



**COMPTE-RENDU :**  
**Rencontre dédiée aux riverains**  
**de la rue Billon**  
**Lundi 28 juin 2021**





**Animation :**

- Coline GREGOIRE, agence Sennse

**Intervenant.es :**

- Béatrice VESSILLER, élue au SYTRAL
- Pauline SCHLOSSER, adjointe au Maire en charge des déplacements, de la mobilité et du stationnement, mairie de Villeurbanne
- Axel SABOURET, chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Mathieu LANHER, équipe de maîtrise d'œuvre, Gautier Conquet
- Bertrand SAVARIT, équipe de maîtrise d'œuvre, Egis

**Durée de la réunion :** 2h, 19h – 21h

**Nombre de participants :** 46 participants

**La rencontre s'est déroulée au Palais du Travail à Villeurbanne dans le respect des consignes sanitaires.**



## 1. Mise en contexte

Depuis deux ans, la ligne de tramway T6 relie Gerland (Debourg) au centre hospitalier Lyon – Est (Hôpitaux Est-Pinel). À l'horizon 2026, elle s'étirera vers le Nord jusqu'au campus LyonTech – La Doua. La concertation préalable organisée en 2019 a confirmé l'intérêt du projet. Elle a aussi soulevé des interrogations en matière de desserte et d'insertion.

Au printemps 2021, afin de s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux et contraintes à l'échelle du territoire, le SYTRAL a décidé de poursuivre les études et de soumettre le projet à une nouvelle phase de concertation préalable du 15 mars au 12 avril 2021, conformément aux dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L121-16 du code de l'environnement.

Suite au bilan de la concertation, approuvé par son Comité syndical, le 14 juin 2021, le SYTRAL a pris l'engagement de mener **une concertation et un dialogue continu** jusqu'à la mise en service du prolongement de la ligne T6, prévue en 2026.

Cette concertation sera l'occasion d'échanger sur :

- la localisation précise des stations au sein des zones de desserte ;
- l'accompagnement spécifique sur les secteurs contraints ;
- la réorganisation du réseau de surface ;
- la définition des aménagements de voirie (aménagement pour modes actifs, circulation, stationnements...) ;
- l'aménagement des espaces publics (places, carrefours...) ;
- la configuration précise de la trame végétale et des nouveaux sites de plantation ;
- le maintien des fonctionnalités urbaines et riveraines pendant les travaux.

La poursuite des études, associée à la concertation continue, permettra d'aboutir à un projet consolidé, avant d'être soumis à enquête publique mi-2022.

**La première rencontre de la concertation continue a été dédiée aux riverains de la rue Billon le 28 juin 2021, à Villeurbanne.**



## 2. Ouverture de l'atelier

**L'animatrice** ouvre la rencontre et rappelle qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T6. Elle précise que cette rencontre est dédiée aux riverains de la rue Billon afin d'échanger et de répondre spécifiquement aux préoccupations exprimées sur ce secteur lors de la concertation préalable.

**L'animatrice** présente ensuite les intervenants ainsi que le déroulé de la rencontre :

1. Le choix du tracé
2. Les principes de conception
3. Les prochaines étapes

**Béatrice Vessiller, élue au SYTRAL**, remercie les personnes présentes. Elle revient sur la phase de concertation préalable qui a permis de nourrir les réflexions et d'aboutir à un choix de tracé. Elle précise que la phase de concertation continue va permettre de poursuivre les échanges sur le projet (notamment au travers de l'approfondissement des études menées par les équipes du SYTRAL et de la maîtrise d'œuvre), et également de trouver collectivement des solutions faces aux inquiétudes des riverains et usagers.

**Pauline Schlosser, adjointe au Maire en charge des déplacements, de la mobilité et du stationnement**, complète en remerciant également les participants pour leur mobilisation lors de la concertation préalable. Elle revient sur l'importance de concilier l'intérêt général, lié à l'aménagement de l'espace public et à la desserte de Villeurbanne, avec l'intérêt particulier des habitants et de leur qualité de vie. Elle souhaite que cette phase de concertation continue permette d'échanger sur plusieurs options d'aménagement et de comprendre les contraintes de chacun afin de trouver le compromis le plus satisfaisant.

**L'animatrice** questionne les participants sur leur participation aux rencontres de la concertation préalable.

**Sondage : Avez-vous déjà participé à une ou plusieurs rencontres de la concertation préalable ?**

**Une dizaine de personnes** a déjà participé à une ou plusieurs rencontres.



### 3. Retour sur le choix du tracé

**Axel Sabouret, chef de projet du T6 Nord**, remercie également les participants pour leur présence.

Il rappelle ensuite les itinéraires présentés en concertation préalable :

- Tronc commun
- Tracé historique approfondi, tracé « rouge »
- Tracé au Nord-Est, tracé « vert »

Il poursuit avec les chiffres clés du bilan :

- **3 637** contributions recueillies
- **14** rencontres
- Un total de **650** personnes présentes lors des rencontres

**Axel Sabouret** présente ensuite la synthèse des observations exprimées :

- Une opportunité de projet confirmée
- Le tracé au cœur des échanges
  - Des atouts et des inconvénients relevés sur les deux tracés présentés
  - Le tracé rouge davantage privilégié
  - Plusieurs propositions d'alternatives évoquées
- Des fortes attentes exprimées pour la desserte à l'Est de Villeurbanne

Il rappelle que le bilan de la concertation est accessible sur le site internet du projet :  
[https://t6nord-sytral.fr/wp-content/uploads/2021/06/T6-Nord\\_Bilan-de-la-concertation-2021.pdf](https://t6nord-sytral.fr/wp-content/uploads/2021/06/T6-Nord_Bilan-de-la-concertation-2021.pdf)

**Axel Sabouret** précise que, les propositions de tracés alternatifs faites par des participants lors de la concertation préalable avaient déjà été étudiées dans le cadre des études de faisabilité. Il indique aussi que le prolongement de la ligne de tramway T6 s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus, notamment pour répondre aux besoins de desserte sur les secteurs non desservis par le T6, particulièrement l'Est de Villeurbanne.

**Axel Sabouret** présente ensuite les engagements pris par le SYTRAL dans le cadre de la poursuite du projet :

- Limiter au maximum les impacts fonciers
- Mettre en place des mesures de limitation des nuisances sonores et des vibrations
- Travailler avec les services de la Métropole et de la Ville sur le plan de circulation
- Mener une étude d'insertion des places de livraisons et des places pour personnes à mobilité réduite et garantir le maintien des accès riverains
- Assurer l'accessibilité des logements et commerces et maintenir les cheminements pour piétons et cycles tout au long des travaux
- Poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet



## 4. Principes de conception

**Axel Sabouret** indique que les principes de conception sont au stade de l'étude d'avant-projet. Chacune des options présentées pourra être enrichie et retravaillée à la suite des échanges avec les participants. Ainsi, suite à cette rencontre du 28 juin, les équipes de maîtrise d'œuvre affineront les études et une nouvelle rencontre sera organisée en septembre 2021 pour présenter aux riverains des scénarios d'insertion finalisés.

**Mathieu Lahner de l'équipe de maîtrise d'œuvre**, revient sur le processus d'études réalisées : études préliminaires en 2020 et études d'avant-projet lancées après le choix du tracé. Les études d'avant-projet prennent en compte les contributions recueillies lors de la concertation préalable.

L'ensemble des éléments présentés lors de la réunion est disponible en annexe du présent compte-rendu.

### Les principes de conception pour Billon Nord (Raspail - Perroncel)

**Mathieu Lahner** présente les 3 options d'insertion :

#### **Solution 1 : voie double avec acquisition**

- 2.70 m de recul avec les sorties de garage et façades Ouest
- 2m de recul avec les sorties de portail et 3.50m avec les façades côté Est
- Aire piétonne
- Accès véhicules réservé aux riverains par la plateforme tramway (voie banalisée)

#### **Solution 2 : voie double sans acquisition**

- 2 m de recul avec les sorties de garage et façades Ouest
- 1.7 m de recul avec les sorties de portail et 5m avec les façades côté Est
- Aire piétonne
- Accès véhicules réservé aux riverains par la plateforme tramway (voie banalisée)

#### **Solution 3 : voie unique sans acquisition**

- 4.5 m de recul avec les sorties de garage et façades Ouest
- 2 m de recul avec les sorties de portail et 5m avec les façades côté Est
- Zone de rencontre voitures, piétons et cycles, limitée à 20km/h
- Possibilité de stationnement occasionnel dans la zone de rencontre
- Plateforme végétalisée
- Végétalisation en limites de bâtiments

**Axel Sabouret** illustre les options d'insertion en voie double et en voie unique avec des réalisations d'aménagements existants situés dans la ville de Besançon. Cet exemple d'insertion du tramway dans une rue contrainte de Besançon présente des caractéristiques similaires à la rue Billon :

- 10 mètres de largeur disponible sur l'espace public
- Maisons individuelles et présence d'un habitat collectif
- Sorties riveraines avec très peu de recul (1,50m)



**Axel Sabouret** présente ensuite les dispositifs techniques particuliers mis en œuvre à Besançon pour accompagner le projet d'infrastructure et pris en charge par l'opération tramway afin d'assurer la sécurité et d'éviter tout risque d'accident. Il précise que ces dispositifs peuvent être envisagés dans la rue Billon :

- Automatisation des portails situés à proximité directe de la plateforme. Dans le cadre du T6 Nord, ces automatisations se feraient :
  - Des deux côtés de la rue pour les scénarios en voie double
  - Du côté Est pour le scénario en voie unique
- Mise en place de miroirs au cas par cas pour favoriser la visibilité des riverains sur le tramway
- Recommandation de sortir en marche avant des parcelles

Pour l'insertion en voie unique, des équipements supplémentaires de sécurité pour l'exploitation du tramway peuvent être installés pour alerter les conducteurs de l'arrivée d'un tramway en sens inverse, il s'agit :

- De signaux lumineux
- Et/ou de signaux sonores d'alerte

### Les principes de conception pour Billon Sud (Pressensé – Raspail)

**Mathieu Lahner** revient sur l'aménagement existant de Billon Sud puis présente la proposition d'insertion :

- Voie de tramway à la place de la voie de circulation actuelle
- Accès riverains à la contre-allée privée restitués avec contrôle d'accès (similaire à ce qui existe actuellement)
- Plateforme végétalisée
- Bassins d'eau restitués sauf aux abords de la station

### Le plan de circulation

**Mathieu Lahner**, présente ensuite le plan de circulation du secteur. Il précise que l'arrivée du tramway viendra apaiser la circulation automobile du quartier. La rue Billon sera accessible uniquement aux riverains, que ce soit en voie double ou en voie unique d'insertion du tramway.

- Suppression de l'accès à la rue Billon depuis la rue Pressensé,
- Inversion du sens de circulation de la rue Raspail
- Accès riverains maintenus pour les rues Billon Sud et rue Billon Nord. La rue Billon Nord sera ouverte aux riverains de : rue Billon, rue Raspail, rue du Foyer, rue de la Famille et impasse Chosson.



## 5. Temps d'échange

Tout au long de la soirée, les participants ont pu échanger avec les élues et équipes projet présentes pour répondre à leurs questions. Vous trouverez-ci-dessous les réponses apportées aux remarques et questions des participants, classées par thématiques.

### Retour sur la concertation préalable

- Le comité de pilotage du projet de prolongement de la ligne de tramway T6 a souhaité organiser une nouvelle phase de concertation préalable en mars 2021 en proposant un véritable choix aux habitants (ce qui n'était pas le cas lors de la concertation préalable de 2019). Cela a été possible grâce au travail mené par les équipes techniques qui ont réétudié l'ensemble des scénarios et retenu deux itinéraires techniquement réalisables. Les tracés vert et rouge ont ainsi été soumis lors de la concertation préalable de 2021 à niveau égal, sans présumer du choix définitif.
- Le choix du tracé n'était pas décidé à l'avance, ce choix a été nourri par le bilan de la concertation préalable, qui, croisé aux études techniques, ont permis d'aboutir au choix du tracé « rouge ».
- Les coupes d'insertion du tramway n'apparaissaient pas dans le dossier de concertation car une concertation se fait sur la base d'études préliminaires, or les coupes sont issues des études d'avant-projet qui ont démarré après le choix du tracé. Ces coupes nécessitent un travail d'étude et d'analyse fine qui ne peut pas être effectué sur tous les tracés soumis à concertation.

### Les scénarios d'insertion du tramway sur « Billon Nord » et le choix définitif d'une solution

- Les scénarios d'insertion, et notamment celui de la voie unique, ont été étudiés pour répondre aux inquiétudes et interrogations relevées lors de la concertation préalable. L'objectif premier est de limiter les impacts fonciers privés, c'est pourquoi 2 des 3 scénarios présentés sont sans acquisition de foncier.
- Ils ont été réalisés entre le 14 juin, date à laquelle le tracé rouge a été voté, et le 28 juin.
- Le SYTRAL a pris un engagement de transparence sur les études qu'il mène, c'est pourquoi les différentes options sont présentées aux riverains. Ces éléments et l'ensemble des coupes présentées sont des documents de travail qui ne préjugent pas du choix définitif qui sera fait.
- Le choix de l'option d'insertion du tramway dans la rue Billon est ouvert et soumis aux avis des riverains.
- La concertation continue permet de recueillir les contributions collectives et les contraintes particulières de chacun pour affiner les solutions présentées. Aucun choix de scénario n'a été arrêté pour le moment. La décision sera prise au regard des contributions recueillies et des études qui seront poursuivies durant l'été.
- Il n'existe aucun scénario avec démolition de bâtiments du côté Ouest de la rue Billon et il n'est pas prévu d'explorer cette piste à ce stade des études.



### Focus sur le scénario d'insertion en voie unique

- L'insertion en voie unique est techniquement réalisable, il en existe déjà dans d'autres villes comme à Besançon ou Angers par exemple.
- La zone de rencontre est proposée côté Ouest car les façades des bâtiments et les sorties de garage se situent directement sur la rue, ce qui n'est pas le cas du côté Est. Cette insertion permet que la plateforme soit suffisamment éloignée des façades des deux côtés, notamment pour les sorties de véhicules des riverains. Par ailleurs, la zone de giration depuis les rues perpendiculaires (rue du Foyer, rue de la Famille, rue Raspail) permet une meilleure insertion des véhicules côté Ouest.
- La jonction en voie unique se ferait au sud : rue Raspail, puis la jonction en voie double se ferait au nord : rue Perroncel.
- Les accès aux parkings côté voie unique seront sécurisés par l'installation de portails automatiques pour entrer et sortir rapidement sans avoir à quitter le véhicule.
- En cas de pannes, du tramway ou de véhicules sur la plateforme, l'exploitant interviendrait dans la journée (pour remorquer le tramway, voire le remettre en service ou pour dépanner le véhicule en panne).

### L'insertion envisagée du tramway sur « Billon Sud »

- La proposition d'insertion présentée permet de limiter les impacts sur le parc, les bassins d'eau et l'œuvre d'art. Elle permet d'ailleurs d'agrandir l'emprise du parc.
- L'accès privé avec possibilité de stationner sur l'accotement sera restitué.
- La localisation de la station Parc du Centre répond à des contraintes techniques, notamment liées à la présence des bassins et de l'œuvre d'art.
- L'itinéraire cyclable a été positionné du côté de l'allée du Parc du Centre pour éviter l'acquisition complète de la contre-allée côté Résidence des Charpennes. Cet itinéraire pourra être retravaillé s'il n'est pas pertinent en termes d'usages pour les habitants.

### L'exploitation

- La vitesse maximale sera de 30km/h sur le tronçon en voie unique.
- La fréquence du tramway en heures de pointe sera :
  - Toutes les 10 minutes dans chaque sens de circulation à la mise en service en 2026.
  - Toutes les 7 minutes dans chaque sens de circulation en 2030.

### Le stationnement

- La Ville de Villeurbanne travaille actuellement sur des solutions pour restituer les places de stationnements qui seront supprimées suite à l'insertion du tramway. Une solution envisagée serait d'étendre les places de stationnements payants dans les zones résidentielles pour favoriser la rotation des véhicules et ainsi libérer des places pour les riverains, qui eux disposent d'une carte de stationnement résidentiel.
- A noter que tous les stationnements ne seront pas supprimés. C'est notamment le cas sur le secteur Billon Sud où les stationnements situés sur la contre-allée privée seront maintenus.



### La circulation

- Sur la rue Billon, la circulation sera officiellement réservée aux riverains. En revanche, il n'y aura pas de bornes ou de barrières pour fermer les accès riverains car il s'agit d'une voie publique qui ne peut pas être privatisée. Sur le secteur Sud, la rue sera accessible par la contre-allée privée, où le contrôle d'accès sera maintenu.
- Les accès pour les services d'urgence et de propreté seront maintenus sur l'ensemble de la rue Billon.
- L'accès aux garages de la rue Billon Nord pendant la phase travaux sera étudié au cas par cas. Les accès piétons et vélos seront quant à eux maintenus.
- De manière générale, le tramway permettra d'apaiser la circulation en empêchant les voitures de passer par ce secteur pour accéder au centre de Villeurbanne.

### Les stations

- L'implantation des stations fera l'objet d'un atelier de concertation dédié, qui sera organisé en septembre 2021. Les contraintes techniques seront également à prendre en compte dans le choix d'implantation défini.
- Les aménagements des stations et aux abords des stations feront également l'objet d'échanges avec les habitants, une fois les implantations définies.

### La gestion des nuisances

- Des études complémentaires, sur les volets vibratoires et sonores sur l'ensemble du tracé, vont être menées afin d'évaluer les nuisances existantes. Elles permettront de dresser un état des lieux de l'existant et de définir les nouveaux seuils liés à l'arrivée du tramway. A la mise en service, des relevés réguliers seront effectués pour s'assurer que les seuils ne soient pas dépassés.
- Pour limiter les nuisances liées au bruit et aux vibrations, des dispositions constructives comme des plateformes anti-vibratiles seront mises en place. Par ailleurs, des graissages réguliers des voies et du matériel roulant seront effectués.

### La zone ACI

- La zone ACI est en train d'être libérée par son propriétaire, Renault, qui a lancé une procédure de cessation d'activité industrielle.
- La Métropole de Lyon, porteur du projet sur la zone, travaille actuellement à l'acquisition du terrain et met tout en œuvre pour que la zone soit libérée pour le démarrage des travaux du T6 Nord. Il est donc bien prévu que le tramway passe par ce secteur.
- La configuration définitive de cet espace, qui comprendra un grand parc public, sera à définir avec les habitants.

### La prise en compte des travaux des particuliers

- Les projets de travaux d'aménagement des particuliers peuvent être transmis au SYTRAL afin d'assurer une conformité des plans avec l'insertion du tramway.
- Tous les projets et les demandes de permis de construire adressées à la mairie de Villeurbanne seront également examinées par le SYTRAL.



## 6. La concertation continue

**Séverine Lardellier-Nesme**, responsable concertation au **SYTRAL**, présente la suite du dispositif de concertation continue, de juin 2021 à juin 2022 :

- **Une concertation ouverte** à tous ceux qui le souhaitent pour poursuivre les échanges sur les thématiques liées au projet, par secteur à chaque phase d'étude (AVP/PRO). Ces temps d'échange seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme du projet.

A court terme, les prochaines étapes sont :

- Une nouvelle rencontre sur le secteur rue Billon, en septembre
- Un atelier dédié à l'implantation des stations, en septembre
- Des ateliers « secteurs », en octobre

- **Une concertation ciblée**, à destination des riverains et commerçants concernés. Des temps de rencontres de proximité leurs seront dédiés. Ils accompagneront le dispositif de « relation riverains ». **Une chargée de relation riverains est dédiée au projet, Sandrine Besson**, et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord. Ce dispositif contribue :

- à la bonne information sur l'avancée des projets et des travaux auprès des riverains des chantiers et des usagers du réseau,
- au recueil des informations et besoins de chacun (livraisons, accès, collecte de déchets, spécificités de sécurités, horaires, etc.)

**Pour la contacter : [T6N-Contact@sytral.fr](mailto:T6N-Contact@sytral.fr)**

## 7. Conclusion

**Pauline Schlosser** remercie les participants pour la richesse des échanges. Elle souligne l'importance de maintenir des discussions sur les études en cours pour affiner le projet grâce à l'expertise d'usage des participants.

**Béatrice Vessiller** remercie à son tour les participants et conclue sur l'importance pour la Métropole de développer les transports en commun et les modes actifs, et ainsi améliorer la qualité de vie, la santé publique et l'environnement.



## 8. Annexes

Vous trouverez la présentation projetée lors de la rencontre dédiée aux riverains de la rue Billon dans les pages suivantes.





# Concertation dédiée à la rue Billon *Rencontre n°1*

28/06/2021

Construisons ensemble le tramway 

**SYTRAL** 



# Rappel des consignes sanitaires





# Les règles du jeu



Dialogue et  
écoute



Recueil des  
contributions



Respect des  
intervenants



# Les intervenants ce soir



**Béatrice VESSILLER**

Elue au SYTRAL



**Axel SABOURET**

Chef de projet T6 Nord



**Pauline SCHLOSSER**

Ajointe au Maire en charge des  
Déplacements, de la mobilité et  
du stationnement



**Mathieu LANHER**

**Bertrand SAVARIT**

Equipe de maîtrise d'œuvre



# Déroulé de la soirée

- 1 Le choix du tracé
- 2 Les principes de conception
- 3 Les prochaines étapes



*Introduction*  
**Béatrice Vessiller  
& Pauline Schlosser**



# Sondage

**Avez-vous participé aux rencontres de la concertation préalable?**



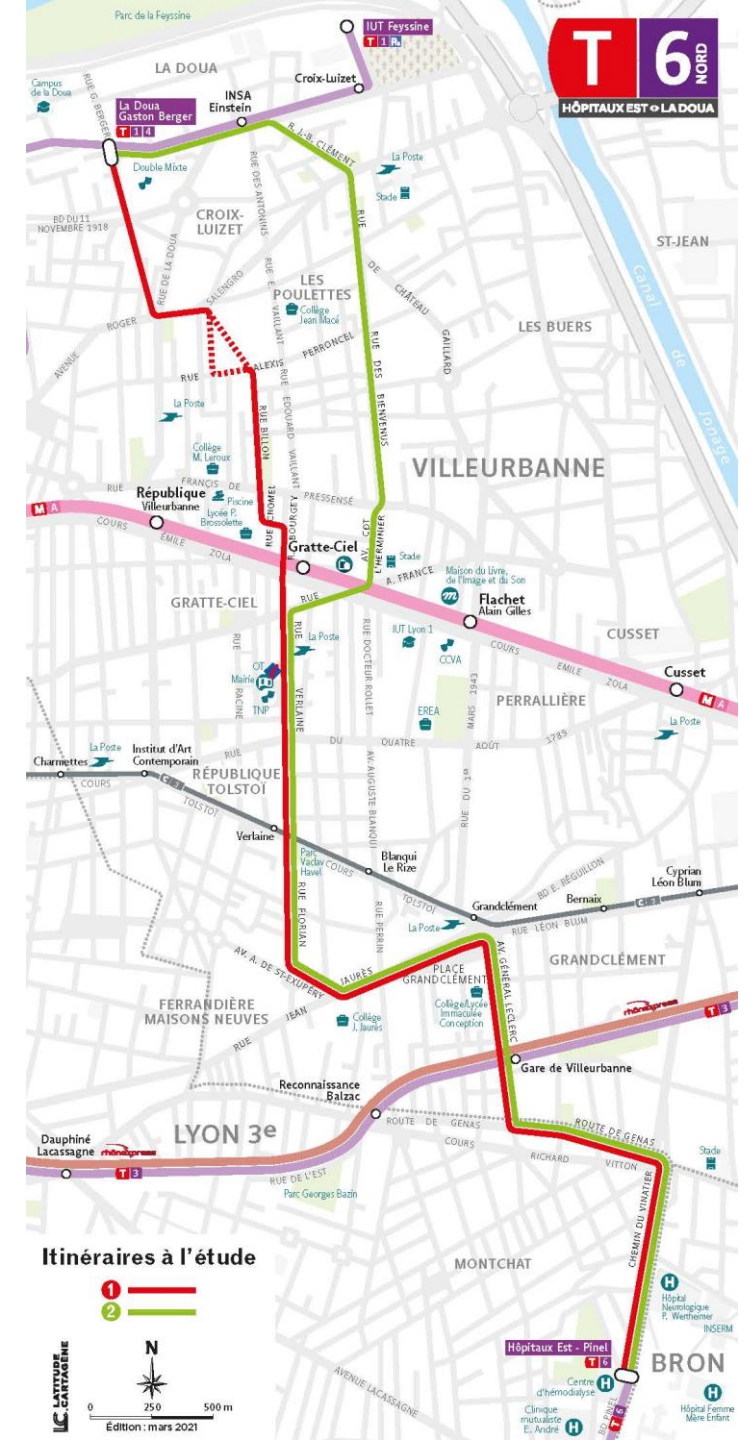
# Le choix du tracé

**Axel Sabouret**, Chef de projet T6 Nord



# Rappel des deux itinéraires présentés en concertation préalable

- Tracé historique approfondi, tracé « rouge »
- Tracé au Nord-Est, tracé « vert »





# Le bilan de la concertation préalable

*Chiffres clés*

**14 rencontres**

**9 rencontres à distance**

**5 sur le territoire du  
projet**

**3637 contributions recueillies**

**2273 avis libres et questions**  
(dont 1421 via les questionnaires)

**2785 questionnaires remplis**

Plus de **650 personnes** présentes lors des rencontres



# Le bilan de la concertation préalable

## *Synthèse de observations exprimées*

- **Une opportunité de projet confirmée**
- **La tracé au cœur des échanges :**
  - Des atouts et des inconvénients relevés sur les deux tracés présentés
  - Le tracé rouge davantage privilégié
  - Nombreuses propositions d'alternatives
- **Des fortes attentes exprimées pour la desserte à l'Est de Villeurbanne**





# Le bilan de la concertation préalable

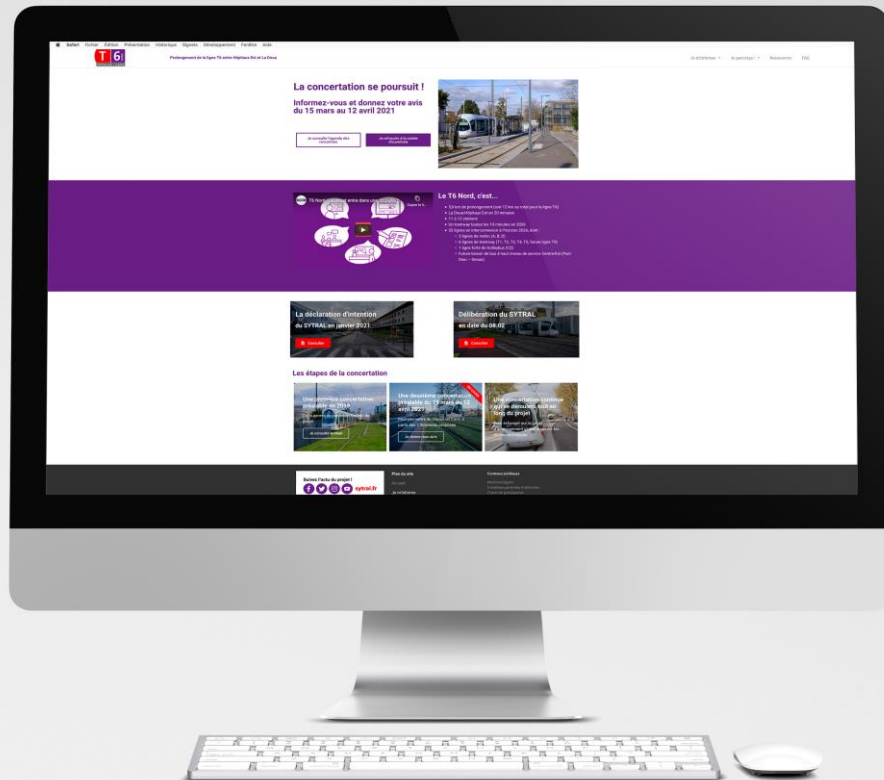
## *Synthèse de observations exprimées*

- Des inquiétudes sur l'insertion du tramway dans les secteurs contraints
- Des attentes fortes sur la prise en compte de l'environnement dans la conception du projet
- Des questionnements et préoccupations sur :
  - Le partage de la voirie
  - Le stationnement et la circulation
  - La gestion et l'organisation des travaux





# Le bilan de la concertation préalable est en ligne



[t6nord-sytral.fr](http://t6nord-sytral.fr)



# Focus sur les observations concernant la rue Billon

- Craintes liés au passage du tramway au regard de **l'étroitesse de la rue Billon**
- Rue considérée comme **inappropriée au passage de deux voies** de tramway
- Inquiétude sur la **perte de quiétude** dans la rue
- Craintes sur les **nuisances sonores et les vibrations** liées au passage du tramway
- Questionnement autour du **devenir des places de stationnement** dans la rue et des accès privés
- Questionnement et inquiétudes sur les **impacts fonciers** : Combien ? De quels types ? Où?





# Le tracé retenu et les engagements pris

## Les engagements qui vous concernent directement :

- Limiter au maximum les impacts fonciers
- Mettre en place des mesures de limitation des nuisances sonores et des vibrations
- Travailler avec les services de la Métropole et de la Ville sur le plan de circulation
- Mener une étude d'insertion des places de livraisons et garantir le maintien des accès riverains
- Assurer l'accessibilité des logements et commerces et maintenir les cheminements piéton et cycles tout au long des travaux
- Poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet





# Temps d'échange



# Les principes de conception

**Axel Sabouret**, Chef de projet T6 Nord

**Mathieu Lanher, Bertrand Savarit**, MOE T6 Nord



# Secteur concerné

Secteur situé à l'extrémité nord de la ligne T6

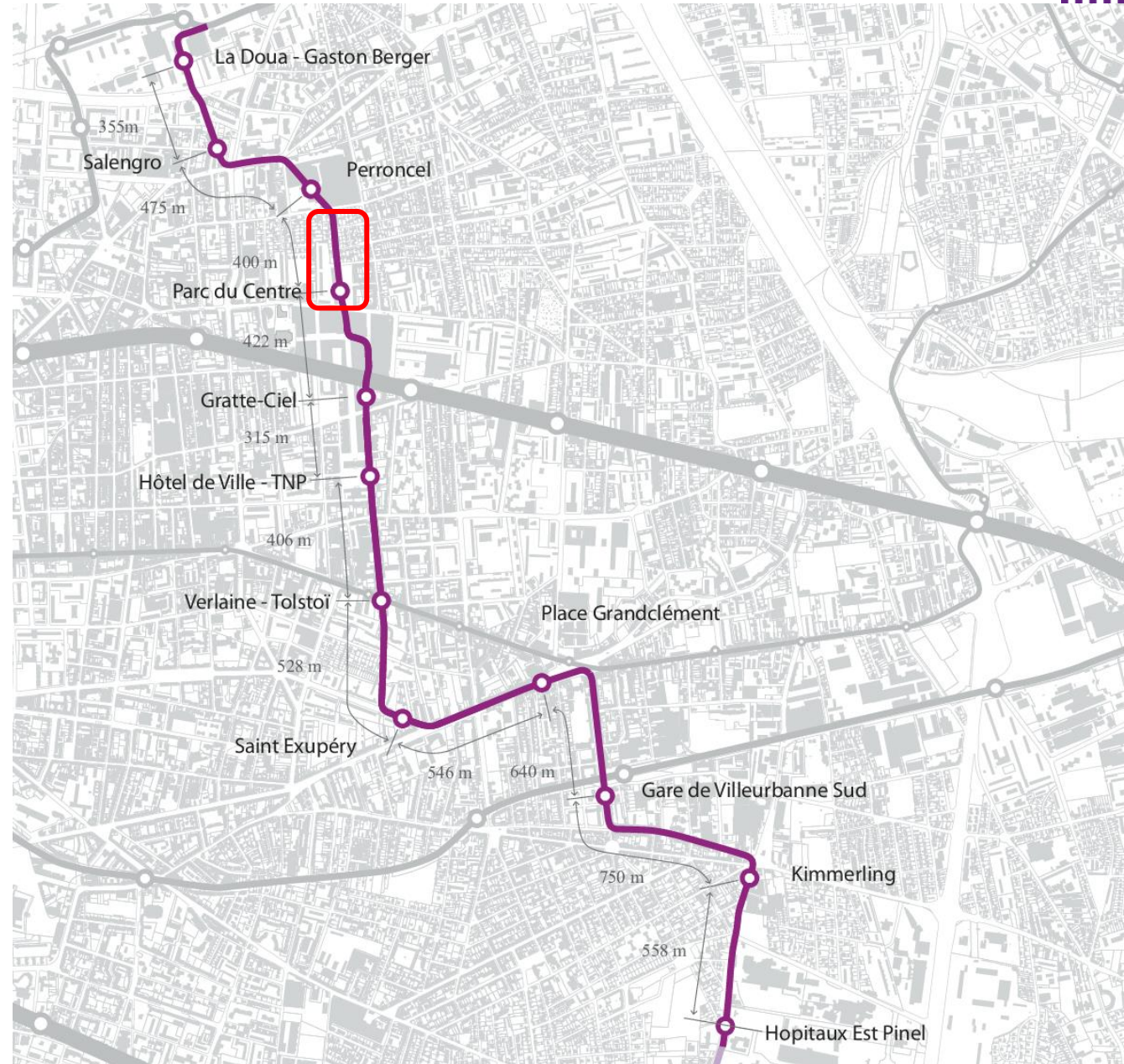
## Rue Billon Nord

Perroncel - Raspail



## Rue Billon Sud

Raspail - Pressensé

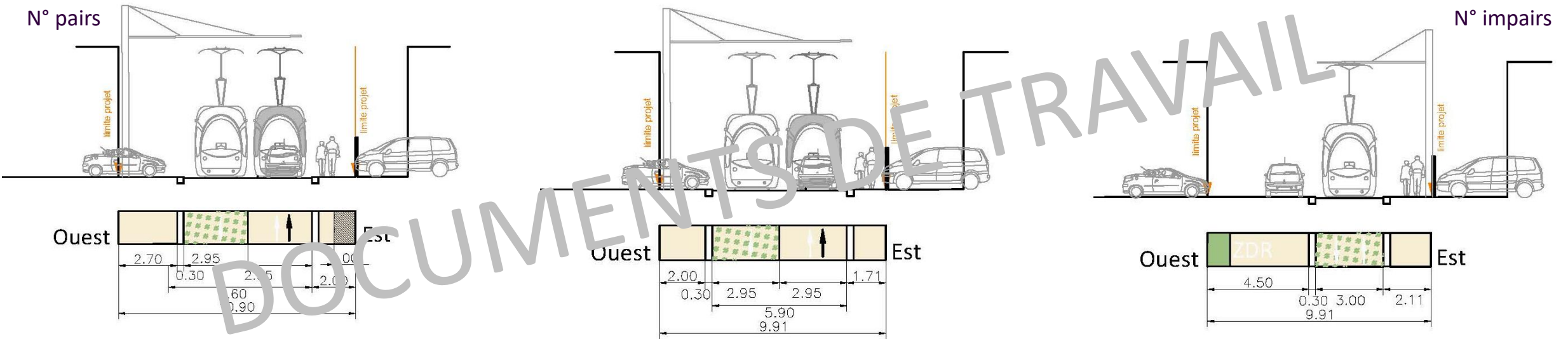




# Insertion Rue Billon « nord »



# Synthèse des trois options d'insertion



## Solution 1:

### Voie double avec acquisition

- 2.70 m de recul avec les sorties de garage et façades Ouest
- 2m de recul avec les sorties de portail et 3.50m avec les façades côté Est
- Aire piétonne

## Solution 2:

### Double-voie sans acquisition

- 2 m de recul avec les sorties de garage et façades Ouest
- 1.7 m de recul avec les sorties de portail et 5m avec les façades côté Est
- Aire piétonne

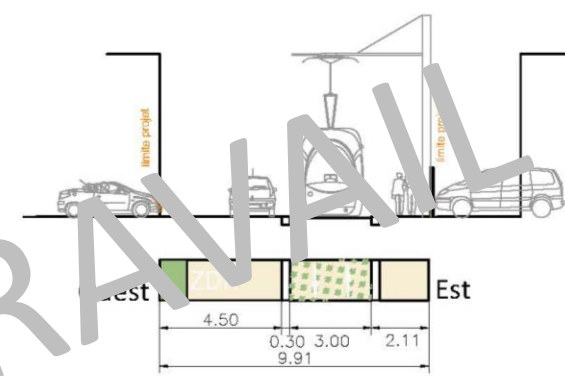
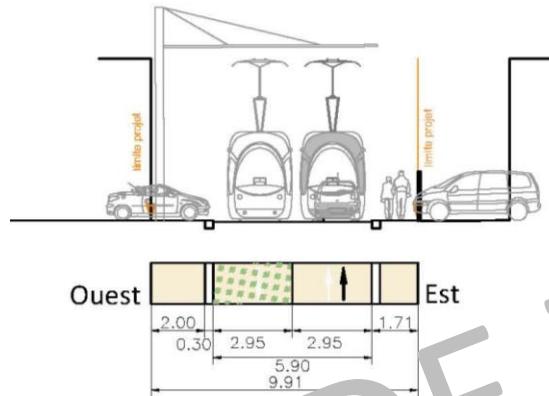
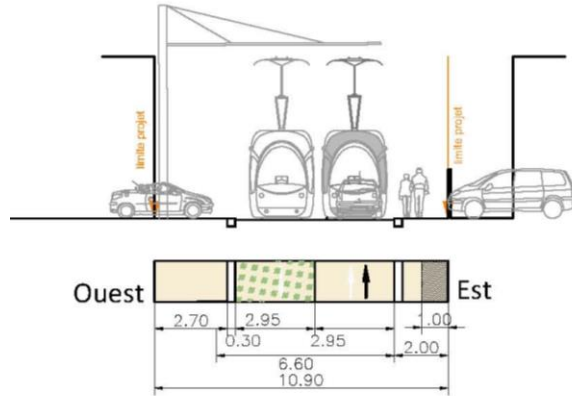
## Solution 3 :

### Voie unique sans acquisition

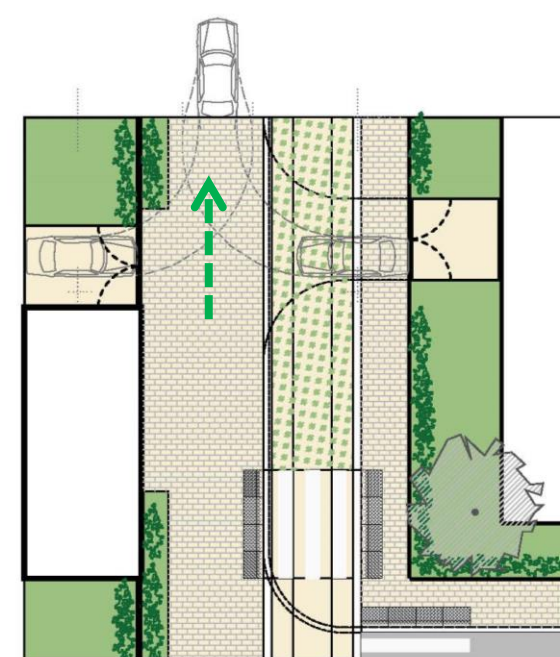
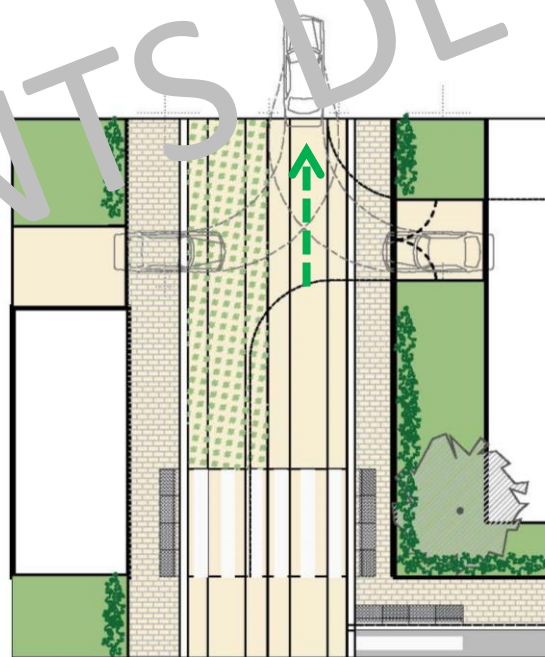
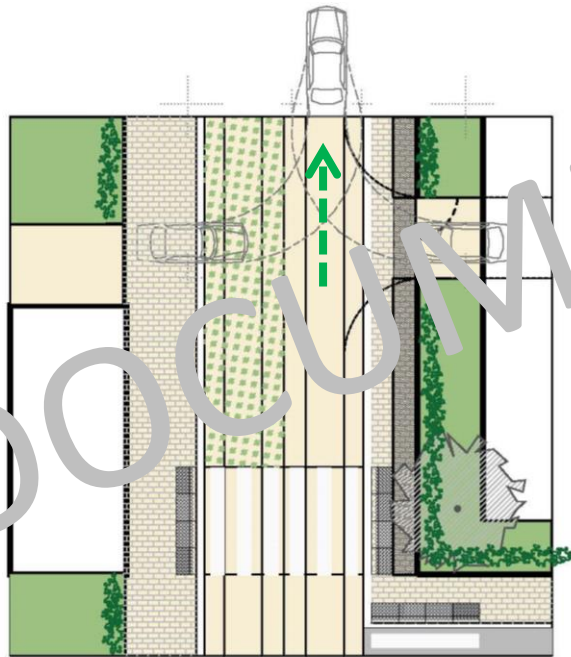
- 4.5 m de recul avec les sorties de garage et façades Ouest
- 2 m de recul avec les sorties de portail et 5m avec les façades côté Est
- Zone de rencontre



# Synthèse des insertions



N° pairs



N° impairs

**Solution 1 :**  
**Double-voie (scénario initial)**

**Solution 2 :**  
**Double-voie « optimisée »**  
**(sans acquisitions)**

**Solution 3 :**  
**Voie unique**  
**(sans acquisitions)**



# Exemple insertion voie double banalisée





# Exemple Insertion voie unique de Besançon

- Voie unique de 450 ml
- Configuration géométrique identique à la rue Billon :
  - 10 m de largeur disponible sur l'espace public
- Maisons individuelles et présence d'un habitat collectif
- Sorties riveraines avec très peu de recul (1.50m)
- Zone de rencontre avec bordures noyées





# Exemple insertion voie unique Besançon





# Exemple insertion voie unique Besançon





# Equipements et restitutions riveraines mis en œuvre Besançon

- Pas de réglementation spécifique
- Dispositifs mis en œuvre à Besançon et pris en charge par l'opération tramway :
  - Automatisation des portails situés à proximité directe de la plateforme
    - Des deux côtés de la rue pour les scénarios en voie double
    - Du côté Est pour le scénario en voie unique
  - Mise en place d'équipements (miroirs) au cas par cas pour favoriser la visibilité des riverains sur le tramway
  - Recommandation de sortir en marche avant des parcelles

Exemple d'automatisation portails



Mise en place de signalétique pour favoriser visibilité





# Equipements voie unique

Pour assurer la sécurité du systèmes de transport et éviter tout risque de collision en nez-à-nez si un tramway s'engage sur la voie unique en franchissant un signal ferroviaire au rouge :

- Mise en place de signaux lumineux
- Mise en place de signaux sonores d'alerte (besoin à confirmer avec les autorités de sécurité en fonction de la configuration de la zone et notamment de la co-visibilité entre les rames)

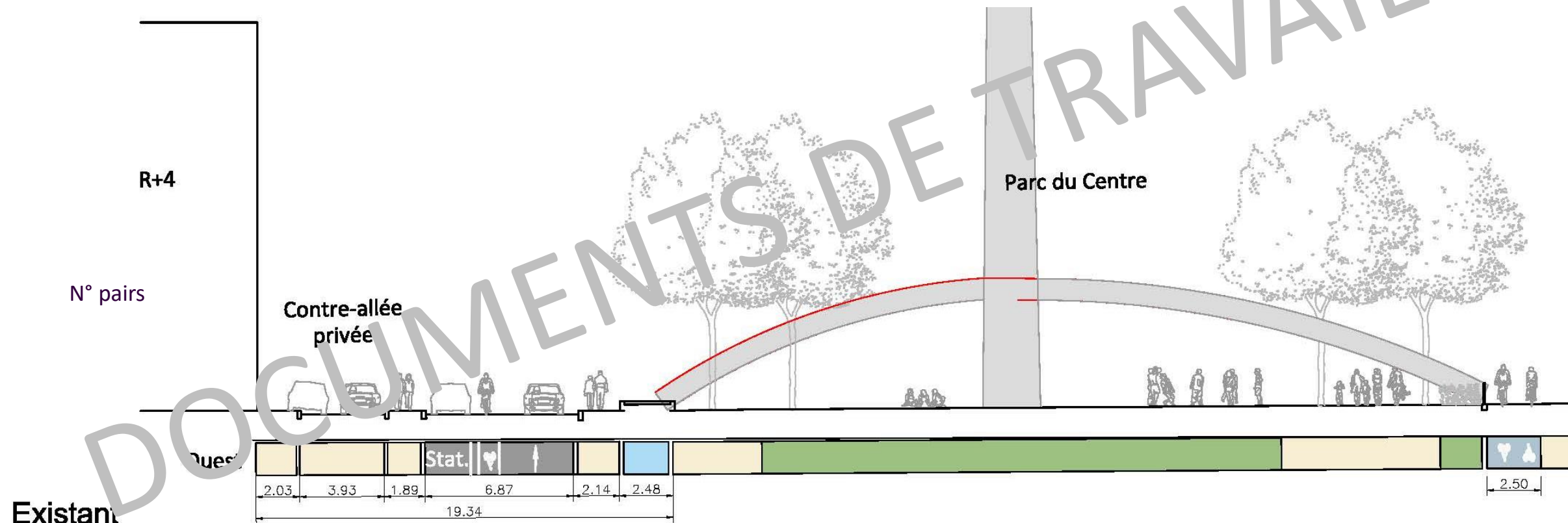




# Insertion Rue Billon « Sud »

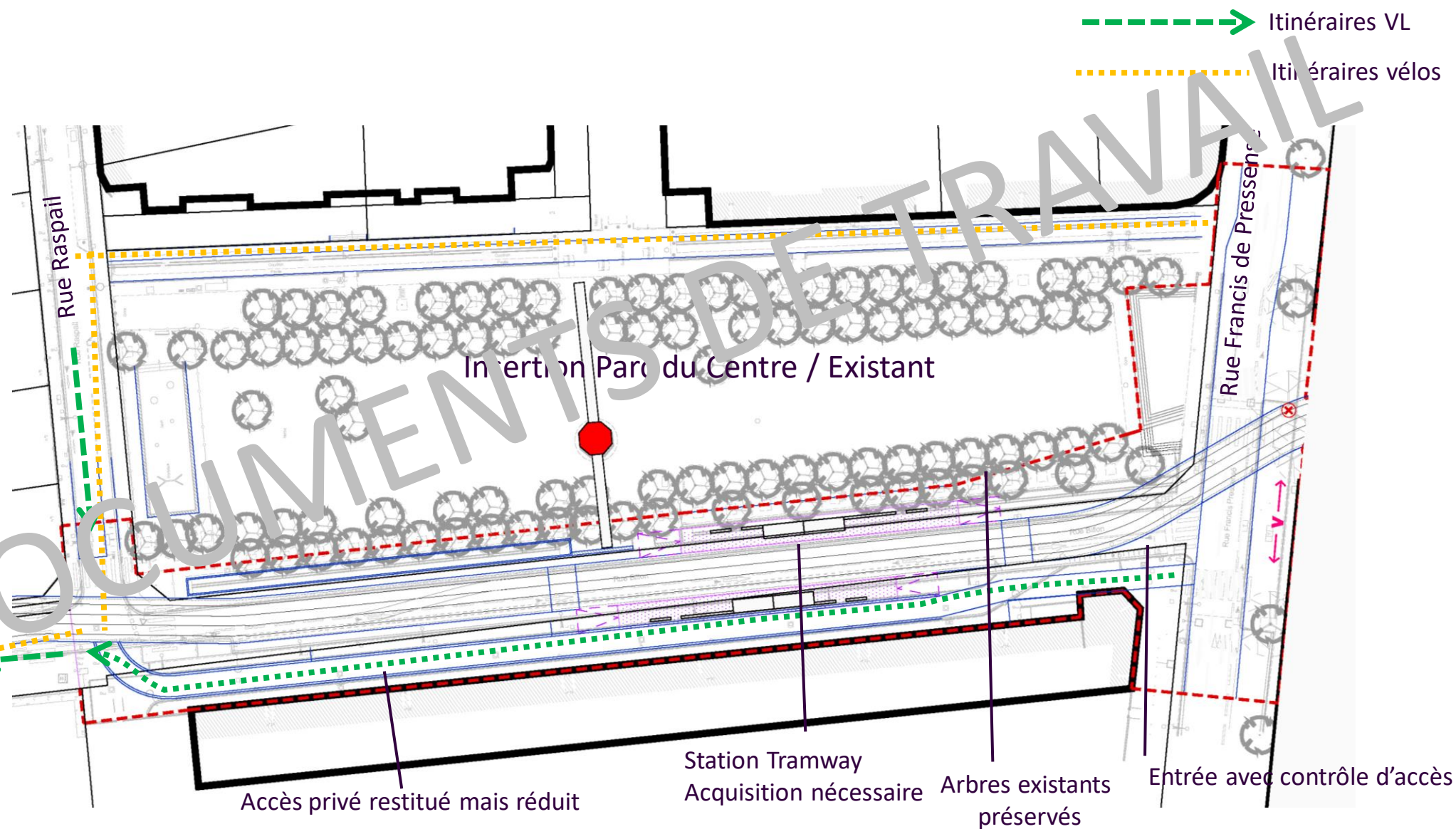


# Insertion Parc du Centre / Existant



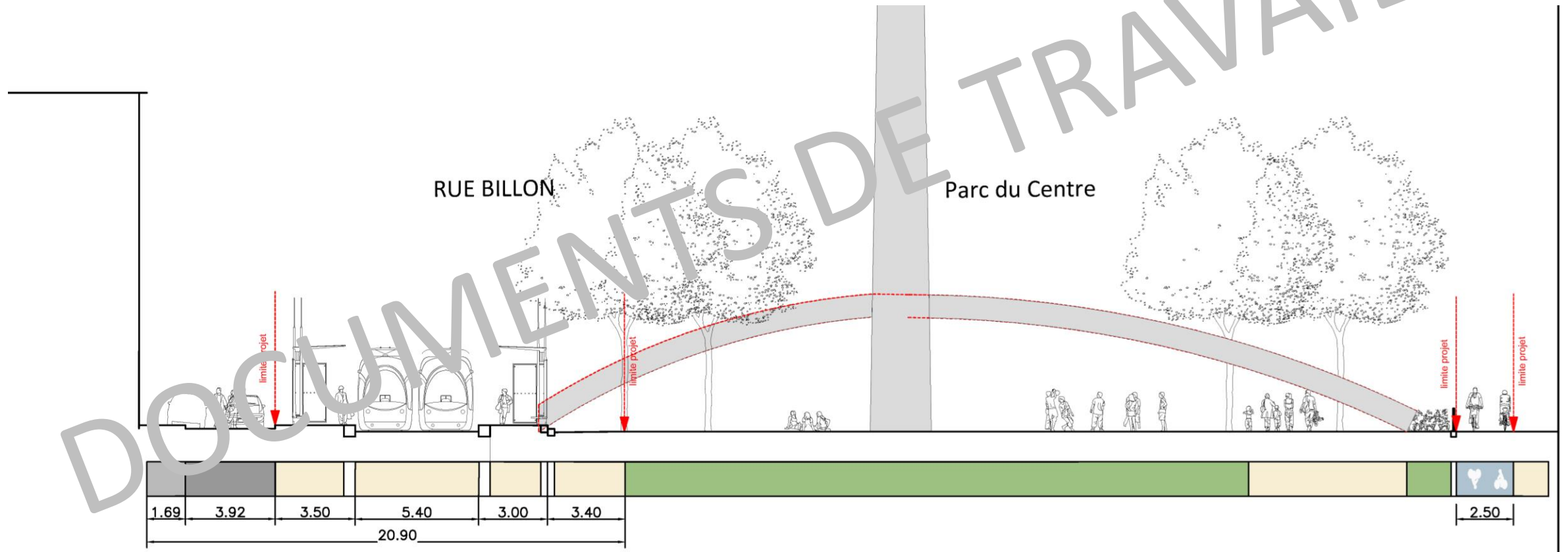


# Insertion Parc du Centre / Projet



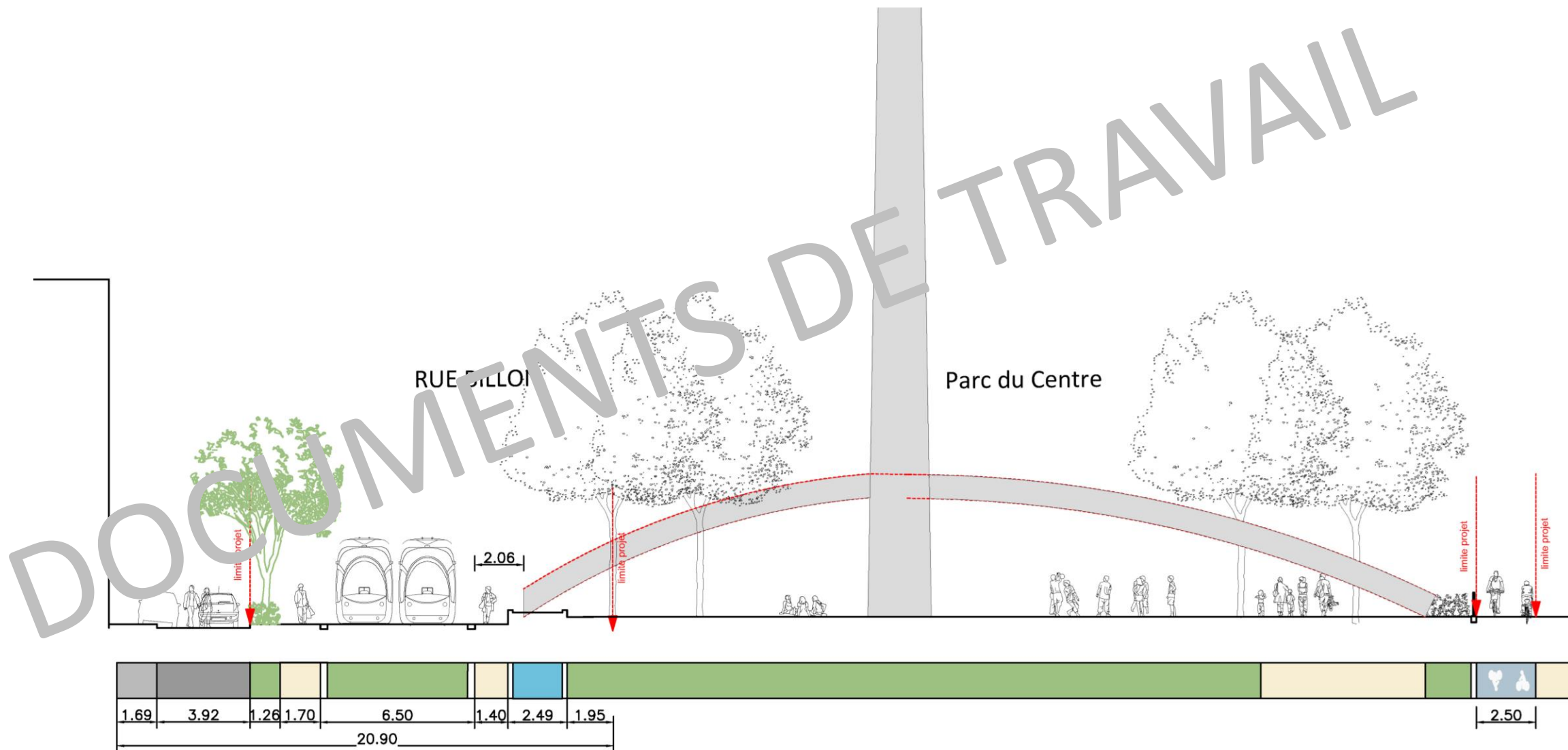


# Coupe Parc du Centre –station





# Coupe Parc du Centre – Hors Station





# Plan de circulation







# Questions / Réponses



# Temps d'échange



# Les prochaines étapes

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord



# La poursuite des études

- **Fin Etudes « Avant-projet » 1 : septembre 2021**
- **Fin Etudes « Avant-projet » 2 : janvier 2022**
- **Début Etudes « Projet » : février 2022**
  - **Enquête publique : juin 2022**
- **Fin Etudes « Projet » : septembre 2022**



# Juin 2021 -> Juin 2022 concertation continue:

Concertation et dialogue avec les habitants, commerçants, riverains et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet.

- **Une concertation ouverte** à tous ceux qui le souhaitent pour poursuivre les échanges sur les thématiques liées au projet, par secteur à chaque phase d'étude (AVP/ PRO). Ces temps d'échange seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme du projet :

**RDV en septembre pour un atelier du secteur couvrant la rue Billon**

- **Une concertation ciblée**, à destination des riverains et commerçants concernés. Des temps de rencontres de proximité leurs seront dédiés. Ils accompagneront le dispositif de « relation riverains ».

**Une chargée de relation riverains est dédiée au projet, Sandrine Besson**, et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord.

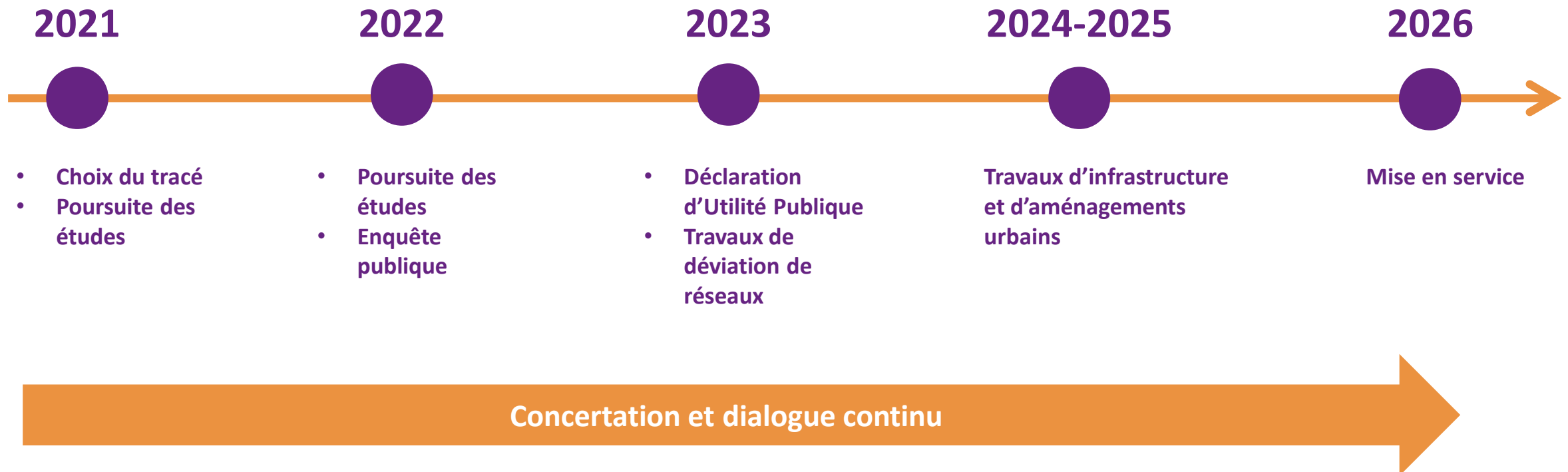
Ce dispositif contribue :

- ☐ à la bonne information sur l'avancée des projets et des travaux auprès des riverains des chantiers et des usagers du réseau,
- ☐ au recueil des informations et besoins de chacun (livraisons, accès, collecte de déchets, spécificités de sécurités, horaires, etc.)

Pour la contacter : [T6N-Contact@sytral.fr](mailto:T6N-Contact@sytral.fr)



# Rappel du planning général du projet





# Conclusion



**Merci de votre attention !**