voitures continueraient de circuler sur les deux voies du pont Croix-Luizet, dont l'extrémité ouest serait déviée vers une nouvelle rampe à construire, elle-même connectée à un giratoire ;
- le tramway passerait sur un ouvrage à construire pour franchir le canal de Jonage puis rejoindrait l'ouvrage existant à son extrémité ouest, avant de passer sous la bretelle et le périphérique dans les ouvrages d'art existants ;
- les cycles emprunteraient le nouveau pont puis passerait sous le périphérique dans un nouveau tunnel à construire et sous la bretelle en parallèle de l'ouvrage emprunté par le tramway ;
- les piétons circuleraient sur le trottoir du pont existant Croix-Luizet ou sur la voie qui leur est réservée sur le nouveau pont.

En complément, la construction d'une connexion permettant aux piétons et aux cyclistes de rejoindre de façon apaisée la ViaRhôna, qui longe le canal de Jonage de chaque côté, est à l'étude.

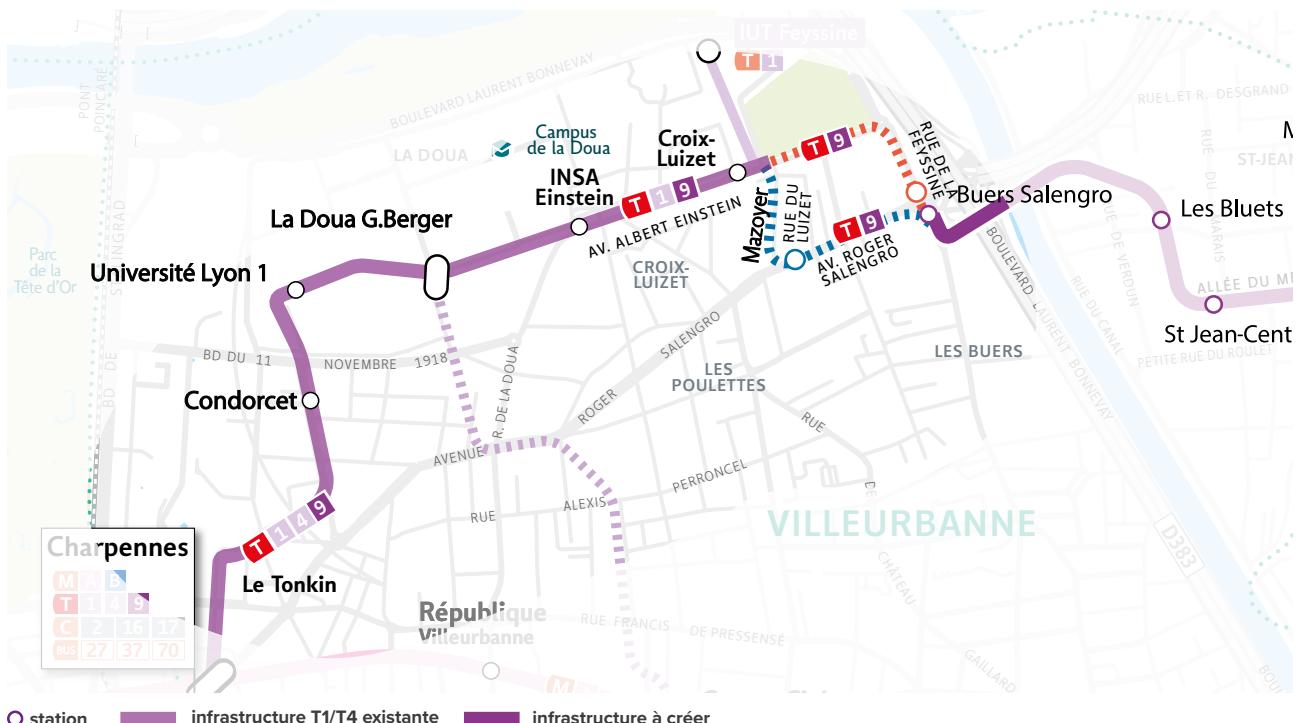
QUEL IMPACT SUR LES LIGNES TCL EXISTANTES ?

- La ligne 7 serait maintenue : elle croiserait le tramway et son itinéraire pourrait être adapté pour un meilleur service.

LES BUERS / CROIX-LUIZET / LA DOUA

LE TRACÉ PROPOSÉ ET LES STATIONS

Sur ce secteur, deux itinéraires sont proposés à la concertation. De Croix-Luizet à Charpennes, T9 utilise l'infrastructure existante T1 / T4.



ENJEUX SUR CE SECTEUR

Carrefour Charles de Gaulle

- Suppression de la branche empruntant le pont Croix-Luizet ;
- passage d'un rond-point à un carrefour à feux pour sécuriser les mobilités douces ;
- évolution paysagère du rond-point ;
- positionnement de la station Buers-Salengro au plus proche du carrefour, pour permettre son rayonnement sur les artères du quartier et sur les Buers Nord.

QUEL IMPACT SUR LES LIGNES TCL EXISTANTES ?

- itinéraire Feyssine/Einstein
- itinéraire Salengro/rue du Luizet

- T9 serait en tronc commun avec T1 et T4 entre La Doua et Charpennes. Cela représente 2,9 km et 7 stations ;
- la ligne 37 croiserait la plateforme ;
- les performances de la ligne C17 seraient préservées ;
- la ligne 37 partagerait la plateforme tramway sur l'avenue Roger Salengro et ne pourrait pas opérer d'arrêt sur cette portion ;
- la ligne C17 pourrait voir son itinéraire adapté. Une étude spécifique sera menée le cas échéant.

PARLONS-EN !

Dans le cadre de la concertation préalable, le maître d'ouvrage souhaite notamment approfondir les sujets suivants :

- l'itinéraire préférentiel pour répondre aux enjeux de desserte ;
- l'insertion du tramway dans l'espace public de chacun des itinéraires envisagés ;
- la réorganisation de l'espace public induite par le nouvel aménagement ;
- la redistribution de la circulation induite par le choix de l'itinéraire Salengro/rue du Luizet.

EN SAVOIR + PAGES 46 ET 48 DU DOSSIER DE CONCERTATION

LES DEUX ITINÉRAIRES PROPOSÉS

Entre le carrefour Charles de Gaulle et la station Croix-Luizet existante, deux itinéraires sont envisagés.

Itinéraire Feyssine / Einstein

Rue de la Feyssine

- Insertion sur un axe routier important, bordé de bâtiments d'activités de plain-pied et d'immeubles d'habitation ;
- maintien des voies pour tous les modes de déplacement.

Carrefour Feyssine / Albert Einstein

- Transformation du rond-point actuel en carrefour en T ;
- évolution paysagère du rond-point.

Avenue Albert Einstein

- Élargissement de la rue au nord pour maintenir les fonctions présentes (circulation automobile, piétonne, cyclable, arbres) ;
- valorisation du patrimoine mémoriel de la Nécropole nationale de La Doua ;
- mise à sens unique du boulevard Niels Bohr, croisant l'avenue Einstein, pour conserver une continuité cyclable ;
- connexion à l'infrastructure de tramway existante (T1/T4) à la station Croix-Luizet, impliquant la coupe de plusieurs arbres.

Itinéraire Salengro / rue du Luizet

Avenue Roger Salengro

- Insertion sur une rue bordée de nombreux logements et de plusieurs commerces offrant l'opportunité de requalifier l'entrée de ville de Villeurbanne ;
- passage de cette rue en sens unique pour les voitures permettant un apaisement de la circulation ;
- impacts fonciers à prévoir dans ce secteur.

Rue du Luizet

- Passage dans un secteur en pleine mutation ;
- passage de cette rue en sens unique pour les voitures ;
- impacts fonciers à prévoir dans ce secteur.

Avenue Albert Einstein

- Raccordement à l'infrastructure existante T1/T4, au niveau de la station Croix-Luizet.

CHARPENNES

LE TRACÉ PROPOSÉ ET LES STATIONS



ENJEUX SUR CE SECTEUR

Rue Bellecombe

- Côté Villeurbanne : dépôt des passagers du T9 ;
- côté Villeurbanne : possibilité de réserver ce tronçon aux piétons et aux cyclistes, impliquant de repenser la circulation du quartier ;
- zone de manœuvre de T9 à cheval entre Villeurbanne et le 6^e arrondissement de Lyon.

À noter

Les voyageurs qui débuteront leur trajet en T9 à Charpennes entreraient dans le tramway à la station Charpennes existante, déjà desservie par T1 et T4.

QUEL IMPACT SUR LES LIGNES TCL EXISTANTES ?

- Les lignes en terminus ou en passage à Charpennes seraient légèrement modifiées avec l'arrivée de T9 (en lien avec le plan de circulation repensé) sans remettre en question leurs fonctionnements et leurs itinéraires.

PARLONS-EN !

Dans le cadre de la concertation préalable, le maître d'ouvrage souhaite notamment approfondir les sujets suivants :

- l'intermodalité, plus particulièrement avec les lignes de bus 37 et 17 ;
- l'interconnexion aux tramways et métros existants ;
- le réaménagement des flux à Charpennes ;
- l'adaptation de la place Charles Hernu pour assurer une lisibilité dans les arrêts et correspondances.

LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Pendant ces deux mois de concertation, le SYTRAL présente au public le projet dans toutes ses dimensions et recueille les avis et contributions sur toutes ses facettes.

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Pour le projet d'ensemble, la concertation permettra notamment d'approfondir les sujets suivants :

- l'opportunité du projet et le besoin de desserte ;
- le tracé, les différents itinéraires proposés et les grands principes d'insertion ;
- le nombre et l'emplacement des stations ;
- l'aménagement des espaces publics traversés par T9.

Le SYTRAL souhaite que la concertation préalable permette d'aboutir à un tracé pertinent et partagé de la ligne T9. Les éléments issus des échanges de la concertation seront pris en compte et enrichiront le projet. Ils feront l'objet d'une restitution à l'issue de la concertation réglementaire, puis seront en partie intégrés au cahier des charges de la maîtrise d'œuvre qui cadre la réalisation concrète de l'opération T9.

La Métropole lyonnaise (SYTRAL) entrent dans le champ de la recevabilité, ces deux concertations ont donc été requalifiées.

La CNDP a donc décidé de confirmer la concertation préalable en cours mais de requalifier sa référence juridique. La concertation préalable pour ces projets a cette fois-ci été décidée en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant ».

Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP. Elle en confie l'organisation pratique au maître d'œuvre (SYTRAL).

UN PROCESSUS DE DIALOGUE

En amont de la concertation préalable, le SYTRAL a présenté le dispositif de concertation au Bureau de la CNDP (7 juillet 2021), qui l'a approuvé.

Pendant la phase de concertation réglementaire, le SYTRAL s'engage à mettre en œuvre un processus de concertation qui intègre les différentes contributions au fil de l'eau et qui s'adapte ainsi aux attentes exprimées par les parties prenantes.

En aval, le maître d'ouvrage (SYTRAL) votera une délibération validant les enseignements de la concertation préalable et les suites à donner. Cette délibération s'appuiera sur :

- un bilan de la concertation préalable, dressé par les garants de la CNDP un mois après la fin de la concertation réglementaire ;
- les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation, tenant compte du bilan CNDP et de ses recommandations.

LA PREMIÈRE ÉTAPE D'UNE CONCERTATION CONTINUE (SUITE AU VOTE DU COMITÉ SYNDICAL)

Jusqu'à la mise en service de T9 et au fil des nouvelles études, le SYTRAL organisera des temps d'échanges autour du projet, toujours sous l'égide de la CNDP.

Les sujets liés aux usages et à l'aménagement de l'espace public autour de T9 seront particulièrement approfondis lors de cette phase de concertation continue. En effet, avec l'avancée des études, l'échange sur ces questions sera alors plus pertinent.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le projet de nouvelle ligne de tramway T9 fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Cette concertation intervient en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement, et en parallèle des premières études conduites sur les deux projets.

La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de certains projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Pour un projet, elle intervient avant toute demande d'autorisation administrative (déclaration d'utilité publique, déclaration de projet, autorisation loi sur l'eau...).

Lors de sa séance plénière du 3 mars 2021, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne garants des processus de la concertation préalable T9.

Suite à la saisine de 12 parlementaires (droit d'initiative ouvert pendant deux mois / articles L. 121-16 et L. 121-16-1), la CNDP lors de sa séance plénière du 28 avril 2021, a déclaré partiellement irrecevable la saisine de tiers reçue, demandant à la CNDP d'organiser un débat public sur l'ensemble des projets et réalisations de transports en commun sur la métropole de Lyon. En revanche, la partie de la saisine concernant les concertations préalables sur les projets de tramway T9 et T10 portés par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et

EN SAVOIR + PAGES 66 À 69 DU DOSSIER DE CONCERTATION

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS (CNDP)

La concertation préalable du projet T9 est organisée par le SYTRAL sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Les missions de la CNDP sont :

- de veiller au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national ;
- de déterminer les modalités de participation du public ;
- d'organiser des débats publics ;
- d'émettre tout avis et recommandation à caractère général ou méthodologique ;
- de s'assurer du bon déroulement des concertations préalables qu'elle décide ;
- de veiller à la bonne information du public durant la phase de réalisation de tous les projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux ou la mise en œuvre du plan ou programme ;
- de gérer et animer la communauté des garants de la concertation ;
- de conseiller les maîtres d'ouvrage et les autorités publiques ;
- d'assurer une mission de conciliation à la demande des parties prenantes au projet, plan ou programme.

Pour les projets de tramways T9 et T10, la CNDP a nommé deux garants de la concertation : Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne.

Choisis pour leur expérience et leur indépendance vis-à-vis des parties prenantes, les garants s'assurent de la bonne mise en œuvre des modalités de la concertation.



VALÉRIE DEJOUR

Activités : Co-gérante de la société *Les Développeurs Associés*, médiatrice et facilitatrice des transitions.
Garante sur A46 sud et T10.



JEAN-LUC CAMPAGNE

Activités : Chargé de concertation et médiation pour la gestion des territoires et des ressources, au sein de l'association Geyser et de la SCOP DialTer, dont il est associé.
Garant sur T10 et transport par câble Francheville-Lyon.

Les garants peuvent être contactés par mail :
valerie.dejour@garant-cndp.fr | jean-luc.campagne@garant-cndp.fr
ou par courrier postal libellé à leur nom, à l'adresse du SYTRAL :
21 boulevard Vivier Merle, 69003 Lyon.

+ d'informations sur la CNDP : www.debatpublic.fr

COMMENT SE DÉROULE LA CONCERTATION ?

La concertation se déroule du 23 août au 23 octobre 2021. Elle s'appuie sur un dispositif varié destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet digital mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel. Bien sûr, les événements prévus pourront être amenés à évoluer si le contexte sanitaire l'exige.



PRÈS DE CHEZ VOUS, 8 LIEUX DÉDIÉS À LA CONCERTATION :

- **Mairie de Vaulx-en-Velin**
(place de la Nation, Vaulx-en-Velin)
- **Mairie Annexe Sud de Vaulx-en-Velin** (32 rue Alfred de Musset, Vaulx-en-Velin)
- **Espace info de Villeurbanne**
(3 avenue Aristide Briand, Villeurbanne)
- **Maison des services publics**
(30 rue Saint-Jean, Villeurbanne)

- **Siège du SYTRAL**
(21 boulevard Marius Vivier Merle, Lyon 3^e)
- **Mairie centrale de Lyon**
(198 avenue Jean Jaurès, Lyon 7^e)
- **Mairie du 6^e arrondissement de Lyon** (58 rue de Sèze, Lyon 6^e)
- **Hôtel de la Métropole de Lyon**
(20 rue du Lac, Lyon 3^e)

*Les dates et les modalités sont susceptibles d'évoluer selon le contexte sanitaire.



LE CALENDRIER

23 AOÛT AU
23 OCTOBRE 2021

NOVEMBRE
2021

DÉCEMBRE
2021

2022

2022-2023

- Concertation réglementaire

- Bilan et recommandations des garants

- Formalisation des enseignements de la concertation par le SYTRAL qui prend en compte les recommandations des garants
- Délibération du SYTRAL sur les enseignements et choix du tracé en comité syndical

- Lancement d'une concertation continue (suite au vote du comité syndical)
- Poursuite des études sur le tracé retenu

- Finalisation des études
- Poursuite de la concertation continue (suite au vote du comité syndical)
- Enquête publique

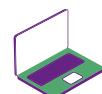


EN SAVOIR + PAGES 70 ET 71 DU DOSSIER DE CONCERTATION



3 RENDEZ-VOUS PHARES* : Inscription obligatoire

- **soirée d'ouverture en ligne**
le 1^{er} septembre à 18h30
- **réunion publique à Vaulx-en-Velin**
le 20 septembre
- **réunion publique à Villeurbanne**
le 23 septembre



SUR INTERNET :

Retrouvez toutes les informations du projet T9, répondez au questionnaire, posez vos questions et contribuez !

t9-sytral.fr



INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT AUX TEMPS FORTS

Les 3 rendez-vous phares seront complétés par plus de 15 rencontres près de chez vous : forum des associations de Vaulx-en-Velin, stands mobiles d'information dans l'espace public, ateliers, cafés du T9...

Nos équipes seront présentes pour répondre à vos questions.

Pour vous inscrire, rendez-vous sur
t9-sytral.fr

+ simple : **scannez ce code** avec votre smartphone ou votre tablette



LES ACTEURS DU PROJET

SYTRAL



LE SYTRAL

Maître d'ouvrage : pilote, conçoit et réalise le projet - Organise la concertation réglementaire et continue (suite au vote du comité syndical) - Retire des enseignements de la concertation - Délibère sur le tracé - Désigne le maître d'œuvre - Lance les consultations pour les marchés de travaux - Gère les procédures administratives (enquête publique, Déclaration d'Utilité Publique...).



villeurbanne



LES VILLES DE VAULX-EN-VELIN, VILLEURBANNE ET LYON

Participant au pilotage du projet et à la prise de décisions liées à T9 sur leurs territoires.

Les municipalités de Vaulx-en-Velin, de Villeurbanne et de Lyon s'investissent dans le projet T9, notamment sur les thématiques liées à leurs compétences : stationnement, éclairage public, espaces verts, marchés forains et manifestations...



LES HABITANTS, USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN, ASSOCIATIONS, ENTREPRISES, ETC.

Sont au cœur de la démarche - Participent et contribuent à la concertation.

GRANDLYON
la métropole



LA MÉTROPOLE DE LYON

Participe au pilotage du projet et à la prise de décisions liées à T9.

Cette collectivité qui regroupe 59 communes du Rhône est dotée de compétences en matière d'aménagement urbain. Elle mobilise ainsi plusieurs de ses services pour accompagner le projet T9 : développement urbain, voirie, eaux, déplacements, cycles...

LA CNDP
commission
nationale du
débat public
MA PAROLE A DU POUVOIR



LA CNDP (COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC)

Confie l'organisation de la concertation au SYTRAL – valide le dossier de concertation et les outils liés, le calendrier, les modalités et le bilan de la concertation.

LES DEUX GARANTS DÉSIGNÉS PAR LA CNDP

Rencontrent les acteurs clefs en amont - Participant à la concertation, pour veiller à son bon déroulement - Réalisent un bilan de la concertation joint au dossier d'enquête publique - Restent disponibles tout au long de la démarche pour toute personne souhaitant les contacter.

2022-2023

2023

2023-2024

2023-2025

DÉBUT
2026

- Lancement des consultations pour les marchés de travaux
- Travaux préparatoires

- Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

- Travaux de déviation des réseaux

- Travaux d'infrastructures
- Essais (4^e trimestre 2025)

- Mise en service prévisionnelle

NOTES

NOTES

À VOTRE ÉCOUTE

Jusqu'à la mise en service de la ligne T9, riverains et commerçants peuvent échanger avec la chargée de relations riverains du SYTRAL pour toute question relative au déroulement des études, des travaux, aux accès riverains, au calendrier, aux procédures amiables...

Chargée de relation riverains :
t9-contact@sytral.fr

En savoir + : t9-sytral.fr