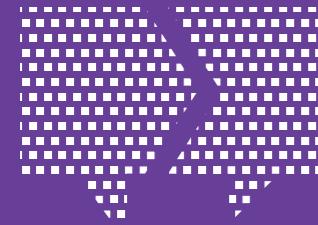




HÔPITAUX EST ↔ LA DOUA

CONCERTATION PRÉALABLE

du 15 mars au 12 avril 2021



Dossier de concertation



Construisons ensemble le tramway T 6 !

Suivez l'actu du projet !



SYTRAL

SOMMAIRE

Introduction.....	3
Destinations 2026, un catalyseur.....	4
5 minutes pour comprendre le projet et la concertation.....	6
Les acteurs.....	8

PARTIE I – DESSERVIR LE TERRITOIRE.....	9
T6 Nord : une expression des engagements métropolitains en faveur des transports en commun.....	10
Des secteurs en mutation.....	12
Les 3 enjeux du prolongement de la ligne T6.....	16
Le tramway, un choix durable partagé.....	20
Un projet à préciser.....	21

PARTIE II – LE PROJET EN 2021.....	27
Un projet, deux itinéraires possibles.....	28
Analyse multicritères des deux tracés.....	30
Synthèse de l'analyse multicritères.....	56

PARTIE III – LA CONCERTATION PRÉALABLE ET LE CALENDRIER DU PROJET **59**

Le cadre réglementaire.....	60
Le calendrier du T6 Nord.....	62

PARTIE IV – APRÈS LA CONCERTATION PRÉALABLE **63**

Un projet collectif, une concertation continue	64
Vous accompagner	64

PARTIE V – GLOSSAIRE **67**





INTRODUCTION

Depuis novembre 2019, la ligne T6 relie Debourg aux Hôpitaux Est. Son prolongement vers la Doua vise à desservir des pôles urbains majeurs et à boucler une première ligne de rocade de transports en commun à l'intérieur du périphérique lyonnais (boulevard Laurent Bonnevay).

Ce prolongement a déjà donné lieu à une première concertation préalable, tenue du 2 mai au 14 juin 2019. Cette étape, lors de laquelle les échanges ont été riches et suivis, a permis d'évaluer la contribution du projet au renouvellement de l'offre de mobilité du territoire, à la consolidation du réseau de transports en commun et à l'accélération du report modal. Pas moins de 93% des participants ont émis un avis favorable au prolongement.

Une articulation avec le territoire à approfondir

Si sa légitimité ne fait donc plus débat, le grand défi que représente l'insertion du tramway dans le tissu urbain de Villeurbanne a été mis en évidence lors de cette première concertation.

Confirmant ce qui avait été identifié en première approche, les secteurs Gratte-Ciel et Grandclément présentent des contraintes techniques et toutes les interrogations sur la possibilité d'un tracé plus à l'Est ne sont pas levées.

Au même titre que l'insertion, l'articulation du T6 Nord au sein du système de transports et la desserte des 4 grands pôles urbains (Hôpitaux Est, secteur Grandclément, quartier Gratte-Ciel, et campus LyonTech La Doua - Insa Lyon) nécessitent un approfondissement.

Une nouvelle approche du projet

Dans le sillage du bilan de la première concertation préalable, le SYTRAL a décidé de reprendre les études à partir d'un faisceau élargi et d'ouvrir une nouvelle étape de réflexion.

Cette démarche s'appuie sur un diagnostic renouvelé et une analyse comparative complète de l'axe central (Gratte-Ciel, Salengro, Gaston Berger) et d'un axe Nord-Est (Bienvenus, Château Gaillard, Jean-Baptiste Clément...)

Ces orientations répondent par ailleurs aux ambitions développées par les élus du territoire, précisées dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL.

Quel que soit le tracé finalement retenu, les atouts et contraintes du T6 Nord devront être partagés. Ils engagent l'ensemble des acteurs : élus, habitants, commerçants et utilisateurs de la future ligne T6 dans son ensemble. C'est pourquoi la concertation se veut la plus ouverte possible, permettant à chacun de bien s'approprier le projet et d'aboutir à une vision commune des déplacements et du cadre de vie.

DESTINATIONS 2026, UN CATALYSEUR



Projet de territoire à part entière, le prolongement de la ligne T6 vise à répondre aux besoins des habitants de Lyon, Bron et Villeurbanne. Il bénéficie de la dynamique du nouveau plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL, « Destinations 2026 ».

Renouveler l'ambition métropolitaine en matière de transports

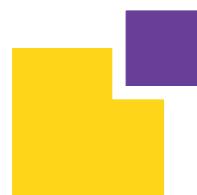
En cohérence avec les orientations du Plan de Déplacements Urbains, « Destinations 2026 » est l'ambitieux plan d'investissement multimodal du SYTRAL au service du territoire et de la transition énergétique. Son budget de 2,55 milliards d'euros sur la période 2021-2026, le double de celui des mandats précédents, consiste à faire du 1^{er} réseau de transports publics français (hors région parisienne) :

- **un système de transports en commun attractif et performant**, véritable alternative à la voiture individuelle,
- **un réseau fortement interconnecté**, sans coupure, pour réduire les inégalités territoriales,
- **un outil de développement du territoire adapté à l'urgence climatique**.

Le réseau demain

« Destinations 2026 » prévoit de poursuivre le développement du réseau TCL (Transports en Commun Lyonnais) autour de plusieurs axes :

- **La modernisation des 130 lignes du réseau de bus** comprend, entre autres, le renouvellement de 40% de la flotte de véhicules (électrique, gaz naturel de ville - GNV). D'autre part, deux nouvelles lignes express (Porte de Lyon – Gare de Vaise, Gare d'Yvours – Bellecour) sont créées. 10 corridors dédiés à la circulation des bus sont identifiés pour améliorer les performances de 15 lignes de bus majeures.
- **43 nouvelles rames de tramway** circuleront sur les lignes actuelles et futures. Le développement du réseau tramway passe également par de nouvelles dessertes : **lignes T7** et prolongement de la **ligne T2** mises en service fin mars 2021, prolongement de la **ligne T6** au nord et création de 3 nouvelles lignes (**T8 Bellecour – Part-Dieu, T9 La Soie – La Doua et/ou Charpennes, T10 Gare de Vénissieux – Gerland**).
- À l'automne 2021, trois projets de prolongement (lignes A, B, D) et une nouvelle ligne de métro (ligne E entre Part-Dieu et Francheville – Craponne) feront l'objet d'une consultation publique afin d'orienter les décisions de choix à long terme pour le développement du réseau métro.
- D'ici 2025, des concertations vont être menées dans l'objectif de mettre en service une ligne de transport par câble.
- Destinations 2026 propose également d'autres améliorations notables sur le réseau existant :
 - de nouveaux modes de paiement (mobilité connectée),
 - la rénovation de 5 stations de métro sur les lignes A et C,
 - le renforcement de la sécurité (vidéo-surveillance embarquée),
 - une tarification intégrée TER-TCL pour une meilleure intermodalité...



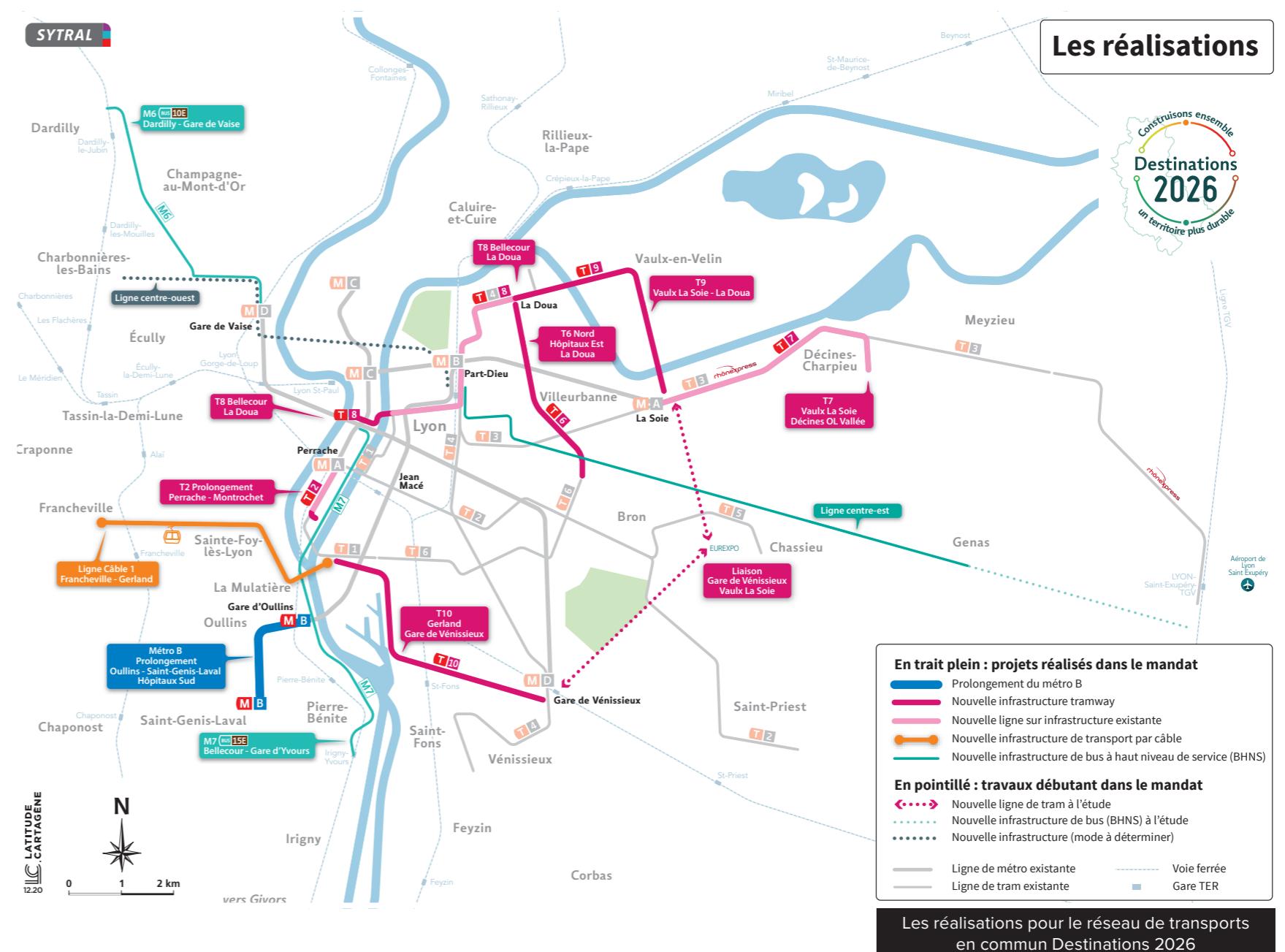
T6 Nord : une contribution multiple à la transformation du réseau

Le prolongement de la ligne T6 vise à relier des sites majeurs comme le campus de La Doua (25 000 étudiants) ainsi que le centre-ville de Villeurbanne et le secteur Grandclément.

Connecté à la plupart des lignes de tramway et de métro existantes de l'agglomération, le prolongement de la ligne T6 participera directement au renforcement du réseau de transports en commun lyonnais.

La ligne T6 dans son ensemble permettra la réalisation complète de la rocade en tramway à l'intérieur du périphérique lyonnais, contribuant fortement au report modal.

La fréquence de passage (10 minutes à la mise en service, 5 à 7 minutes à terme) et le confort proposé aux voyageurs font du tramway un mode performant, agréable et sûr. Au-delà du projet de transport, il est l'occasion de vivre et voir la ville autrement.



À retenir

D'ICI 2026, 4 LIGNES
DE TRAMWAY SERONT
CRÉÉES, SOIT 25 KM
DE NOUVELLES VOIES.

5 MINUTES POUR COMPRENDRE LE PROJET ET LA CONCERTATION

Donner à la ligne T6 son plein potentiel

Mise en service en novembre 2019, la section Sud de la ligne T6 (Debourg – Hôpitaux Est – Pinel) a été conçue par le SYTRAL en partenariat avec la Métropole de Lyon et les Villes de Lyon, Bron et Vénissieux.

Son prolongement entre les Hôpitaux Est et le pôle universitaire de La Doua a été envisagé dès la réalisation de la section Sud. La ligne T6, dans son ensemble, est inscrite dans les documents directeurs de planification du territoire de la métropole lyonnaise :

- **Schéma de Cohérence Territoriale** - (SCoT) Agglomération lyonnaise 2030.
- **Plan de Déplacements Urbains** (PDU) 2017 – 2030.
- **Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat** (PLU-H) de la Métropole, entré en vigueur le 13 mai 2019.

Une extension nécessaire

Le prolongement de la ligne T6 poursuit **3 objectifs** :

- **améliorer l'offre de transports collectifs**, afin de desservir et irriguer des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et les grands équipements, ainsi que d'accompagner la structuration de la ville en devenir.
- **poursuivre le maillage du réseau de transports en commun** en créant une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes du réseau sur l'Est de l'agglomération.
- **continuer à améliorer le report modal de la voiture particulière** vers les transports en commun pour une ville plus apaisée et moins polluée.

La fréquentation estimée de la ligne prolongée est d'environ 55 000 voyages journaliers.

LA FRÉQUENTATION
ESTIMÉE DE LA LIGNE
PROLONGÉE EST
DE 55 000 VOYAGES
JOURNALIERS.

Caractéristiques générales



5,6 KM
(SOIT 12 KM AU TOTAL POUR LA LIGNE T6)

11 À 12 STATIONS
LA DOUA <> HÔPITAUX EST
EN 20 MINUTES



32 LIGNES
EN INTERCONNEXION
À L'HORIZON 2026 DONT :



- 3 lignes de métro (A, B, D)
- 6 lignes de tramway (T1, T2, T3, T4, T5, future ligne T9)
- 1 ligne forte de trolleybus (C3)
- Future liaison de bus à haut niveau de service Centre-Est

Poursuivre les premiers échanges

La concertation préalable organisée du 2 mai au 14 juin 2019 et les débats qui l'ont accompagnée ont confirmé l'intérêt du projet et la forte adhésion du public.

Les contours d'un tracé desservant 4 pôles économiques et urbains (Hôpitaux Est, quartier Grandclément, centre-ville de Villeurbanne, Campus LyonTech La Doua - INSA Lyon) ont été précisés.

Cette période de partage a mis en évidence :

- **de fortes contraintes d'insertion** dans un secteur urbain particulièrement dense, nécessitant d'affiner le tracé,
- **de nombreuses inquiétudes** quant à un passage par l'avenue Henri Barbusse,
- **des interrogations persistantes** sur la desserte des secteurs situés au Nord-Est du tracé,
- **l'utilité d'une analyse comparative** de différentes variantes sur la base d'une étude thématique approfondie.

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 soumettre le projet à une nouvelle phase de concertation préalable.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DU PROJET

La concertation préalable est organisée conformément aux articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L.121- 16 du code de l'environnement.

LES ACTEURS DU PROJET

Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) est maître d'ouvrage du prolongement de la ligne T6.

Les études sont menées en partenariat avec les acteurs du territoire:

- la Métropole de Lyon,
- la Ville de Villeurbanne,
- la Ville de Bron
- la Ville de Lyon.



Itinéraires à l'étude, soumis à concertation

LES ACTEURS

Le SYTRAL

Depuis 2015, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) organise les transports sur le territoire de la Métropole de Lyon (réseau TCL), du Département du Rhône (réseau Cars du Rhône) et de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône (réseau Libellule), ainsi que les services Optibus (transport à la demande des personnes à mobilité réduite) et Rhônexpress (desserte de l'aéroport Lyon St. Exupéry). L'exploitation des réseaux est confiée à des opérateurs privés dans le cadre d'une délégation de service public.

Le SYTRAL est maître d'ouvrage du projet de prolongement de la ligne T6. Les 31 élus du comité syndical du SYTRAL définissent notamment :

- l'offre de transport (itinéraires, implantation des arrêts, fréquence des lignes),
- les normes de service (régularité, propreté, information voyageurs),
- la tarification.

La Métropole de Lyon

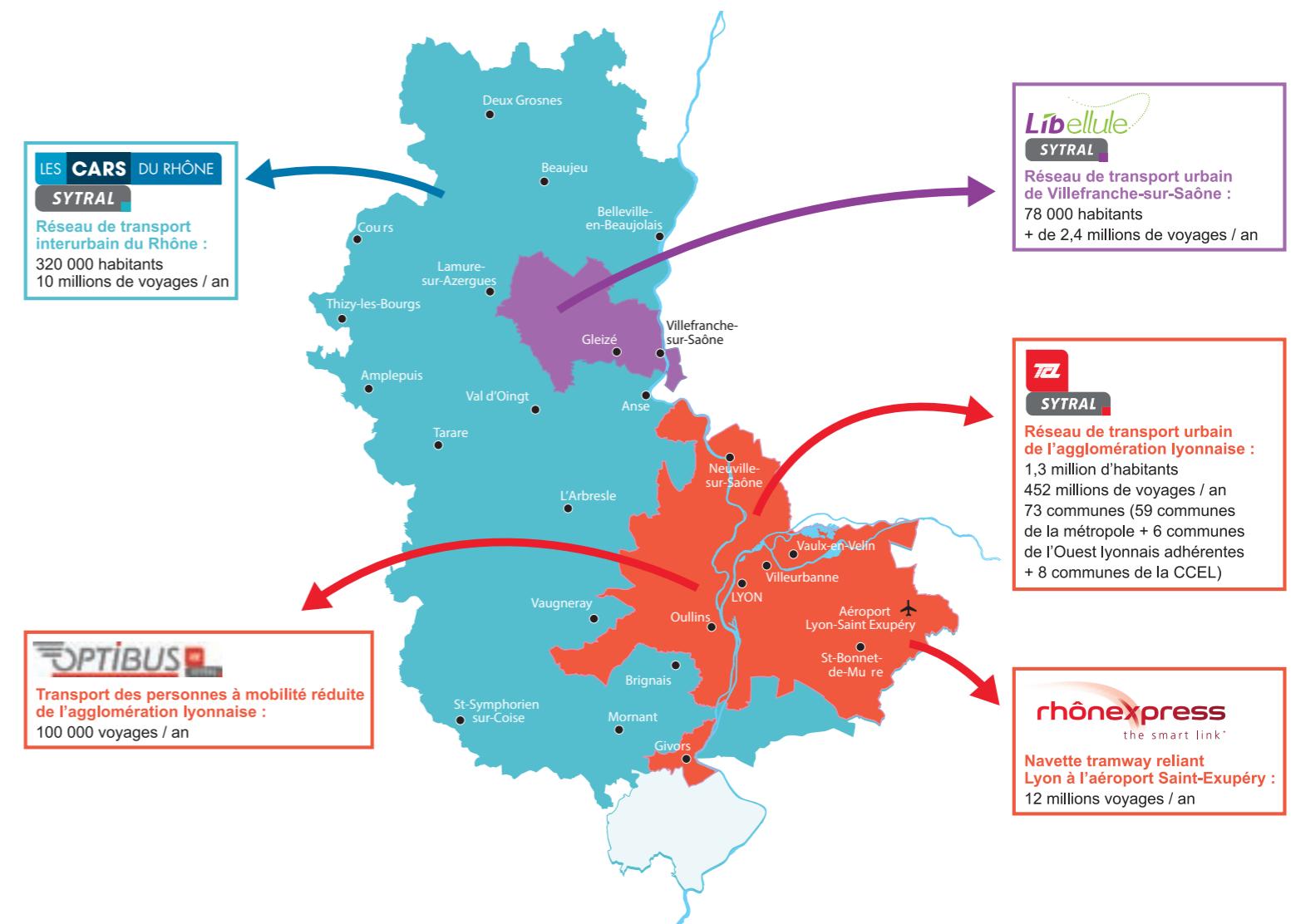
Au titre de ses compétences sur les aménagements urbains, la Métropole de Lyon participe aux échanges techniques et aux décisions. Les différents services concernés par le projet (développement urbain, voirie, eaux, déplacements, cycles...) sont impliqués dans la conduite du projet.

Les Villes de Villeurbanne, Bron et Lyon

Les municipalités interviennent au travers de leurs compétences territoriales (stationnement, éclairage public, espaces verts, marchés forains et manifestations...)

Et aussi...

- Les habitants de la Métropole
- Les riverains de la ligne
- Les usagers des transports



Le périmètre d'action du SYTRAL

1.

DESSEURVIR LE TERRITOIRE

T6 NORD: UNE EXPRESSION DES ENGAGEMENTS MÉTROPOLITAINS EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

Au même titre que les différents projets de transport en cours ou à venir sur le territoire de la métropole lyonnaise, et notamment ceux de «Destinations 2026», le projet s'inscrit dans les documents de planification du territoire.

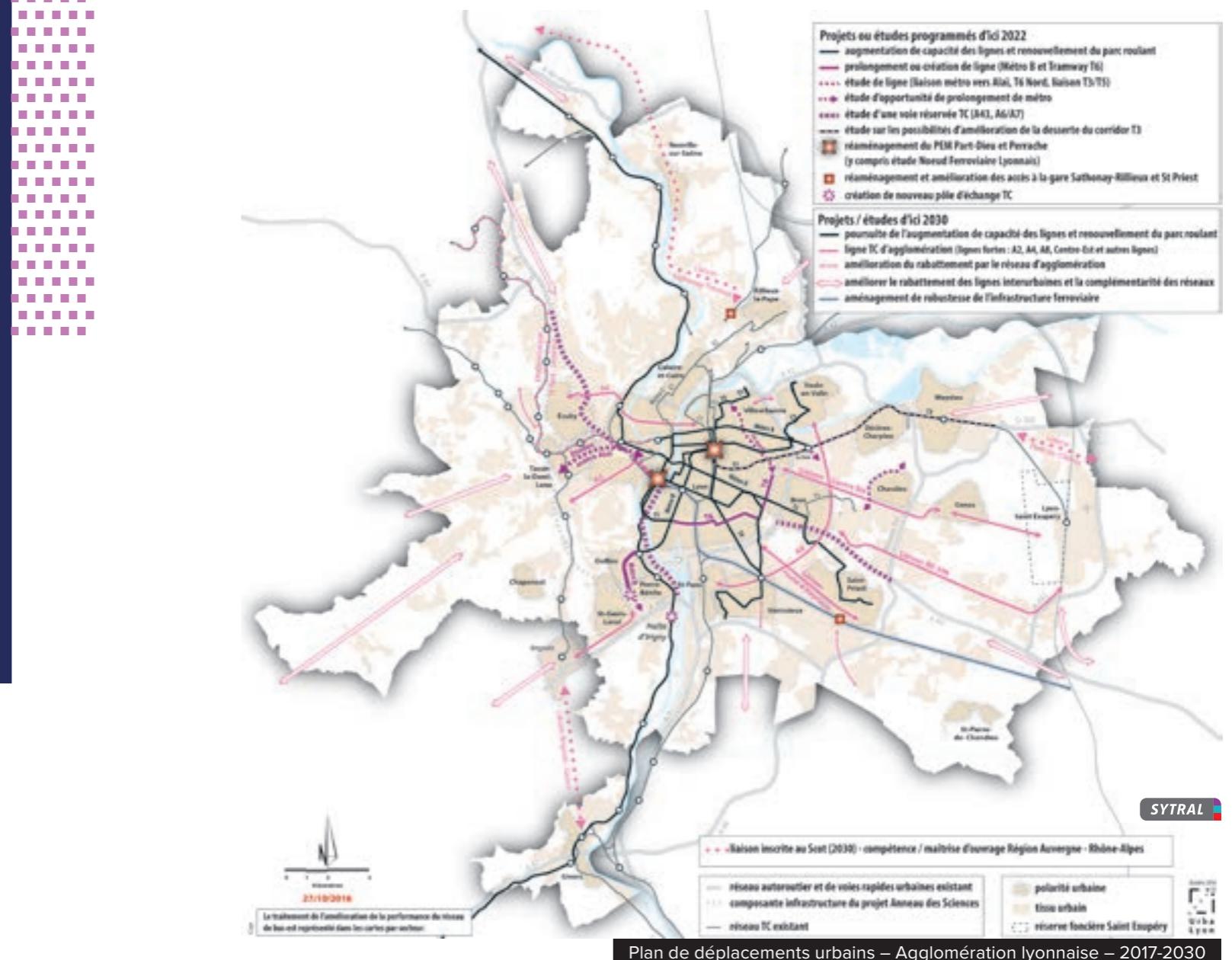


Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Horizon 2030

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise est le document de planification du territoire élaboré par les collectivités locales permettant d'orienter son développement à un horizon de 10-15 ans. Le SCoT prévoit la réalisation d'un corridor urbain structuré autour du réseau de transports collectifs via le centre de Villeurbanne. Le prolongement de la ligne T6 y répondra directement.

Le plan d'action du PDU s'articule autour de **8 axes** :

1. Une mobilité sans couture.
2. Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs.
3. Des transports collectifs performants et attractifs.
4. Une mobilité automobile régulée et raisonnée.
5. L'accompagnement du changement de comportement.
6. Une mobilité pour tous et dans les territoires les plus vulnérables.
7. Des transports de marchandises intégrés.
8. Une gouvernance et des financements adaptés.

LA RÉALISATION DU PROJET T6 NORD S'INSCRIT PLUS PARTICULIÈREMENT DANS LES 6 PREMIERS AXES. ELLE PERMET DE RÉALISER INTÉGRALEMENT L'AXE A7, LIGNE DE ROCADE DE TRANSPORTS EN COMMUN INSCRITE AU PDU DEPUIS 1997.



Plan de déplacements urbains (PDU) 2017-2030

Élaboré sous Maîtrise d’Ouvrage SYTRAL en lien avec l’État, la Région et la Métropole de Lyon, le PDU définit les principes régissant le transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement. Le diagnostic et le programme d’actions qui l’accompagnent font ressortir quatre enjeux importants : le cadre de vie et de santé publique, l’équité et la cohésion sociale, un système de mobilité pensé pour l’usager et l’habitant et, enfin, un système de mobilité au service d’une agglomération multipolaire et attractive.

Plan Local d’Urbanisme et de l’Habitat (PLU-H)

Entré en vigueur en 2019, le PLU-H réglemente le droit des sols sur le territoire métropolitain à partir de grands objectifs de développement (économie, habitat et environnement). Il est le prolongement du PLU (hors Givors, Grigny, Lissieu et Quincieux) adopté par l’assemblée communautaire le 11 juillet 2005.

En cohérence avec les orientations du PLU-H, le prolongement de la ligne T6 permettra la desserte des grandes centralités (Gerland/Debourg, Mermoz à Lyon et Grandclément, centre-ville de Villeurbanne), des pôles d’activités (Hôpitaux Est) et des pôles universitaires (ENS Lyon, Campus LyonTech La Doua - INSA Lyon), confortant ainsi le choix d’un transport en commun stimulant les modes actifs (vélo et marche).

**LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE T6
PERMETTRA LA DESSERTE
DES GRANDES CENTRALITÉS (...),
DES PÔLES D’ACTIVITÉS (...)
ET DES PÔLES UNIVERSITAIRES (...)**

8 %
de part modale
« modes actifs »
en 2030

ENCOURAGER LES MOBILITÉS ACTIVES

Le Plan d’Action pour les Mobilités Actives (PAMA) décrit les politiques du Grand Lyon en faveur des modes actifs (marche, vélo, roller...).

Ce référentiel décline les orientations du PDU et du PLU-H à travers deux objectifs stratégiques:

- une part modale «modes actifs» fixée à 8 % dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDU) en 2030, dont la réalisation passe par la création d’un réseau cyclable de 1000 km en 2020,
- l’augmentation de la portée moyenne des déplacements piétons à 1 km, soit 15 minutes de marche (la portée moyenne étant de 650 m en 2019).

En application de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) et de la Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Énergie (LAURE), qui impose des itinéraires cyclables sur l’itinéraire du tramway, le prolongement de la ligne T6 complètera le maillage cyclable de la Métropole de Lyon. Il favorisera également la création de cheminements piétons lisibles et confortables

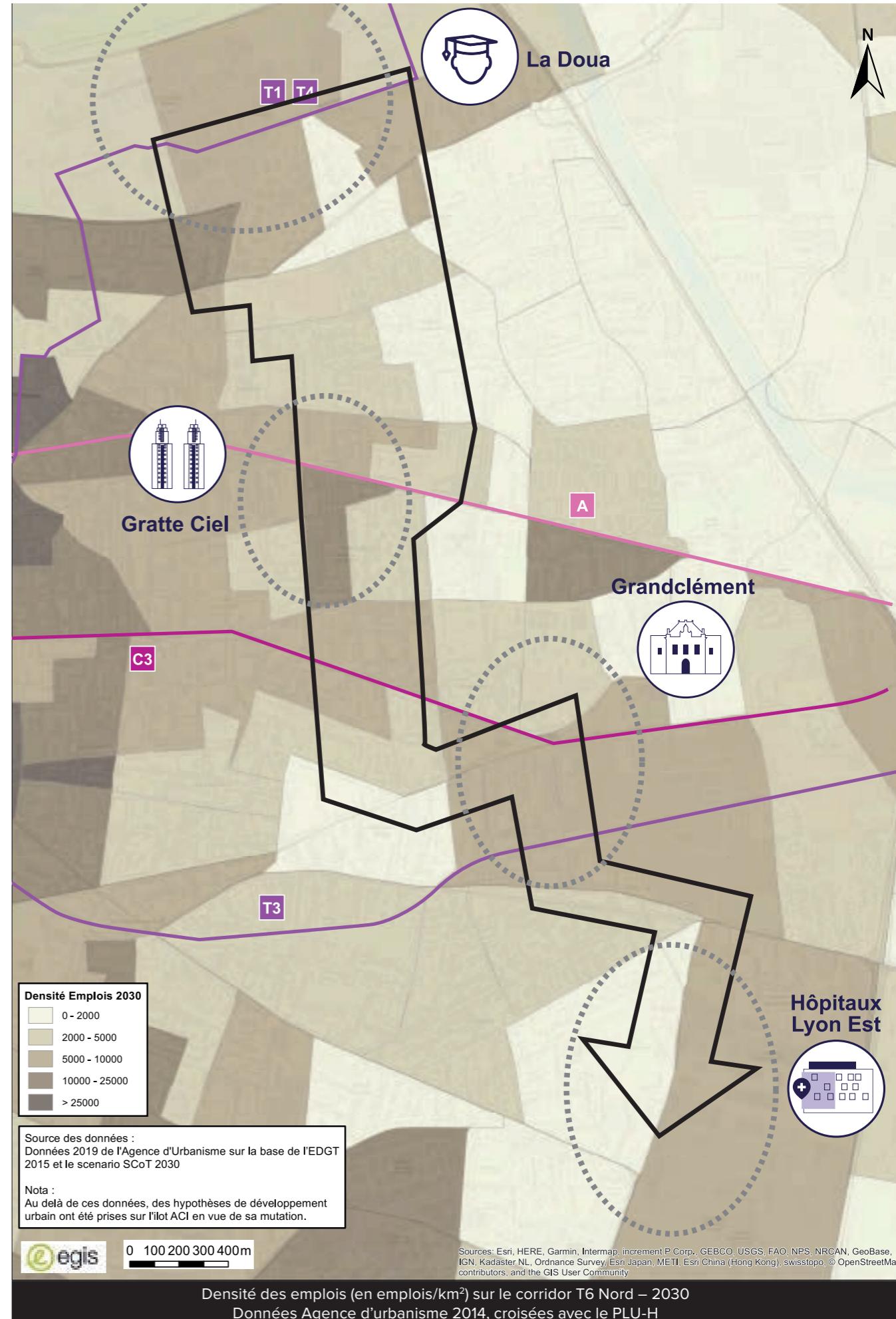
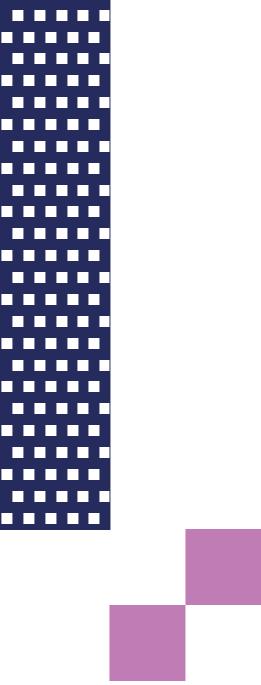
DES SECTEURS EN MUTATION

Un territoire contrasté

Troisième métropole française après Paris et Marseille, Lyon ne cesse de confirmer son attractivité. Sa croissance démographique se poursuit, avec plus de 120 000 nouveaux habitants entre 2007 et 2017. Sur la même période, Villeurbanne a gagné 9550 habitants.

La Métropole et les Villes de Bron et Villeurbanne ont engagé de longue date une politique de la ville destinée à organiser un territoire marqué notamment par des carences d'axe Nord – Sud structurants. Le corridor d'étude du projet de prolongement de la ligne T6, inscrit majoritairement au sein de Villeurbanne, se positionne sur 3 secteurs :

- au Sud, un secteur d'emploi important mêlant santé (Hôpitaux Est, à Bron et Lyon) et activité artisanale et tertiaire (quartier Grandclément), en pleine mutation. Les activités artisanales se maintiennent tandis que les activités tertiaires s'affirment (ZAC Grandclément) ;
- au centre, de la place Grandclément jusqu'au Nord du centre-ville, un secteur structuré autour d'un axe Nord – Sud, marqué par une densification de l'habitat et des activités, ponctué de lieux emblématiques en centre-ville (ensemble historique des Gratte-Ciel, Hôtel de Ville, TNP...) ;
- au Nord, un secteur en partie pavillonnaire, propre à Villeurbanne, caractérisé par la présence du Campus LyonTech La Doua – INSA Lyon, sur lequel un projet urbain est en cours avec une vingtaine de réhabilitations, 8 constructions neuves, la requalification des voiries et un axe vert en Est – Ouest (Contrat de Plan État Région CPER et Plan campus). Le tramway T6 favorisera l'ouverture du projet vers le Sud ainsi que sa meilleure connexion au centre de Villeurbanne et au réseau de transports public.



LA DENSITÉ MOYENNE
DE VILLEURBANNE EST DE
10 200 HABITANTS / KM².
LE SECTEUR CENTRAL
AFFICHE UNE DENSITÉ
DE POPULATION SUPÉRIEURE
À 25 000 HABITANTS / KM².

Emplois et population

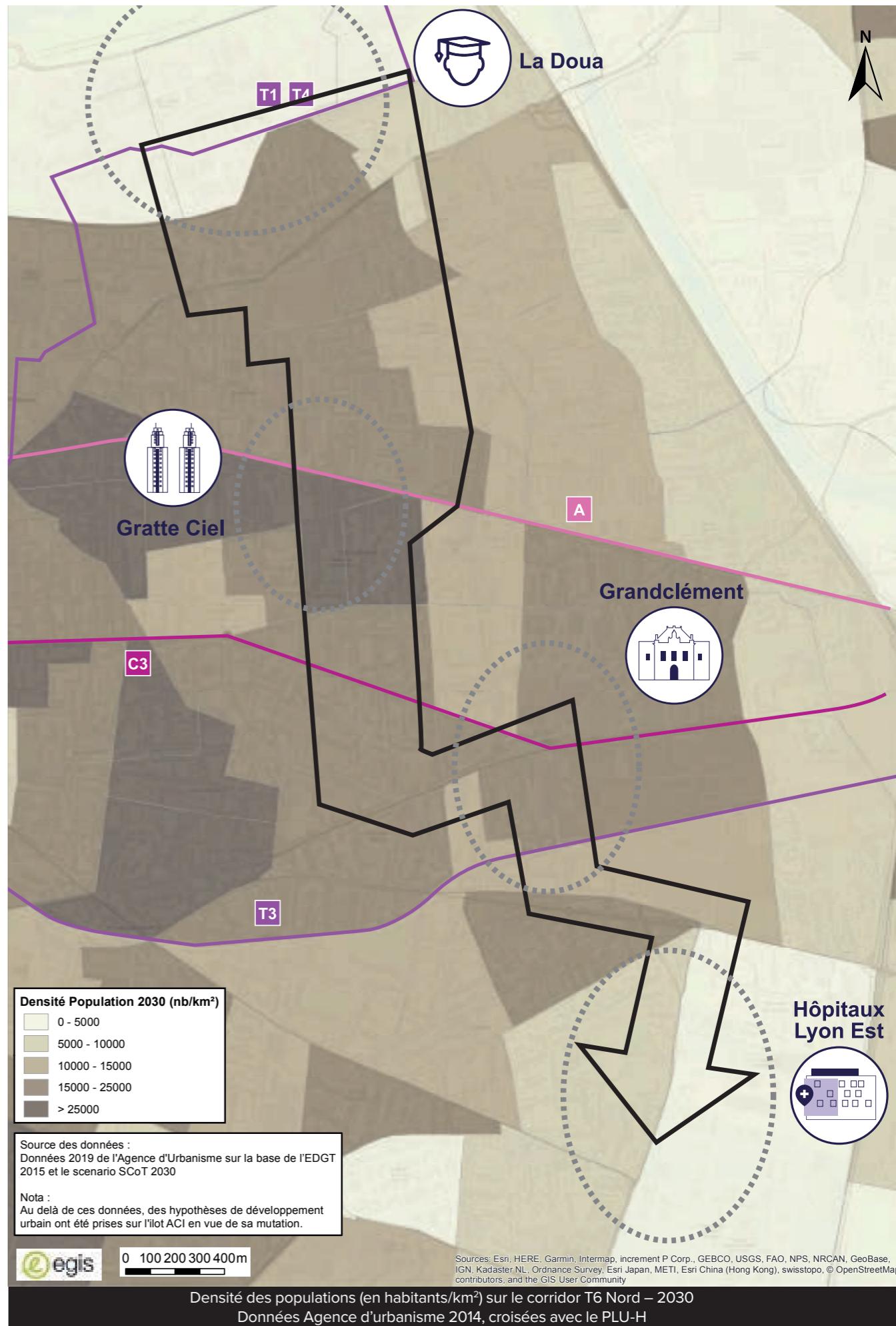
Des pôles d'activité influents

Les activités économiques du corridor d'étude présentent une densité moyenne de 4 200 emplois / km², accentuées par de grands pôles que sont les Hôpitaux Est – Pinel, Grandclément, Gratte-Ciel et le Campus LyonTech La Doua – INSA Lyon.

Une démographie dynamique, reflet d'une ville en transformation

Si la densité moyenne de Villeurbanne est de 10 200 habitants / km², le secteur central affiche une densité de population supérieure à 25 000 habitants / km².

- Dans le secteur Sud, plusieurs projets urbains vont affirmer la vocation d'habitat le long de l'axe Genas – Leclerc et dans la ZAC Grandclément).
- Au Nord du centre-ville de Villeurbanne, la future ZAC Gratte-Ciel Centre-ville confortera un centre de gravité à part entière.
- Le secteur Nord, de densité moyenne, présente un habitat majoritairement pavillonnaire, ponctué de sites en mutation (terrains ACI, secteur Spréafico/Gaston Berger, terrain Mazoyer à La Doua). Situés dans le prolongement du centre-ville, ces sites seront amenés eux aussi à se transformer.



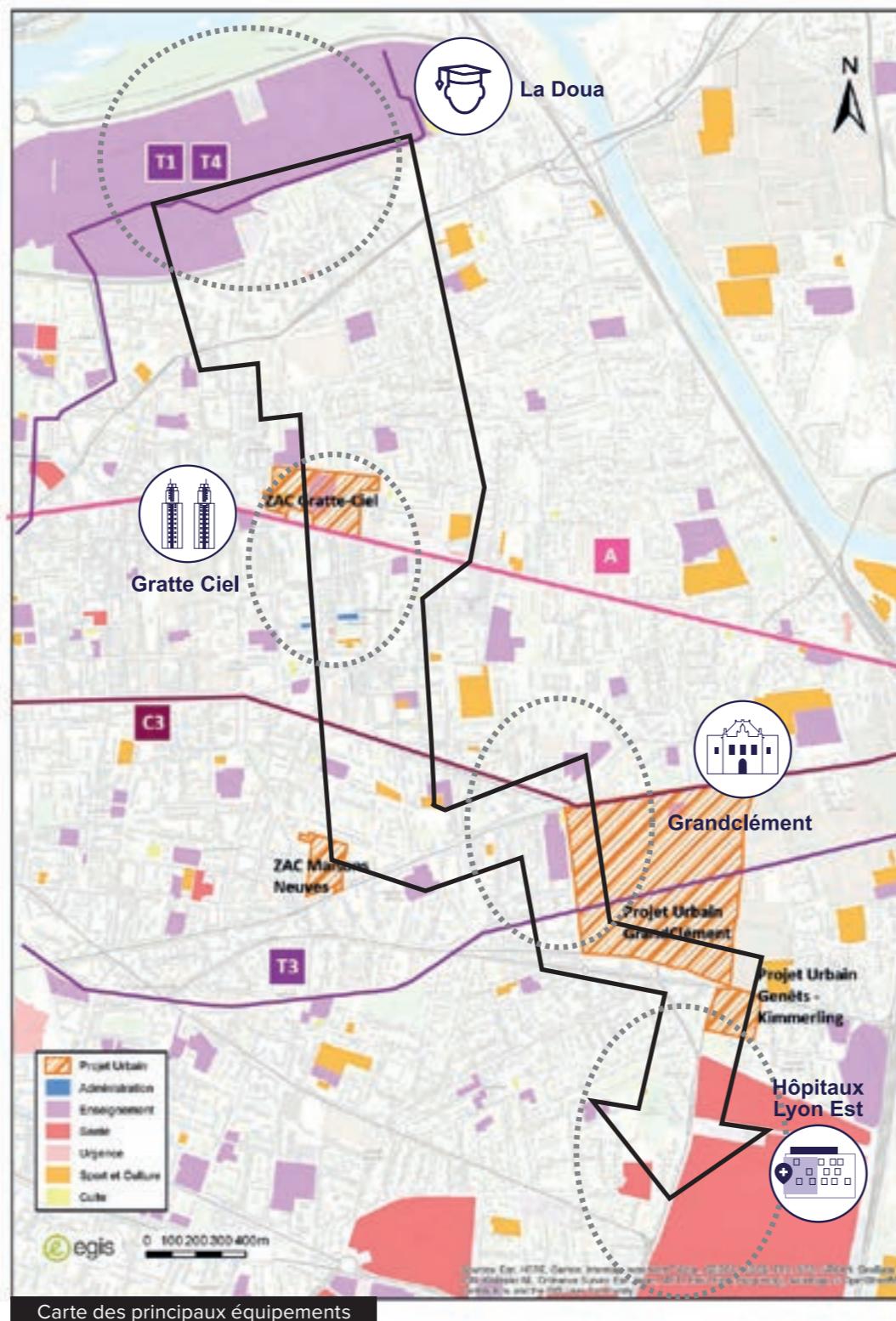
Des lieux incontournables

Le corridor d'étude s'établit à partir des lieux « historiques » qui ont structuré le développement urbain à Villeurbanne et dans l'Est de Lyon :

- Hôpitaux Est,
- secteur Grandclément,
- centre-ville de Villeurbanne,
- avenue Roger Salengro,
- la Doua.

Ces centralités, que le T6 Nord est naturellement appelé à connecter, sont jalonnées de sites emblématiques comme :

- les Hôpitaux Lyon Est – Pinel (5000 emplois),
- les bâtiments publics, logements et commerces du quartier Gratte-Ciel, classé Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine depuis 2012,
- le campus et ses 25 000 étudiants...



À retenir

Avec d'anciens sites industriels en mutation, un cœur de ville dense structuré par des sites remarquables, des espaces paysagers à valoriser et des opérations majeures de renouvellement urbain, le prolongement de la ligne T6 s'inscrit dans un territoire aux multiples facettes.

Le processus de renouvellement urbain, en particulier dans Villeurbanne, est accompagné par les collectivités. Chaque projet de programmation ou de transformation des quartiers tient compte du projet T6 Nord afin d'aboutir à un projet urbain unifié.

Tout en apportant une réponse efficace à l'amélioration de l'offre de transports en commun dans la partie Est de l'agglomération lyonnaise, le T6 Nord renforcera la structure urbaine de Villeurbanne, notamment sur un axe Nord–Sud.

Des projets urbains en interface

Le corridor d'étude comprend plusieurs projets en interface, dont ceux de la future ZAC Grandclément, de l'écoquartier Maisons Neuves, et de la ZAC Gratte-Ciel.

D'ici 2030, 1200 nouveaux logements seront construits dans le cadre du réaménagement du quartier Grandclément. Le quartier de l'ancienne zone industrielle proposera davantage de mixité entre habitat et activités économiques. Organisé autour d'un grand parc urbain de plus de 3 hectares à partir de l'actuelle promenade de la gare, il accueillera une nouvelle école. Les rues et espaces publics seront réaménagés. Environ 1100 logements seront construits, pour accueillir 2200 à 2500 habitants supplémentaires. Le quartier affichera ainsi, sur 45 hectares, 50 000 m² d'activités tertiaires, 23 000 m² d'activités artisanales et 2 000 m² de commerces.

Depuis 2019, le nouvel écoquartier Maisons Neuves propose 450 logements, une crèche, un mail et une place centrale, le tout agrémenté de plus de 110 arbres.

Inspiré de l'architecture des années 30 qui a marqué la naissance de la ville, un nouveau centre urbain prend forme à Villeurbanne. L'opération ZAC Gratte-Ciel consiste à conforter le « cœur de ville » à partir du prolongement de l'avenue Henri Barbusse. Le projet, qui s'étend sur 7 hectares, prévoit 900 logements, des bureaux, 20 000 m² de commerces et services, et 2,5 hectares d'espaces publics. Un nouveau lycée et un complexe sportif donneront toute sa dimension à ce nouveau lieu de vie.

Plus au Nord, à proximité de l'esplanade Geneviève Anthonioz de Gaulle et de la rue Billon, le site des usines d'Auto Châssis International (ACI) pourrait être amené à muter dans les prochaines années.

En direction du domaine universitaire, les terrains bordant la rue Spréafico participeront eux aussi à l'évolution urbaine de Villeurbanne. Le passage de la ligne T6 dans ce secteur pourrait donner toute sa cohérence à un quartier en renouveau. Cette opportunité concerne elle aussi le tracé « historique ».

Ces différentes opérations permettent d'affirmer les quartiers dans lesquels elles s'inscrivent. Leur prise en compte dans le cadre du projet vise à assurer leur desserte proche ou immédiate et, dans une certaine mesure, à unifier la ville.



LES 3 ENJEUX DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE T6

Améliorer l'offre de transports collectifs

Le premier enjeu majeur du prolongement de la ligne T6 consiste à améliorer l'offre de transports collectifs afin de desservir et irriguer des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et les grands équipements, ainsi que d'accompagner la structuration de la ville en devenir. Cet objectif passe par deux étapes complémentaires :

- La création d'un axe Nord-Sud, colonne vertébrale du développement d'une ville aujourd'hui traversée par plusieurs axes Est - Ouest connectés au centre de l'agglomération. Le passage de la ligne T6 dans le centre-ville favorisera le développement économique, urbain et paysager de Villeurbanne tout en organisant la vie urbaine autour d'un axe apaisé ;
- L'amélioration de l'offre en transports collectifs desservant des lieux :

- de culture et de loisirs comme le Théâtre National Populaire (TNP), la salle des Gratte-Ciel, le Centre Culturel et de la Vie Associative, la maison Bertie Albrecht...
- administratifs, avec notamment l'Hôtel de Ville de Villeurbanne,
- d'éducation, avec les universités du Campus LyonTech La Doua - INSA Lyon, l'IUT B, plusieurs établissements d'enseignement du primaire et du secondaire,
- de commerce, avec les polarités des Gratte-Ciel et de Grandclément
- de santé, tels que les Hôpitaux Est,
- de projets urbains (projet urbain Les Genêts, ZAC Grandclément, réaménagement de la place Grandclément, ZAC Gratte-Ciel Centre-Ville, Ecocampus de La Doua...).

LE PASSAGE DE LA LIGNE T6 DANS
LE CENTRE-VILLE FAVORISERA LE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE, URBAIN ET PAYSAGER
DE VILLEURBANNE



Zoom sur...

L'OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les études préalables du T6 Nord indiquent que depuis une quinzaine d'années, le niveau d'offre de transport par rapport à la densité de population implique un manque de capacité des transports publics autour de Gratte-Ciel et du nord-est de Villeurbanne.

Renforcer le réseau et son interconnexion

Le deuxième enjeu du T6 Nord est celui de la poursuite du maillage du réseau de transports en commun avec l'achèvement d'une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes du réseau sur l'Est de l'agglomération.

La structuration du réseau de transports en commun devra s'étendre à des secteurs encore peu desservis tout en répondant à la densification attendue de la population dans le sillage des ZAC Gratte-Ciel et Grandclément.

La réalisation complète de la ligne T6 depuis Hôpitaux Est vise ainsi à démultiplier l'efficacité de la desserte à partir de nombreux points de correspondance avec des lignes de métro, tramway et BHNS. Pour chaque parcours périphérique, l'évitement du centre de l'agglomération devra permettre des gains de temps significatifs.

De nouveaux services aux voyageurs se développeront à partir des connexions entre les différentes lignes de tramway et leurs infrastructures.

Développer l'intermodalité

Le troisième enjeu découle de la bonne réalisation des deux premiers : encourager un report modal de la voiture particulière sur les transports en commun. Objectif de ce report modal : proposer une ville plus apaisée et moins polluée.

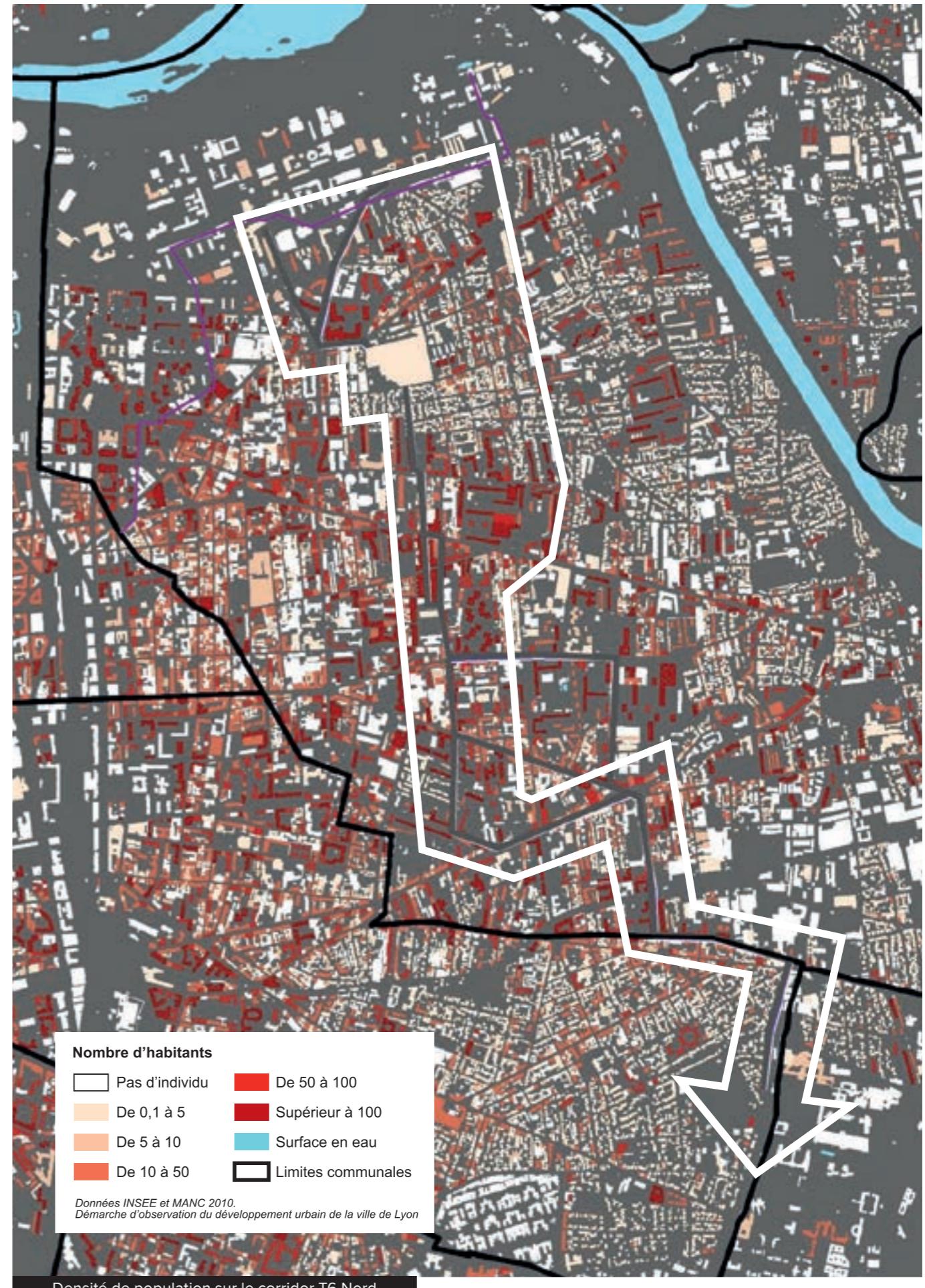
Les deux enquêtes « Déplacements » réalisées en 2006 et 2015 par le SYTRAL avaient souligné de grandes disparités dans l'utilisation des transports en commun selon l'existence ou non d'une ligne forte. Cette faiblesse était notable à l'intérieur même du corridor d'étude, où 57% des déplacements vers le centre de l'agglomération se faisaient en transports en commun. Pour les parcours de rocade internes au corridor, la part des déplacements en transports en commun était en revanche seulement de 10%.

Sur le corridor d'étude, la marche atteint un niveau conséquent de 73%. Elle reste à conforter pour les déplacements de courte distance.

Le vélo, pour sa part, bénéficie d'une bonne dynamique dans le cadre du Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA). Il fait partie intégrante du projet de prolongement.

La réalisation du projet T6 Nord incitera naturellement à l'abandon de la voiture particulière pour les déplacements de rocade car une ligne de tramway permet environ 5000 déplacements en voiture en moins.

Grâce à un rabattement efficace vers les lignes fortes de métro (A, B et D) et de tramway (T1, T2, T3, T4, T5 et future T9), le projet améliorera également la part modale des transports en commun pour les flux radiaux.



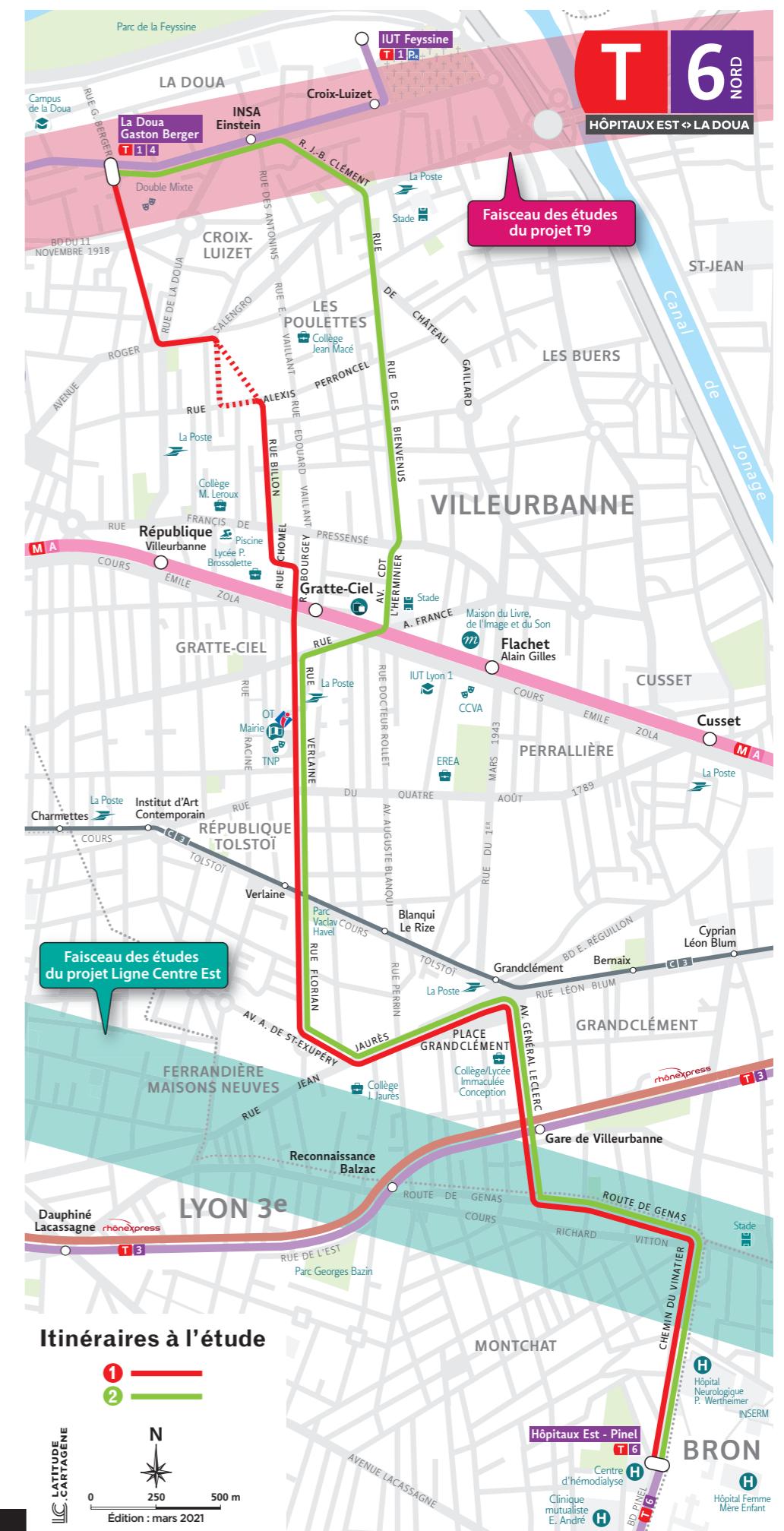
Zoom sur...

LES FUTURES LIGNES T9 ET LCE

Tout en définissant le tracé le plus adapté aux besoins du territoire, la nouvelle concertation sur le T6 Nord offrira une vision des interconnexions envisageables dans les prochaines années. Elle permettra plus particulièrement d'éclairer les concertations à venir de deux futures lignes structurantes :

- la liaison de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dite Ligne Centre Est (LCE), qui proposera une desserte performante de l'Est de l'agglomération métropolitaine. Longue de 20 km, elle reliera La Part-Dieu à Genas en 2025. Elle desservira des équipements publics et zones d'emplois majeures de Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bron et Chassieu.
- le T9, qui reliera la Soie à La Doua ou Charpennes. Cette nouvelle ligne de tramway, en cours d'étude, passera au Nord-Est de la ligne T6 pour desservir le cœur de Vaulx-en-Velin et le quartier Saint-Jean à Villeurbanne, de l'autre côté du canal de Jonage. Le passage de la ligne T9 dans le secteur de La Doua devra s'articuler avec le terminus Nord du T6.

Carte interface T9/LCE/T6Nord



Zoom sur...

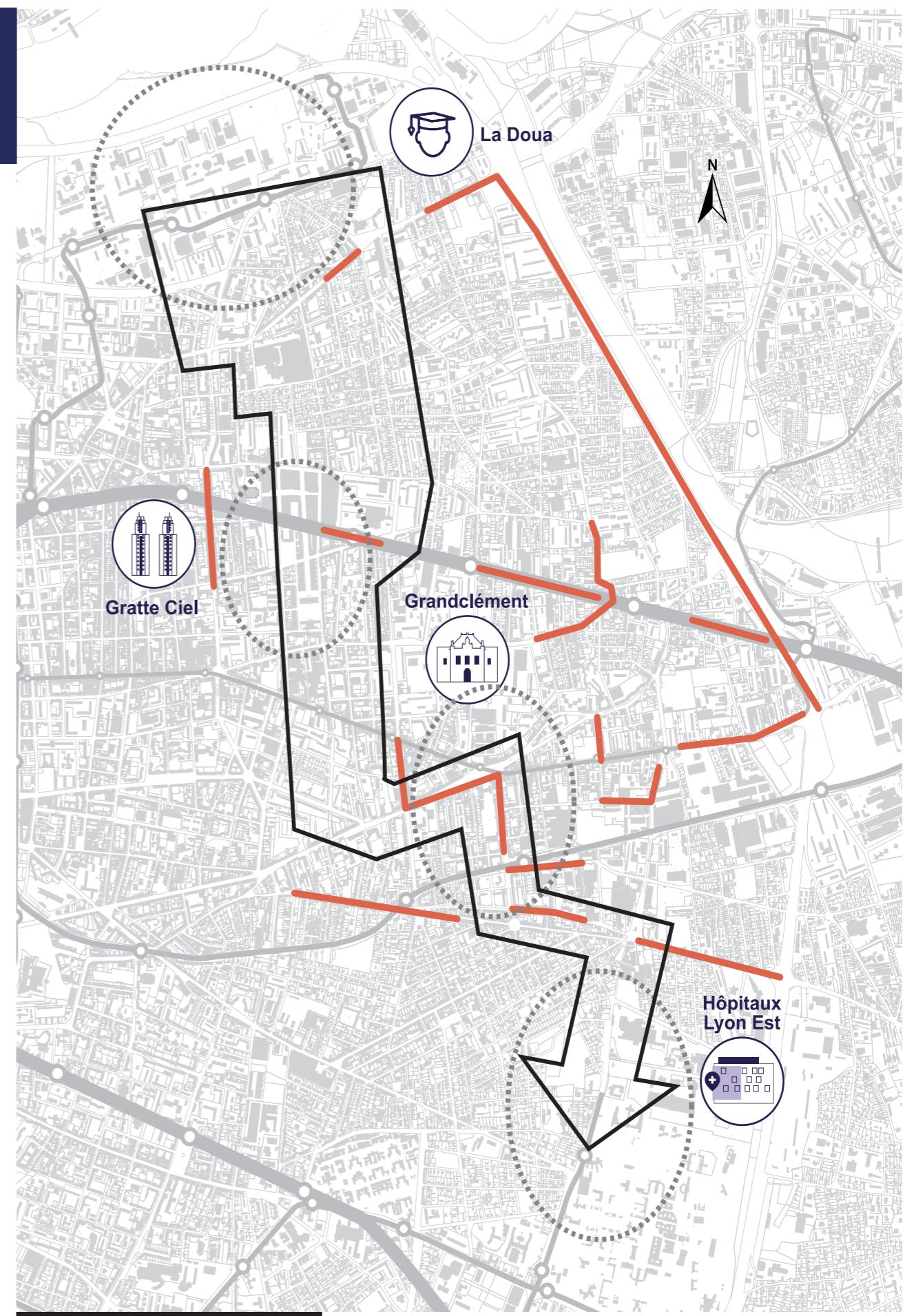
LA MULTIMODALITÉ ET LA SATURATION DES VOIES DE CIRCULATION

Parmi les 400 000 déplacements qui entrent et sortent tous les jours du corridor d'étude, la part des transports en commun est de 40%. Même si un tiers « seulement » est effectué en voiture (130 000 trajets), des marges importantes restent à conquérir.

Le stationnement affiche un taux de saturation de 90%. En heures de pointe, la saturation presque complète des voies de circulation de l'axe Est-Ouest rend les liaisons vers le périphérique particulièrement difficiles. Sont plus particulièrement concernés :

- au Sud de Grandclément, les axes Genas et Kruger,
- les axes Lafayette, Zola et Tolstoï (où les modes doux ont trouvé leur place),
- l'axe Einstein – 11 novembre 1918.

La part des modes actifs (vélo, marche...) est déjà forte. Par ailleurs, les possibilités de rabattement vers les lignes de métro et de tramway qui desservent Lyon réservent encore de vraies possibilités de progression pour les modes actifs.





LE TRAMWAY, UN CHOIX DURABLE PARTAGÉ

Un mode aux nombreux atouts

Le tramway circule depuis 20 ans sur le réseau TCL. Depuis le lancement des lignes T1 et T2 en 2001, le réseau s'est considérablement développé. En 10 ans, la hausse de la fréquentation a atteint 80 %.

Ce mode de transport répond à la volonté du SYTRAL de développer le réseau de surface avec des systèmes de mobilité performants et durables. Il est plébiscité par les habitants, les salariés et les personnes de passage dans l'agglomération lyonnaise. Le tramway offre un fort potentiel de fréquentation. Sur l'ensemble de la ligne T6 prolongée, ce sont environ 55 000 voyages par jour qui sont attendus.

Fiabilité du service, facilité d'accès, vitesse, régularité et confort ne sont pas les seuls atouts de ce mode inscrit dans son temps. Plus qu'un moyen de transport, le tramway est également un véritable levier de développement urbain. Son insertion dans le tissu existant offre de nombreuses possibilités :

- un aménagement de façade à façade, la recomposition des voiries et des espaces piétonniers,
- des déplacements réguliers et confortables, généralement adaptés à des secteurs en transformation,
- la création d'axes de circulation douce et des cheminements dédiés aux mobilités actives,
- un cadre de vie renouvelé,
- la diminution du bruit, dans de nombreux cas, plus particulièrement dans des secteurs jusqu'alors soumis à un trafic élevé,
- une baisse de la pollution dans les secteurs traversés,
- une composition paysagère et environnementale nouvelle incluant une désimperméabilisation des sols et une végétalisation, permettant de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

UN PROJET À PRÉCISER

Un projet conforté par la première concertation de 2019

Lors de la première phase de concertation préalable, le SYTRAL a soumis au public un projet global de prolongement de la ligne T6 entre Hôpitaux Est et La Doua, assorti de variantes traversant les communes de Lyon (3^e arrondissement), Bron et Villeurbanne.

Fruit des études menées entre 2015 et 2018, ce rendez-vous très suivi a permis de valider les objectifs et les principales caractéristiques du projet.

	T6 Nord	T6 complet
Longueur	5,6 km	12,2 km
Stations	12	26
Fréquence heure de pointe en 2026	10 min	
Fréquence heure de pointe en 2030	7min	
Temps de parcours	20,3 min	43 min
Correspondances	Métro : A T1, T3, T4 BHNS : C3	Métro : A, B, D T1, T2, T3, T4, T5 BHNS : C3
Fréquentation	Environ 55 000 voyages/jour	

Une première concertation révélatrice de points sensibles

Lors de la première concertation, le SYTRAL a proposé que le tracé, les zones d'implantation des stations, les choix d'aménagement et les usages urbains soient plus particulièrement abordés.

Le périmètre d'étude englobait le territoire de la métropole de Lyon, avec un focus sur le corridor du projet : Villeurbanne, Bron et Lyon (3^e arrondissement).

Les échanges se sont appuyés sur un dispositif d'information et de participation (dossier de concertation, registres en mairies et plateforme de participation sur le site du SYTRAL...), deux réunions publiques à Villeurbanne et à Lyon, des rendez-vous avec les acteurs économiques et associatifs et une visite de terrain sur le thème des déplacements, des mobilités actives et de l'accessibilité.

Retrouver l'intégralité du bilan de la concertation préalable de 2019 sur t6nord-sytral.fr

Zoom sur...

LE TRACÉ DE LA CONCERTATION DE MAI 2019

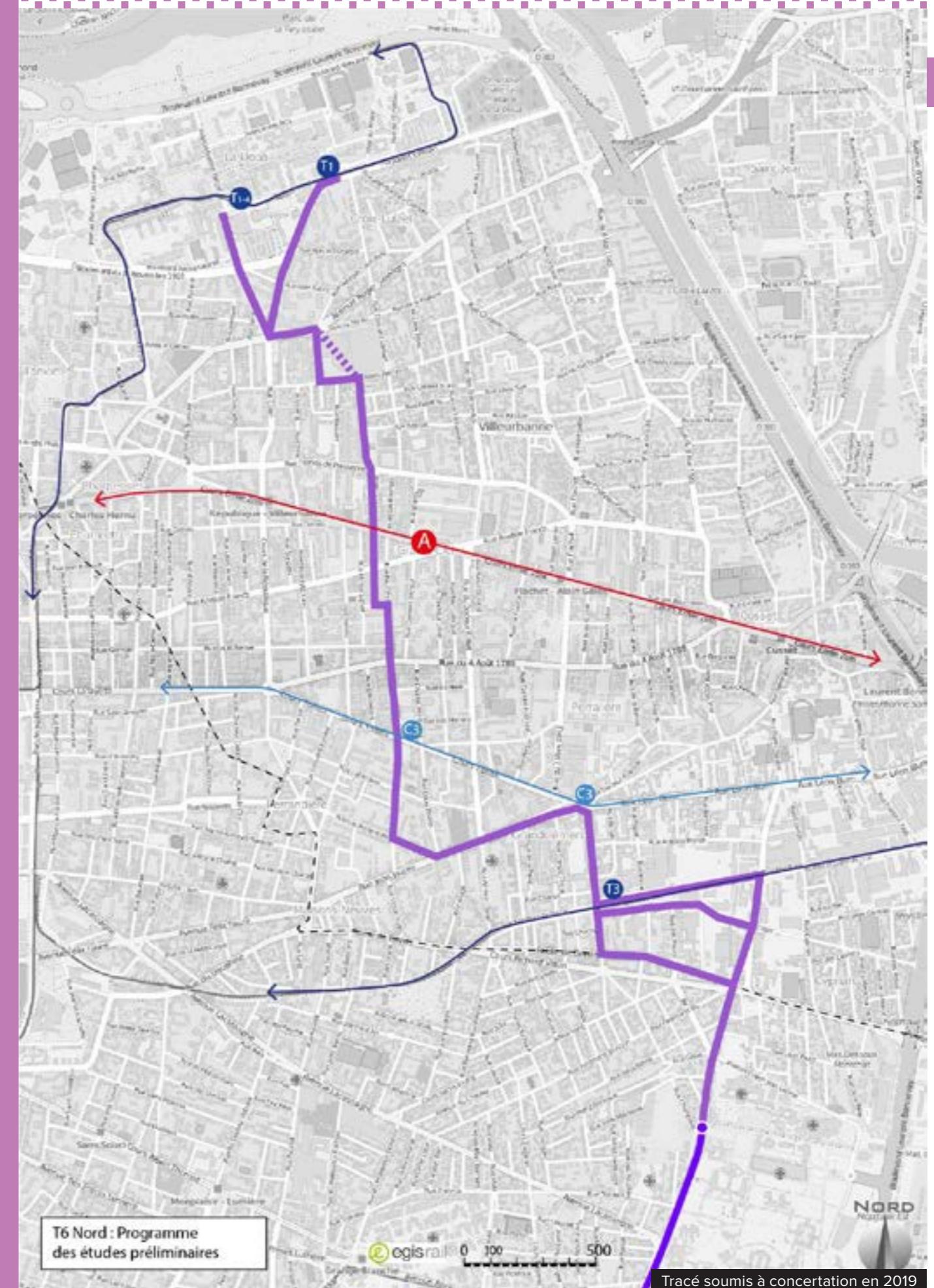
Suite aux études de faisabilités, le SYTRAL a analysé puis retenu ou écarté différentes variantes. Ce travail a été mené en association avec la Métropole de Lyon et les Villes de Villeurbanne, Lyon et Bron, partenaires du projet.

Les variantes ont été examinées selon des critères d'usages urbains, de potentiel de développement des quartiers, de desserte, d'insertion et d'impacts sur la circulation et les cycles, d'exploitation de la ligne et, enfin de coûts d'investissement.

Le tracé proposé en concertation préalable comportait :

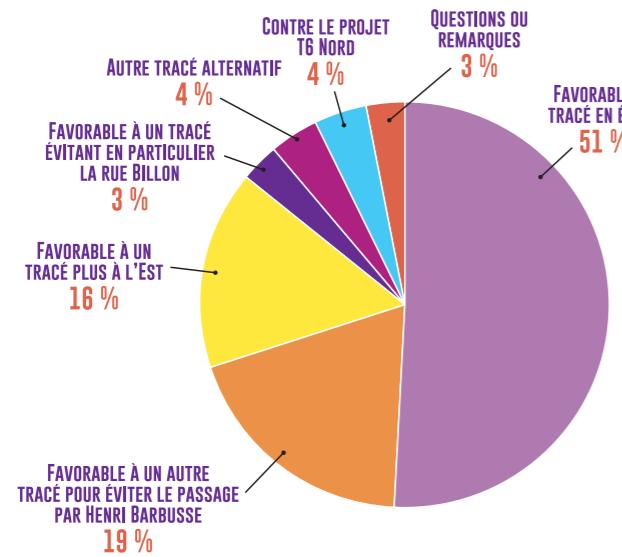
- 3 variantes possibles au sud,
- deux variantes d'arrivée sur le Campus.

Au nord, il était précisé que le T6 Nord pouvait accompagner la mutation urbanistique des secteurs ACI et Spréafico, alors en attente de maturité.



Une adhésion forte, des défis importants

La concertation a confirmé une adhésion forte : 7% seulement des personnes ayant déposé une contribution se sont déclarées opposées au prolongement de la ligne T6.



Les échanges ont cependant soulevé des points de questionnement importants, ouvrant la voie à des investigations complémentaires.

Bien qu'il soit le résultat d'un compromis, le tracé « historique » issu de la première phase de concertation présentait des points d'achoppement. Pas moins de 42% des contributions ont porté sur des propositions alternatives, et notamment :

- une variante permettant d'éviter le passage par l'avenue Henri Barbusse,
- une variante permettant d'éviter le passage par la rue Billon,
- un tracé global plus à l'Est.

Outre les difficultés propres du tracé, plusieurs thématiques ont fait l'objet de nombreuses interrogations, et plus particulièrement :

- les aménagements de façade à façade,
- l'insertion paysagère et environnementale,
- les effets sur le parcellaire privé,
- la localisation des stations,
- les travaux...

Ouvrir ensemble un nouveau chapitre

Confirmant ce qui avait été pressenti lors de la phase d'études préliminaires, la complexité technique de l'insertion de la ligne T6 à Villeurbanne s'accompagne d'enjeux forts. La première concertation a souligné l'opportunité d'une nouvelle analyse détaillée autour de divers critères.

Compte tenu des défis qui l'accompagnent, et tandis que le nouveau plan de mandat confirme l'ambition du projet, le prolongement de la ligne T6 engage l'ensemble des acteurs : SYTRAL, Métropole et Villes, habitants, riverains et acteurs économiques de l'agglomération lyonnaise.

C'est dans ce contexte que les élus du territoire se sont prononcés en faveur d'une nouvelle concertation.

Un tracé en questionnement depuis plusieurs années

En maturation depuis 2014, le prolongement de la ligne T6 apporte des solutions directes aux habitants des territoires traversés. Son ancrage à un réseau de transports lui-même en renouvellement et des possibilités de connexion étendues (avec les autres lignes de tramway notamment) lui donnent une portée supplémentaire. Une restructuration du réseau de surface (lignes de bus) sera également opérée en lien avec l'itinéraire qui sera retenu.

Les contraintes techniques et les questionnements persistants sur une desserte à l'Est ont amené le SYTRAL et ses partenaires à se questionner à plusieurs reprises sur le tracé du T6 Nord, y compris suite à la concertation préalable de 2019.

C'est pour cela que le nouvel exécutif a ainsi souhaité reprendre une partie des études. Cette volonté vise notamment à assurer :

- une desserte au plus près des besoins des habitants, pour apaiser la ville et réduire le recours à la voiture ;
- le réaménagement des espaces traversés, avec une place forte accordée aux modes actifs, à la végétalisation de l'itinéraire, à la désimperméabilisation des emprises aujourd'hui très minérales ;
- le maintien d'espaces publics fonctionnels (livraisons, accessibilité PMR...) ;
- des impacts fonciers réduits au minimum ;
- une anticipation forte des impacts travaux et la sécurisation des plannings.

Le reprise des études en octobre 2020 intégrait plusieurs variantes, dont certaines ont été étudiées puis ont été écartées en raison du fait qu'elles ne répondent pas aux objectifs du projet et de leur sensibilité technique.



3 VARIANTES ÉTUDIÉES ET ÉCARTÉES

Variante « Flachet »

Une variante joignant la place Grandclément et la rue Château Gaillard en passant par la rue Flachet a été étudiée par le SYTRAL. Orientée très à l'Est, elle avait pour objet de renforcer la desserte sur les quartiers Perralière, Les Buers et Croix-Luizet notamment. Cependant, cette variante ne répondait pas à l'objectif de desserte du cœur de Villeurbanne. Elle induirait une cohabitation avec le tissu pavillonnaire sur environ 1400 m. Hormis Croix Luizet, peu de centralités urbaines seraient desservies. Enfin, les besoins fonciers seraient considérables autour de l'axe Émile Zola et, dans une moindre mesure, dans les secteurs Château Gaillard – Jean-Baptiste Clément.

Variante Nord « Pressensé / Colin »

Dans l'optique d'éviter un passage rue Billon, une variante Nord empruntant les rues Pressensé puis Colin (Nord du secteur Gratte-Ciel) a été étudiée. Réalisée dans le cadre de l'approfondissement du tracé « rouge », tracé historique issu de la première concertation, l'étude a mis en lumière des écueils importants tels qu'un profil de voirie contraint sur l'axe Pressensé, ainsi qu'un impact majeur sur les réseaux enterrés. Par ailleurs, ce tracé se serait inséré en doublon avec le Métro A sur un linéaire important (axe Gratte-Ciel – République).

Variante « Perrin / Blanqui »

Ancré au tronçon commun jusqu'à Grandclément, un tracé « bleu » passant rue Perrin, avenue Blanqui, Cdt l'Herminier puis Bienvenus jusqu'à Gaston Berger a été approfondi tout au long de l'année 2020.

Les difficultés propres à cette variante concernaient :

- la réalisation technique, avec une insertion critique de la plateforme dans les secteurs Jaurès/Perrin, notamment au vu des difficultés de giration et des pentes, un dévoiement complexe des réseaux hors des rues empruntées par le tramway sur 2,3 km, un risque de dérapage du planning dû à l'élargissement de la rue Rollet et aux contraintes de réseaux... ;
- un niveau de desserte insuffisant (vis-à-vis des quartiers commerçants du centre-ville, mais aussi de l'Hôtel de Ville et du TNP, notamment), une moindre desserte de la population et des emplois (-10% à -15% par rapport au tracé « historique »), une cohabitation localement très complexe avec les cyclistes, ainsi qu'un risque de report de trafic sur des voies inadaptées.

Une nouvelle étape de concertation

En lien avec les derniers approfondissements d'études, le SYTRAL a décidé d'ouvrir une nouvelle phase de concertation préalable conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L.121- 16 du code de l'environnement.

Cette concertation préalable s'appuie sur la mise à jour des études préliminaires et notamment l'analyse multicritères comparative de deux tracés :

- le tracé « rouge » intègre les caractéristiques du tracé « historique », issu de la première concertation, retravaillées sous l'angle d'une insertion optimale et de dessertes efficaces ;
- les enjeux d'un tracé desservant le Nord-Est ont été reconstruits et intégrés dans l'analyse multicritères. Ils constituent le tracé « vert ».



À retenir

La première concertation a mis en évidence des interrogations persistantes sur le tracé capable d'offrir la meilleure desserte et de s'intégrer au mieux dans le paysage urbain. Le SYTRAL a donc réétudié certains des scénarios étudiés depuis 2014.

Le tracé historique « rouge » a été adapté pour répondre aux points de sensibilité comme la traversée du secteur Gratte-Ciel, par exemple. Optimisé, il conserve les grandes caractéristiques issues des différentes phases d'étude.

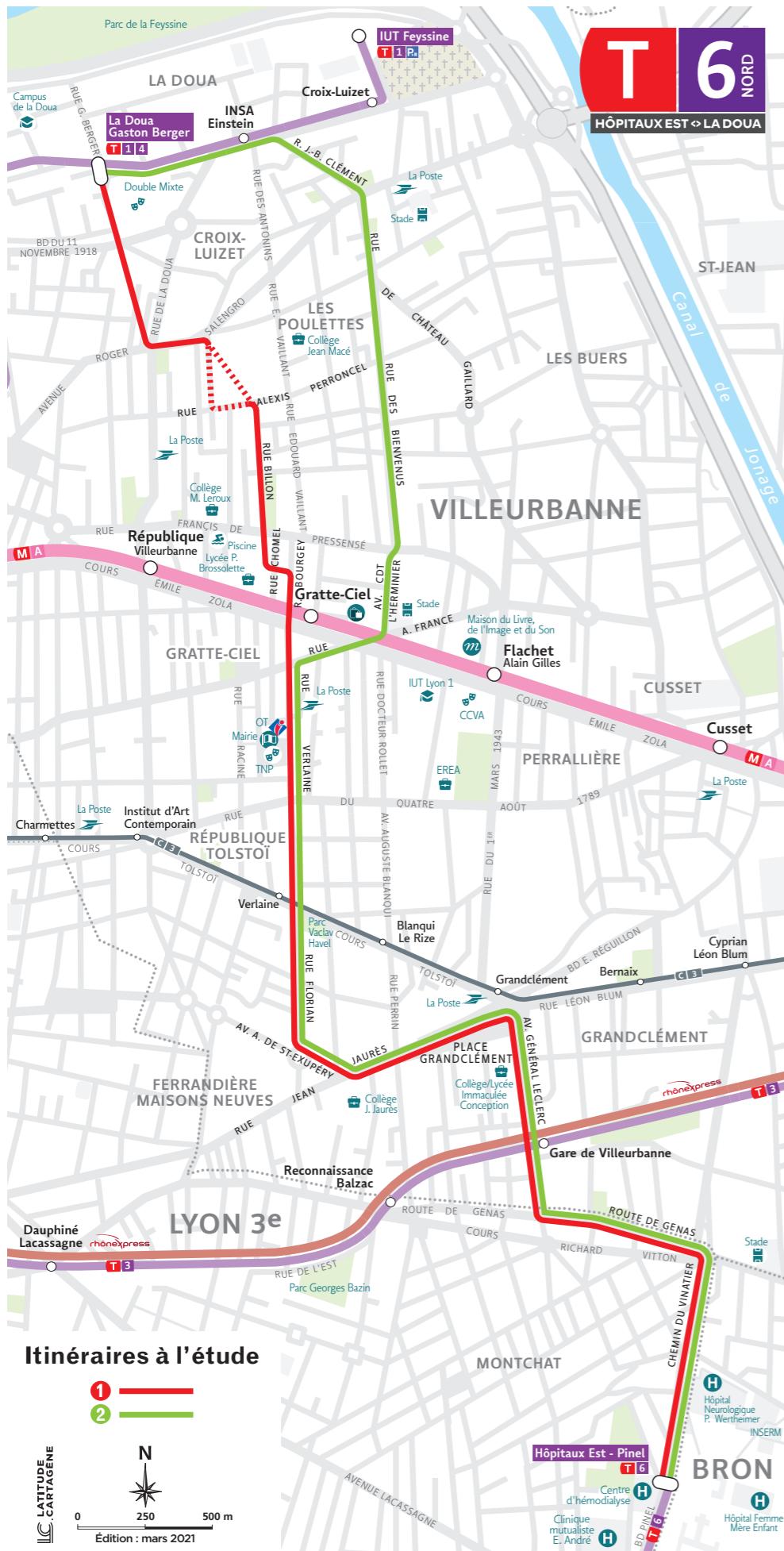
Le tracé « vert », lui non plus, n'est pas un « nouveau tracé ». La desserte des quartiers situés au Nord-Est de l'axe central a été étudiée très tôt dans les études menées par le SYTRAL. La configuration proposée aujourd'hui en est une version précisée, nourrie d'investigations complémentaires.



2.

LE PROJET EN 2021

UN PROJET, DEUX ITINÉRAIRES POSSIBLES



Un faisceau d'étude élargi

Tronc commun

Depuis le Sud du faisceau d'étude, de la station Hôpitaux Est Pinel (terminus provisoire de la ligne T6 Sud) à la rue Anatole France, les tracés rouge et vert suivent un tronçon commun. Le cheminement passe successivement par le Chemin du Vinatier, la route de Genas et l'avenue du Général Leclerc. Croisant l'infrastructure du T3 au niveau de la Gare de Villeurbanne, ces tracés aboutissent à la place Grandclément et suivent la rue Jean Jaurès pour s'engager sur la rue Florian et la rue Verlaine.

Tracé rouge

À partir de la rue Verlaine, le tracé rouge croise le cours Émile Zola et traverse la ZAC Gratte-Ciel en empruntant successivement la rue Bourgey, la future esplanade Agnès Varda (ce qui évite un passage « en baïonnette » par la rue Francis de Pressensé ou le cours Émile Zola) et le prolongement de la rue Barbusse sur sa partie Nord. Longeant le parc du Centre, il s'engage dans la rue Billon et rejoint l'avenue Salengro. Il termine avenue Gaston Berger après avoir desservi les secteurs ACI et Spréafico.

Tracé vert

Suivant la rue Anatole France, le tracé vert emprunte l'avenue du Commandant L'Herminier puis s'étire le long des rues Bienvenus, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément. Aboutissant sur l'avenue Jean Capelle, il emprunte l'infrastructure tramway existante T1/T4 pour rejoindre le terminus Gaston Berger. Le tracé présente une possibilité d'interconnexion future avec le projet T9.

Des diagnostics approfondis

La mise à jour des études préliminaires comprend une série de diagnostics centrés sur la faune et la flore, l'urbanisme et paysage, le transport, la conception et les contraintes techniques de mise en œuvre.

Ces diagnostics ont été réalisés dans la perspective d'une insertion optimale du tramway et d'un aménagement urbain de part et d'autre des voies, qui soit équilibré et cohérent.

La sensibilité des différents secteurs traversés a été mesurée à travers un état initial environnemental. Cet inventaire indique notamment une forte minéralisation des espaces urbains traversés, ainsi qu'un certain cloisonnement des espaces végétalisés.

Au-delà de la préservation de la trame arborée existante, le prolongement de la ligne T6 constitue une double opportunité en faveur du cadre de vie et de la biodiversité. Sa réalisation peut être un vecteur de désimperméabilisation des sols, de renforcement et de diversification des ambiances végétales et de lutte contre les îlots de chaleur urbains.

**LE PROLONGEMENT
DE LA LIGNE T6
CONSTITUE UNE
DOUBLE OPPORTUNITÉ
EN FAVEUR DU CADRE
DE VIE ET DE LA
BIODIVERSITÉ.**

11 critères d'analyse

Pour une étude complète, l'analyse multicritères retient **11 thématiques** :

DESSERTE DES QUARTIERS



INSERTION

INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS



VIE URBAINE

MODES ACTIFS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



RÉSEAUX



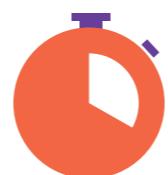
EXPLOITATION



ENVIRONNEMENT



CIRCULATION

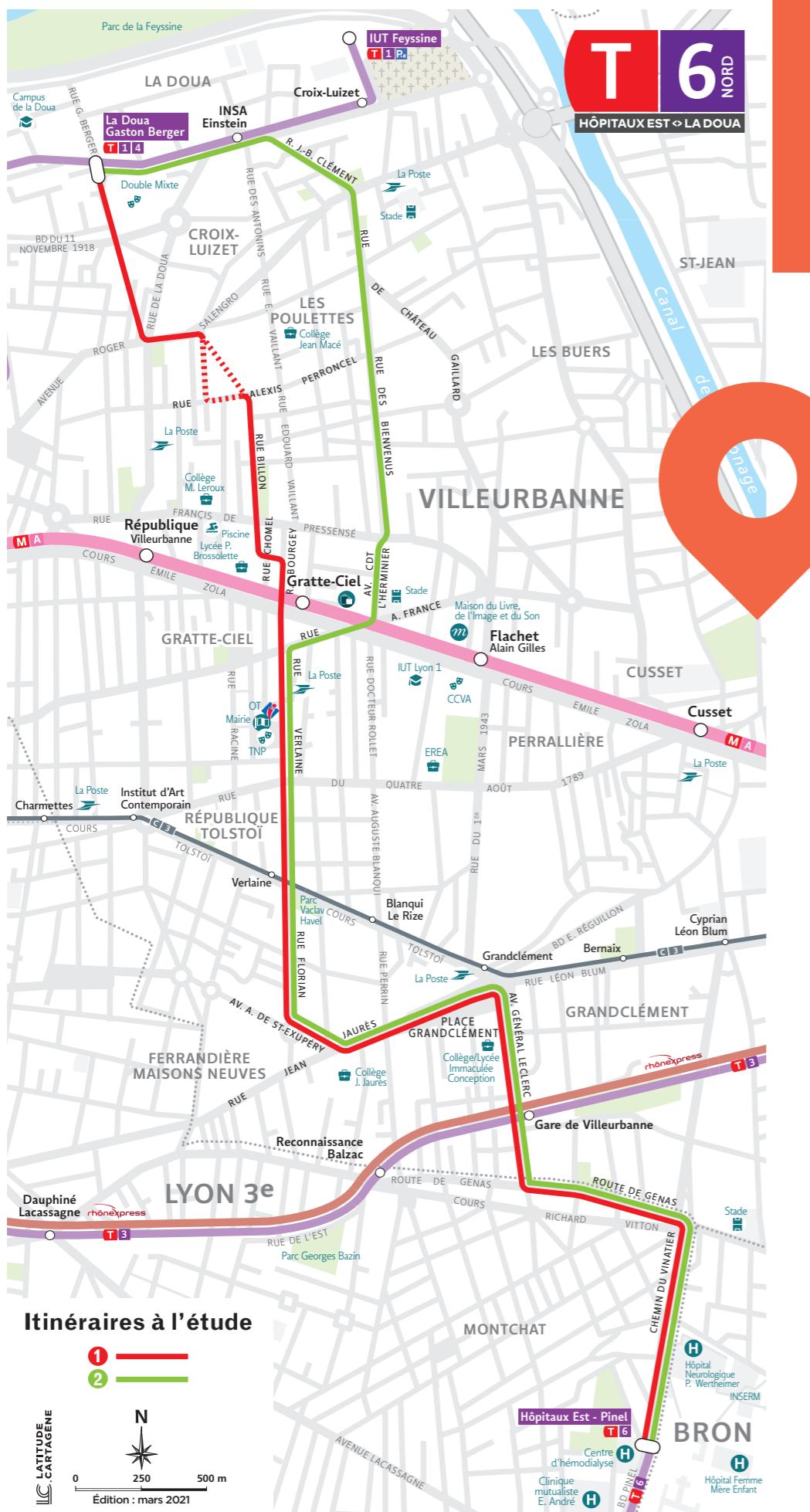


DÉLAIS TRAVAUX



COÛTS

ANALYSE MULTICRITÈRES DES DEUX TRACÉS



DESSERTE

Diagnostic et points d'attention

Le diagnostic transport indique une croissance continue de la population (12%) et des emplois (16%) d'ici 2030. Dans ce contexte, plusieurs observations peuvent être faites :

- la fréquentation des lignes actuelles (métro, tramway et bus), et plus particulièrement la ligne C26, est élevée sur les tronçons correspondant au T6 Nord. Cela est particulièrement notable sur la ligne C26, seule ligne à assurer la traversée Nord-Sud de Villeurbanne ;
- la ligne T6 dans sa globalité offrira des correspondances avec la quasi-totalité des lignes fortes (métro A, B, D, toutes les lignes de tramway et ligne C3) ;
- sa conception ménage la possibilité d'extensions ultérieures et d'une articulation avec les futures lignes T9 et Ligne Centre-Est.

Analyse comparative des tracés

Population et emploi

L'analyse multicritères considère la population et les emplois captés dans différentes zones du corridor d'étude, soit une distance de 500 m autour des stations potentielles. Cette distance correspond à environ 6 min de trajet à pied, à une vitesse de 5 km/h.

Tronc commun

Le prolongement de la ligne permet aux actifs du secteur Hôpitaux Est de rejoindre le Nord de l'agglomération, avec des connexions naturelles avec les activités du campus LyonTech La Doua. D'une manière générale, le tronçon commun offre une desserte des quartiers traversés. La desserte du tissu résidentiel inclut le secteur Maisons Neuves, situé non loin du tracé.

Tracé rouge

À l'horizon 2030, le tracé rouge captera plus de 67 000 habitants au sein du corridor d'étude (Hôpitaux Est / La Doua).

Tracé vert

Le tracé vert présente la même part de population captée que le tracé rouge.

Fréquentation envisagée

Quatre ans après la mise en service, quel que soit le tracé retenu, la fréquentation de l'ensemble de la ligne T6 serait de l'ordre de 53 000 à 59 000 voyages/jour, en considérant un intervalle de 7 minutes en heures de pointe.

Amélioration de la desserte

Tronc commun

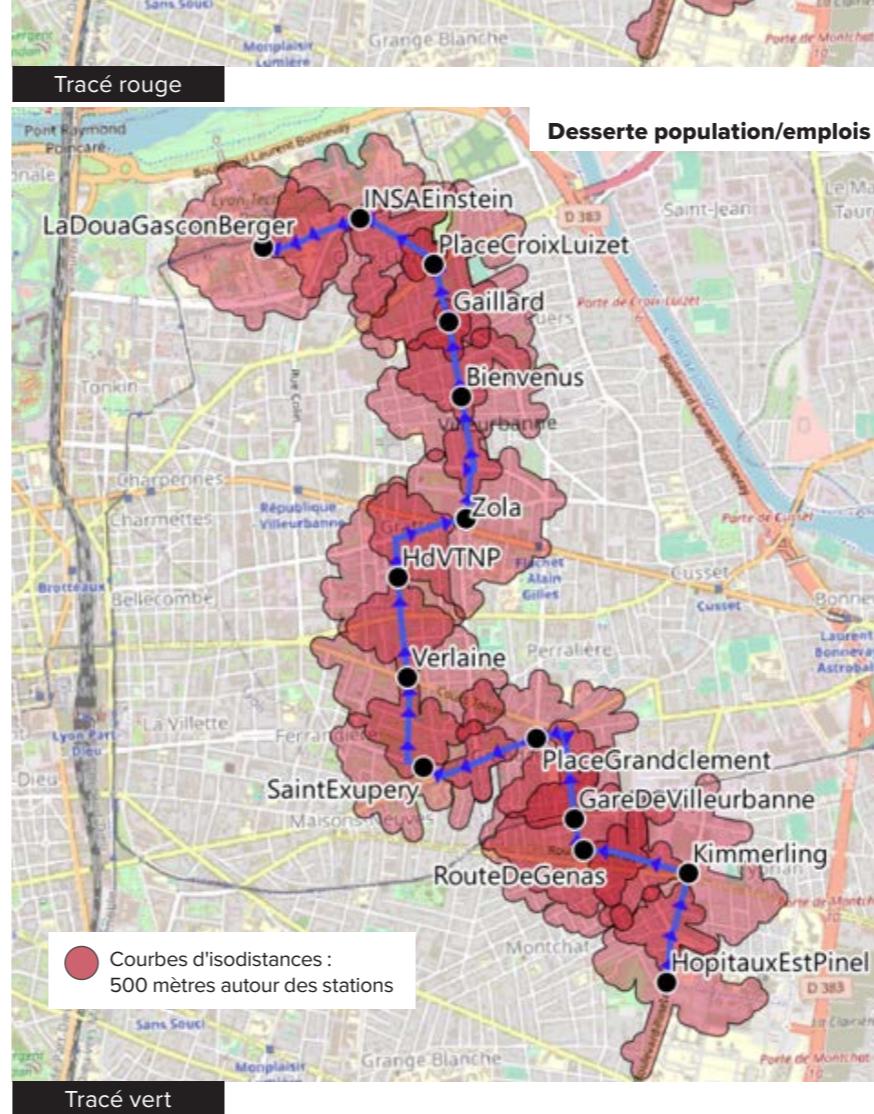
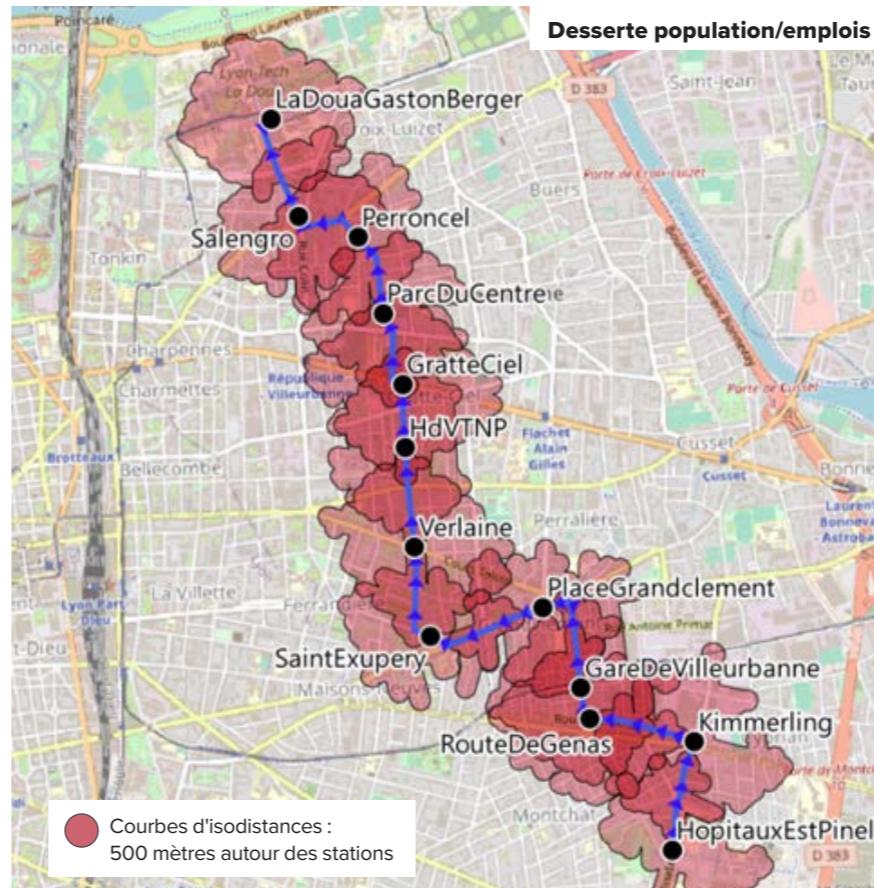
Le tracé du tronçon commun montre une amélioration pour la desserte du Sud du faisceau d'étude et, au-delà, vers La Doua. L'amélioration est significative pour le quartier Maisons Neuves ainsi que pour le quartier Grandclément. Sur la partie nord du tronçon commun, les deux tracés confortent la desserte du centre-ville, déjà desservi par le métro.

Tracé rouge

Plus au nord, aux abords de l'avenue Roger Salengro, le tracé rouge vient améliorer la desserte des secteurs de projet (site ACI et terrains longeant la rue Spréafico). Il dessert en son centre la ZAC Gratte-Ciel, le secteur du parc du Centre et de Salengro, au sud de Gaston Berger.

Tracé vert

Desserte des secteurs résidentiels Bienvenus, Jean-Baptiste Clément et Croix-Luizet. Le secteur de projet du terrain Mazoyer, aux abords de la rue du Canada, ainsi que l'INSA (station INSA Einstein) sont également concernés. Bien que s'approchant du quartier des Buers, le tracé ne dessert pas directement ce quartier (station T6 à 600 m). Cette fonction relèvera davantage de la future ligne T9 (Vaulx-en-Velin - La Soie - La Doua ou Charpennes), à l'étude.

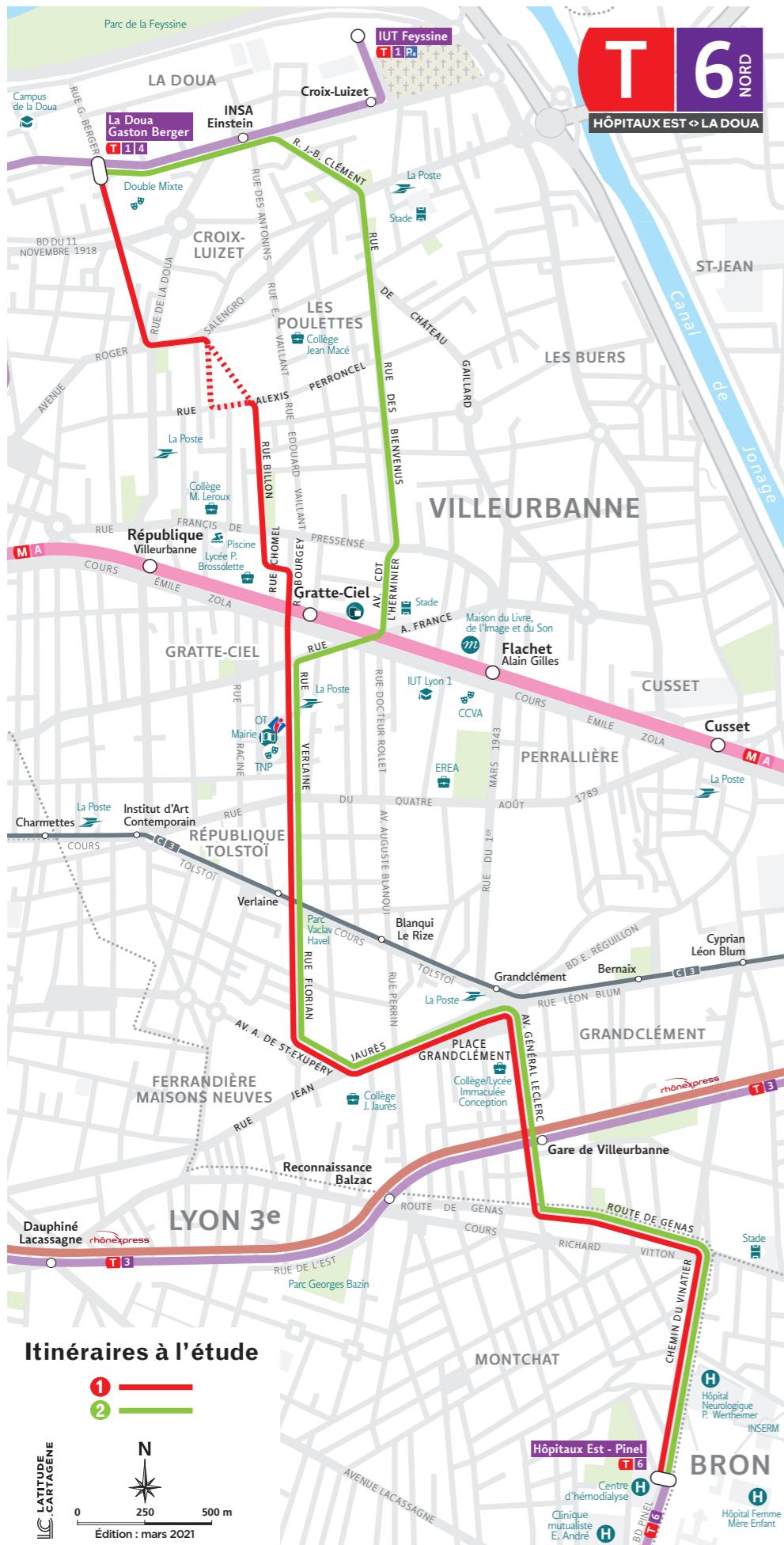


À retenir

Les deux tracés captent sensiblement le même nombre d'habitants et d'emplois.

À noter que la future réorganisation du réseau de bus lorsque le T6 sera mis en service, ainsi que le nouveau projet de ligne forte T9 qui reliera Vaulx-en-Velin à La Doua, permettront une desserte plus fine des secteurs Buers et Château Gaillard.

Les lignes de bus seront mises en cohérence avec le nouveau réseau structurant à l'horizon 2026 (tramways T6 et T9, Métro A).



INSERTION

Diagnostic et points d'attention

Le nouveau volet d'études préliminaires a consisté à optimiser au maximum l'insertion du tramway selon la typologie des voies, afin d'en réduire les effets :

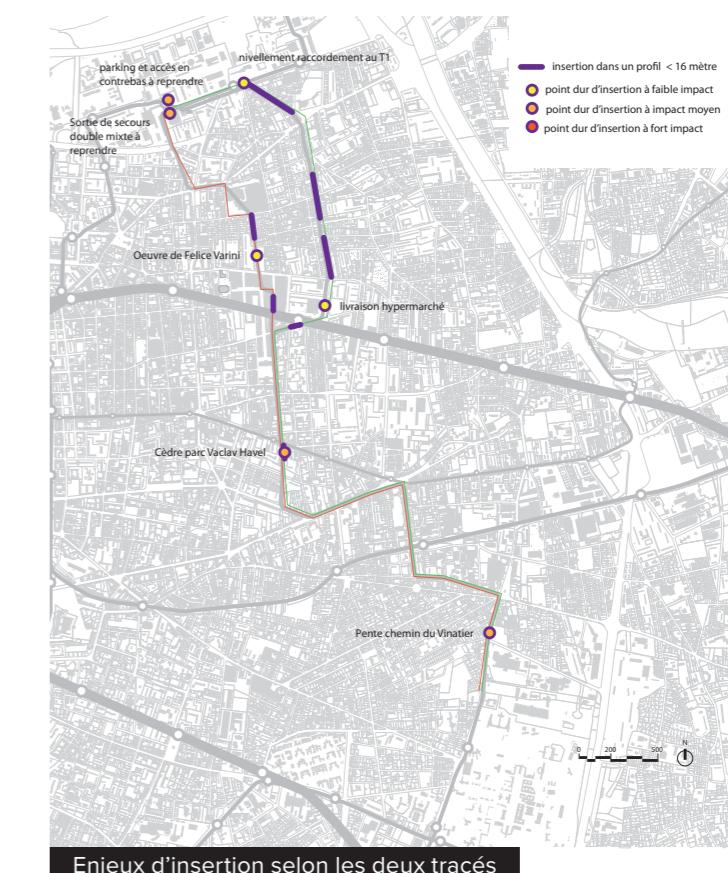
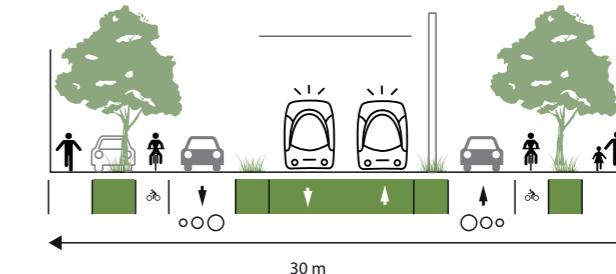
- sur le parcellaire privé,
- sur les espaces centraux et/ou commerçants,
- dans les secteurs de projets urbains.

L'insertion du tramway T6 dans le tissu urbain de Villeurbanne (hors secteurs en devenir), où la largeur des voies est très inférieure à 20 m, impose une vigilance particulière.

En différents points d'un même itinéraire, il faudra en effet départager les critères de mixité des usages (habitations, commerces), de prise en compte de la biodiversité ou de circulation en site propre. Dans tous les cas de figure, la gestion des eaux pluviales devra être assurée.

Tout en permettant l'affirmation d'une nouvelle armature Nord-Sud, les choix d'insertion et la requalification des axes devront limiter les impacts fonciers.

Il s'agira également de valoriser les séquences commerciales et de vie urbaine par l'aménagement de zones de rencontre, l'élargissement des trottoirs, le déploiement d'un itinéraire cyclable le long de la plateforme de tramway, le raccordement du tramway au réseau existant...



VOIE UNIQUE : UNE SOLUTION CONTRAIGNANTE

Un aménagement de type « voie unique » a été analysé par le SYTRAL dans le cadre des études préliminaires. L'aménagement portait, entre la rue Cdt l'Herminier et La Doua, sur 3 sections de voie unique assorties d'une piste cyclable sécurisée et continue.

La voie unique implique de faire passer les tramways dans les deux sens sur une seule et même voie. Sur le linéaire de voie concerné (supérieur à 1100 m), les contraintes que ce principe d'exploitation implique pour le croisement des tramways sont susceptibles d'avoir des effets importants sur la régularité et la performance globale de la ligne.

Il a donc été proposé de ne pas retenir cette solution à ce stade des études.

Analyse comparative des tracés

Insertion de la plateforme

Tronc commun

Une plateforme en site propre est proposée depuis les Hôpitaux Est jusqu'à la rue Saint-Exupéry.

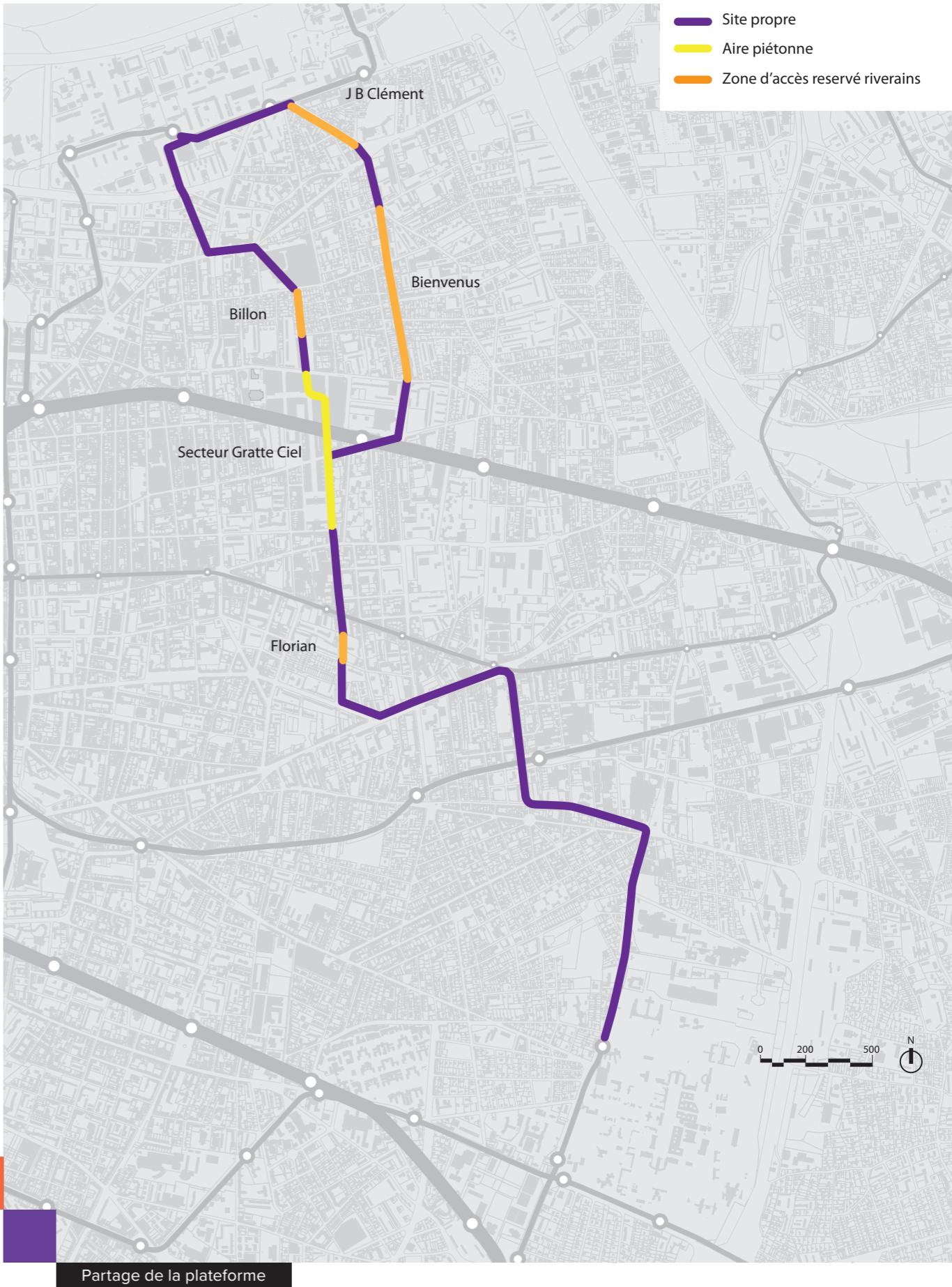
- Dans le secteur Genas, la plateforme du T6 pourra être partagée avec la Ligne Centre Est (LCE).
- La conservation du cèdre du parc Vaclav Havel nécessite une fermeture ponctuelle de la rue Florian et un accès riverain par la plateforme.
- Le secteur Gratte-Ciel prenant un statut de secteur piétonnier, la plateforme devra être partagée avec les piétons et les véhicules de livraison. Les accès aux parkings seront maintenus.

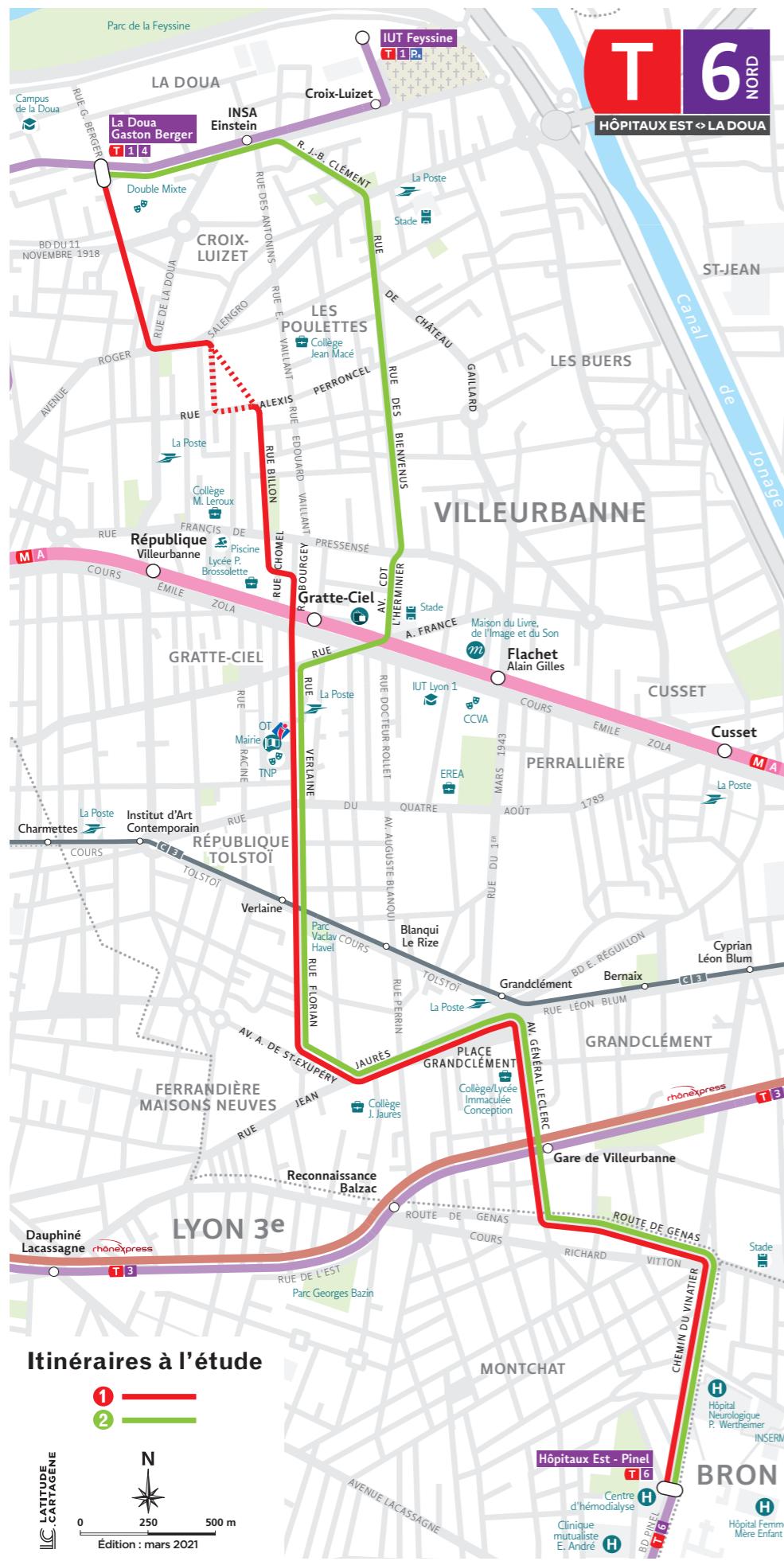
Tracé rouge

Hors secteurs Gratte-Ciel et Billon, le cheminement du T6 le long du tracé rouge se fait majoritairement en site propre. L'aménagement peut inclure une composition paysagère variée, renforçant à la fois l'identité de la ligne et celle des quartiers traversés. Les points d'attention principaux se situent au niveau de la rue Billon et du parc du Centre (esplanade Geneviève Anthonioz de Gaulle).

Tracé vert

Une plateforme en site propre peut être aménagée sur les axes Anatole France et Cdt l'Herminier notamment. Dans les rues les plus étroites des zones résidentielles (rue des Bienvenus et J.-B. Clément), l'insertion de la plateforme tramway impliquera la création de plusieurs tronçons sur lesquels la circulation des véhicules particuliers serait réservée aux riverains et la circulation générale reportée sur d'autres axes. Cette mixité de fonction est susceptible de rendre la régularité du tram plus incertaine et de générer des conflits d'usage de la plateforme. Les cycles y circuleront en mixité avec les piétons de part et d'autre de la plateforme.





Insertion des stations

Tronc commun

6 à 7 stations sont envisagées dans les secteurs Kimmerling, route de Genas, gare de Villeurbanne, Grandclément, Saint-Exupéry, Verlaine, Hôtel de Ville / TNP. Une faible distance entre chaque station pouvant avoir un effet négatif sur la fréquence du service et la performance globale de la ligne, un regroupement des stations route de Genas et gare de Villeurbanne est à l'étude.

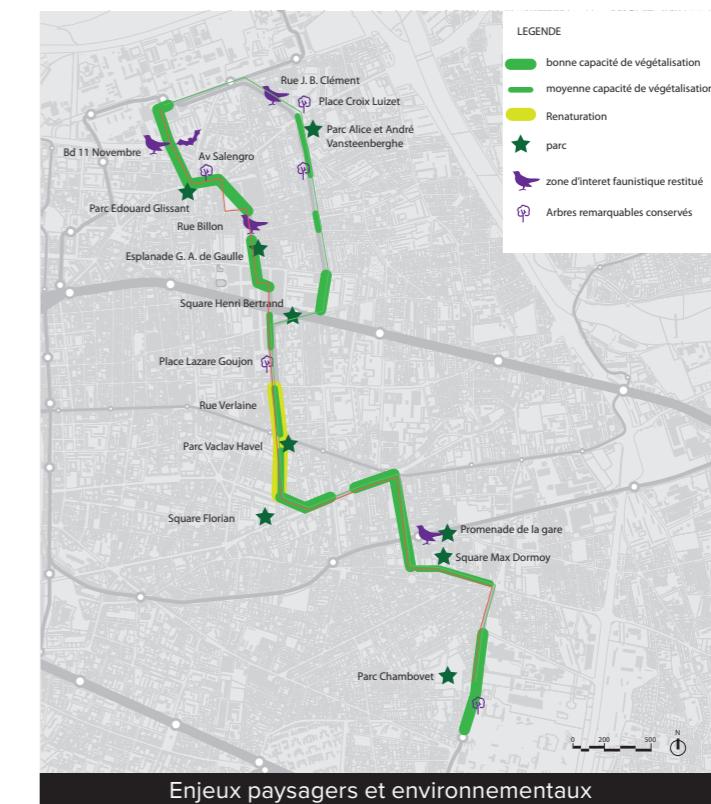
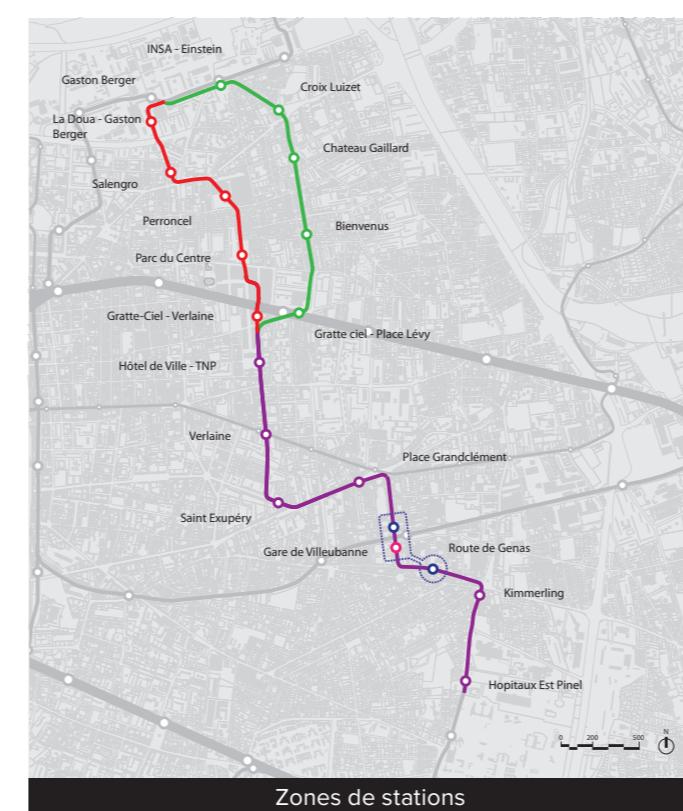
L'insertion de trois stations des secteurs Saint-Exupéry, Verlaine/Tolstoï et Hôtel de Ville/TNP sera à étudier finement, prenant en compte les contraintes du secteur (végétation et activités existantes).

Tracé rouge

À partir de l'Hôtel de Ville, 5 stations sont envisagées. Leur intégration dans les espaces publics ne présente pas de grande difficulté, excepté pour la station Gratte-Ciel qui s'insérera dans un secteur plus dense.

Tracé vert

6 stations, dont la station existante INSA – Einstein (T1, T4), sont envisagées à partir de la rue Anatole France. L'insertion de stations sur le tronçon Bienvenu – Chateau Gaillard – J.B. Clément pourra nécessiter des élargissements ponctuels. Des contraintes sont localisées dans le secteur Nord, où il s'agit de composer avec l'existant (station La Doua - Gaston Berger et accès au bâtiment INSA, notamment).



Insertion paysagère et environnementale

➤ **Tronc commun**

De l'avenue Saint-Exupéry jusqu'au Sud de la rue Verlaine, une « renaturation » conséquente est envisagée sur l'ensemble du linéaire, doublée d'une végétalisation de la plateforme du tramway. Des alignements d'arbres sont envisagés route de Genas. Le renouvellement des plantations de l'avenue du Général Leclerc est également en projet.

➤ **Tracé rouge**

La partie Nord du tracé peut être largement plantée, en écho aux projets urbains (ZAC Gratte-Ciel et secteur ACI / Spréafico). D'une manière générale, le tracé rouge contribue à la mise en valeur du patrimoine. Sa structure paysagère s'inscrit en cohérence avec le volet paysager des projets urbains desservis.

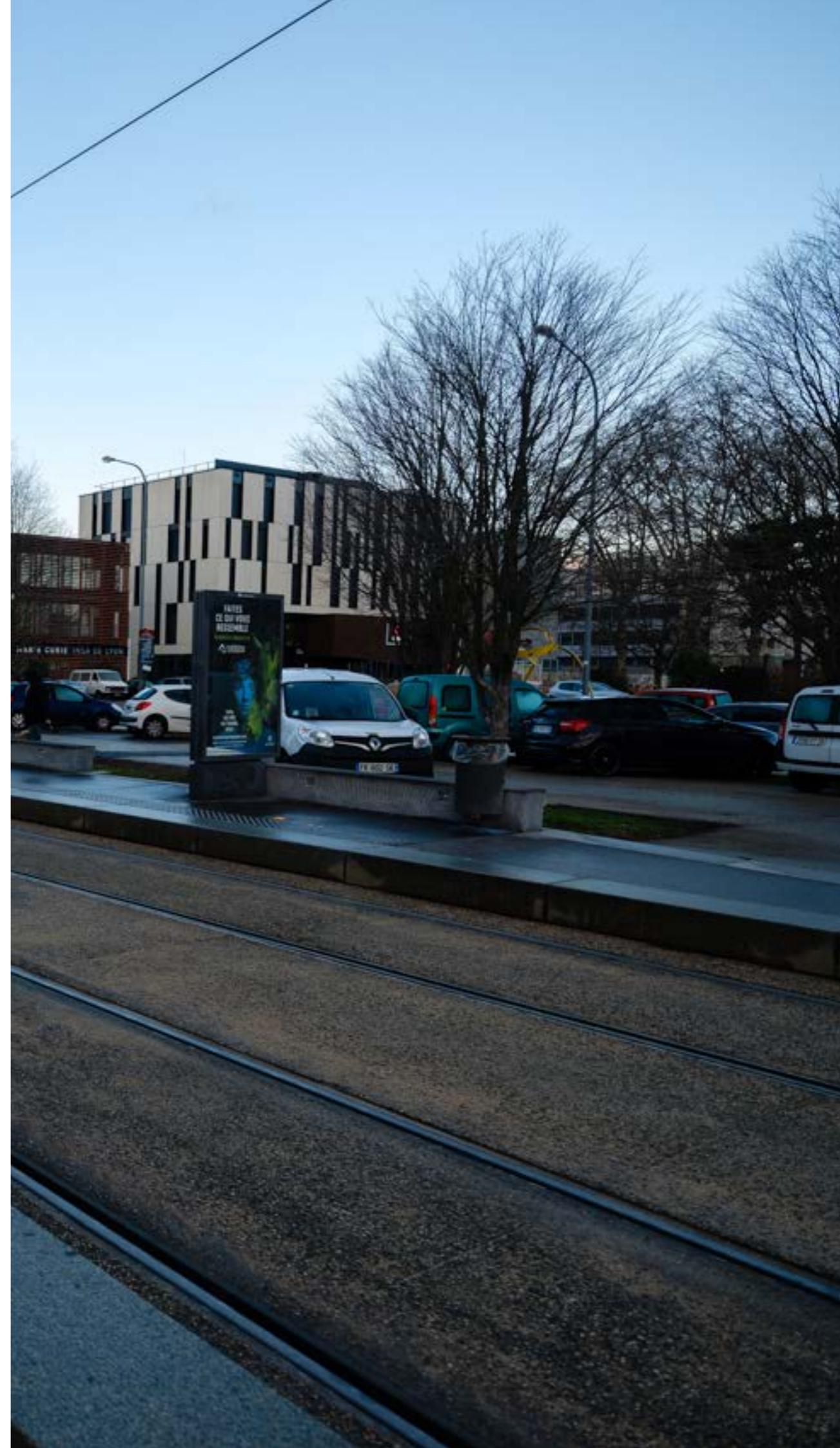
➤ **Tracé vert**

Si le renforcement de l'armature paysagère est conséquent au Sud du tracé jusqu'à l'avenue du Cdt l'Herminier, les possibilités et les contraintes de mixité d'usage sur les axes Bienvenus et J.-B. Clément, plus étroits, ne permettent pas de renforcer la végétalisation au Nord.

À retenir

Le tracé rouge est en site propre (plateforme réservée tramway) sur 82 % du parcours.
Le tracé vert est en site propre sur 76 % du parcours et banalisé (réservée aux riverain) en partie Nord (24 % du parcours). Il présente ainsi une limitation de la circulation des véhicules particuliers sur la plateforme et de potentiels conflits entre tramway et cycles sur celle-ci. Sur les deux tracés, l'impact sur les arbres existants s'annonce peu élevé.

Les arbres remarquables seront préservés au maximum.
Le potentiel de végétalisation sera plus limité pour le tracé vert, notamment dans sa partie Nord.



INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS

Diagnostic et points d'attention

Sur les axes dont le profil de voirie est le plus réduit (10 à 12 mètres), l'insertion conjointe de la plateforme de circulation du tramway, des stations et des voies cyclables / modes doux est un défi en soi. Le rétablissement des fonctions urbaines dans ces secteurs relève de la même difficulté.

Ces obstacles supposent des élargissements ponctuels sur des parcelles bâties ou non bâties, mais seules les études à venir (études d'avant-projet et études de projet) permettront d'évaluer les effets réels et les solutions les plus adaptées.

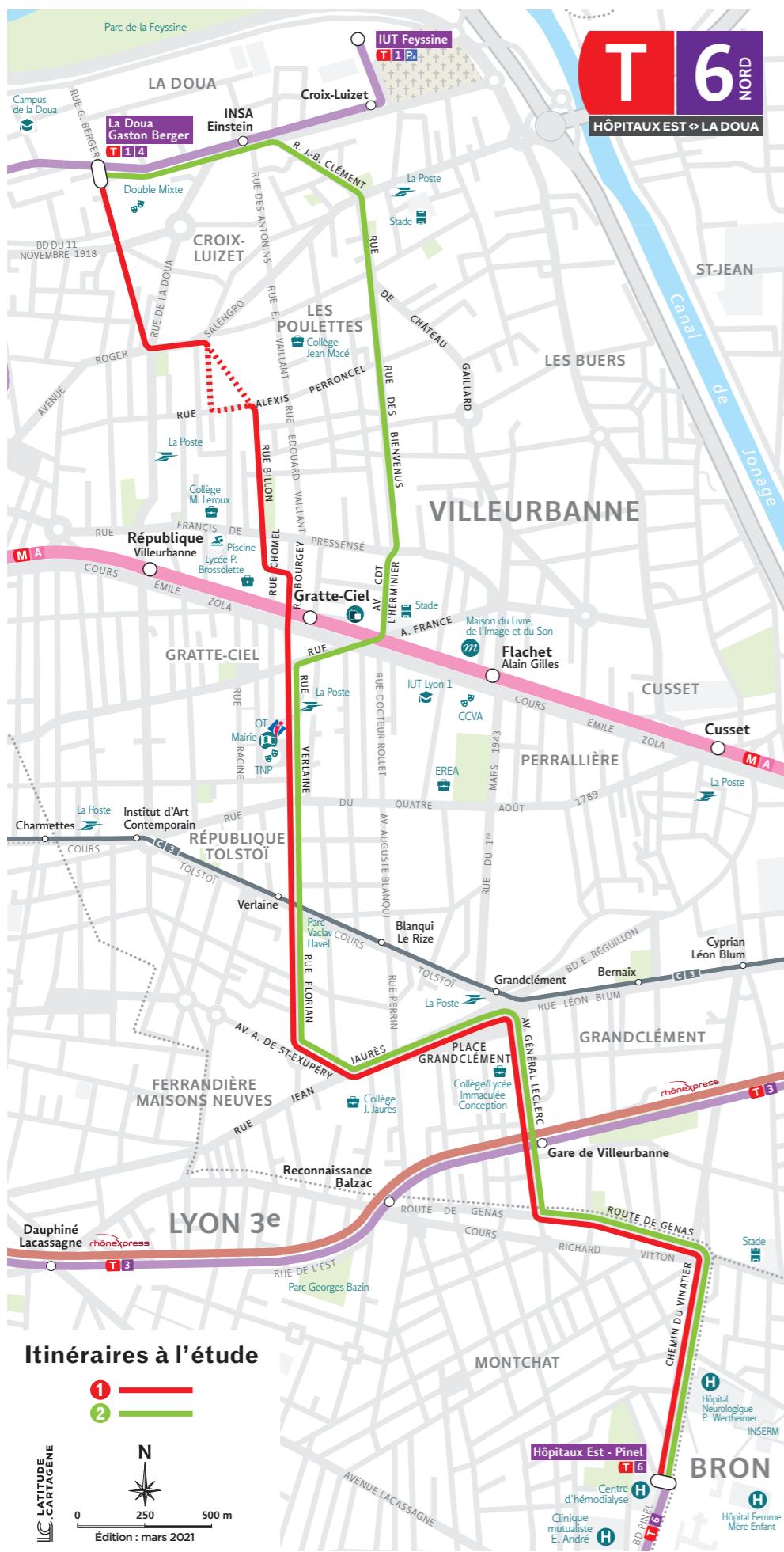
Les études préliminaires ont permis de répertorier 3 types d'entreprises pouvant être concernées, y compris à titre partiel :

- entreprises situées sur des secteurs faisant l'objet de projets ou de programmes de développement urbain (ACI, Spréafico...),
- parcelles non bâties (jardins), parkings, etc.
- parcelles bâties (maisons individuelles ou habitat collectif).

Zoom sur...

LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Le développement de Villeurbanne a connu une forte accélération dans les années d'après-guerre. Dans un contexte de développement continu des équipements publics et des voiries, des acquéreurs ont pu opter, en toute connaissance de cause, pour l'acquisition de parcelles pouvant faire l'objet de préemptions partielles. Aujourd'hui inscrits au PLU-H, des « Emplacements Réservés » avaient été identifiés et répertoriés pour permettre la réalisation de projets ultérieurs comme l'élargissement de rues, le passage de lignes de transports public ou la création de réseaux d'assainissement. Dans le cadre du T6 Nord, les éventuels élargissements nécessités par le projet se feront essentiellement sur ces emplacements réservés.



Analyse comparative des tracés

➤ **Tronc commun**

Dans le secteur Kimmerling, les enjeux sur le parcellaire privé – majoritairement sans démolition – sont liés à l’élargissement du chemin du Vinatier. Des élargissements pourront être nécessaires route de Genas, au Nord du boulevard Pinel et dans la pointe Ouest de la place Grandclément.

➤ **Tracé rouge**

Des élargissements de voie publique ayant été pressentis sur le côté Est de la rue Billon (emprises non bâties), les possibilités de réduction du profil d’insertion doivent être étudiées avec précision. Dans les secteurs ACI/Salengro/Spréafico, des acquisitions et démolitions sont envisagées.

➤ **Tracé vert**

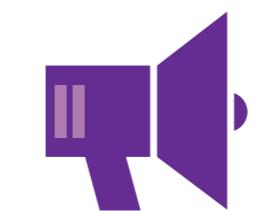
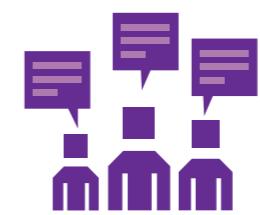
L’insertion des stations et les contraintes de giration dans les rues étroites constituent un point délicat. Cela concerne plus particulièrement les rues Bienvenus, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément dont les profils de voirie sont très réduits et nécessiteront des élargissements ponctuels sur emplacements réservés (dont emprises bâties), notamment au droit des stations.

**ÉLARGISSEMENT
D’EMPRISES,
ACQUISITIONS,
PROCÉDURES
AMIABLES...
PARLONS-EN
MAINTENANT !**

L’élargissement de l’espace public sur des emprises bâties ou non bâties est un enjeu considérable lorsque les parcelles sont situées en dehors des secteurs de programmation urbaine. C’est pourquoi les études préliminaires ont limité les élargissements au strict nécessaire.

Ce n’est qu’une fois le tracé choisi qu’il sera possible d’identifier et de dénombrer avec précision les parcelles concernées. Des échanges individuels pourront alors être proposés aux riverains.

Des mesures de réduction des impacts sont d’ores et déjà envisagées. Il s’agit notamment d’optimiser la cohabitation entre les différents modes dans les secteurs les plus contraints. Ces mesures seront à préciser lors des études ultérieures (études d’avant-projet et études de projet), dans le cadre d’une concertation continue.



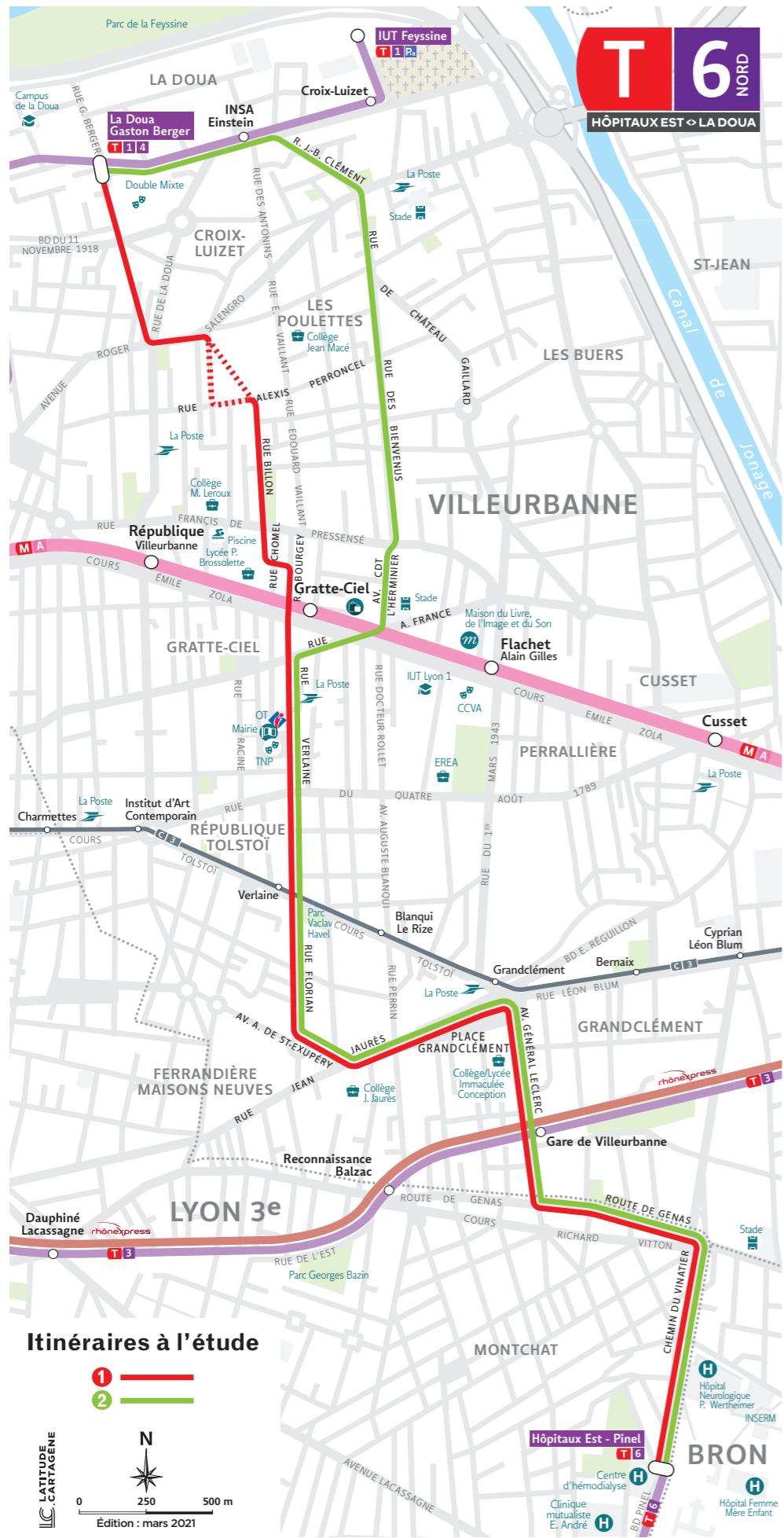
**DU 15 MARS AU 12 AVRIL 2021
CONCERTATION PRÉALABLE :
PRÉSENTATION DES SECTEURS
À ENJEUX**

**MAI 2021
CHOIX DU TRACÉ**

**À PARTIR DE JUIN 2021
ÉTUDES D’AVANT-PROJET :
IDENTIFICATION DES PARCELLES
CONCERNÉES (VOIE PUBLIQUE,
PARCELLES PRIVÉES BÂTIES
ET NON BÂTIES, EMPRISES DE
SECTEURS EN PROJET...)**

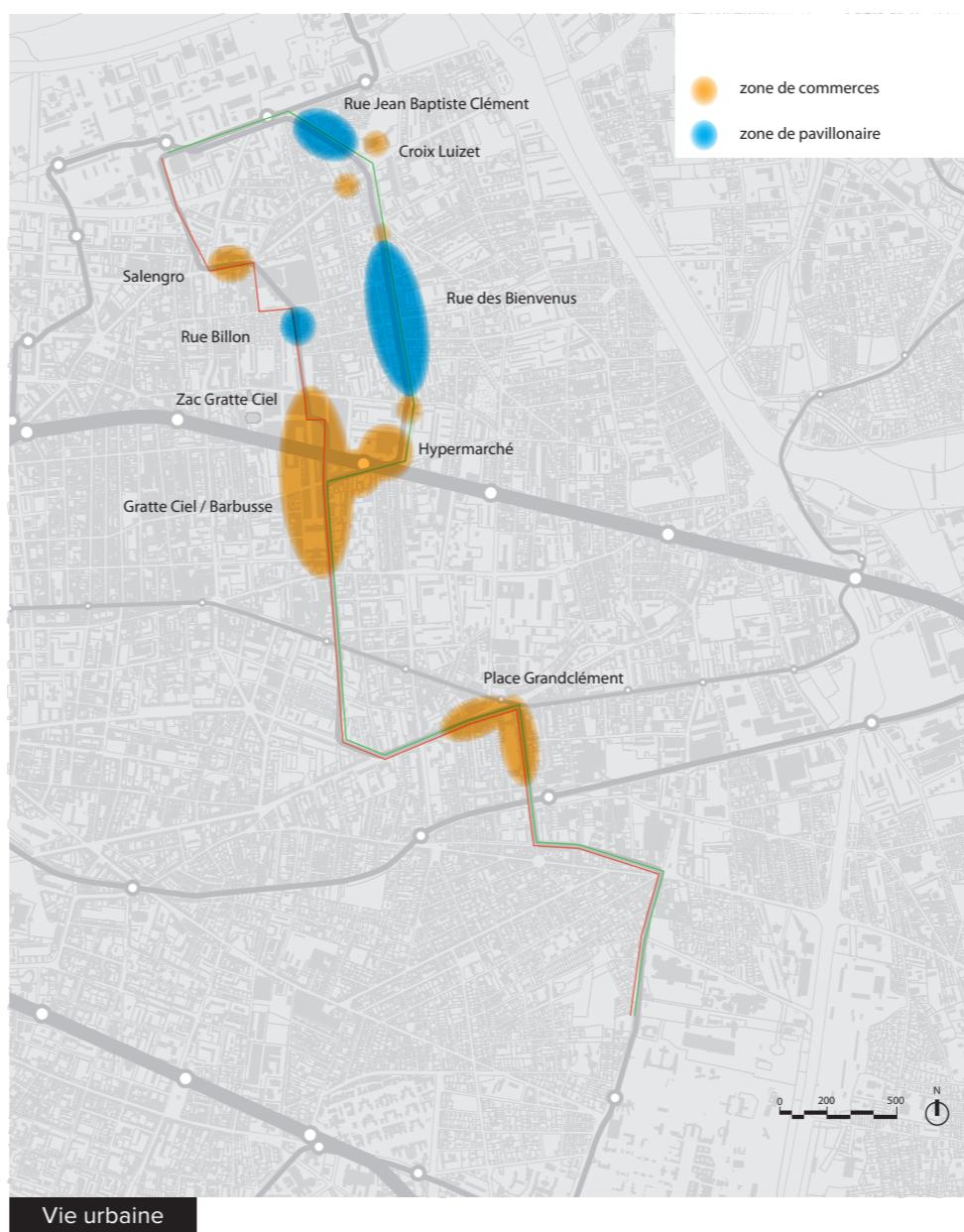
DÉCLARATION D’UTILITÉ PUBLIQUE

**ACCOMPAGNEMENT
ET PROCÉDURES AMIABLES**



VIE URBaine

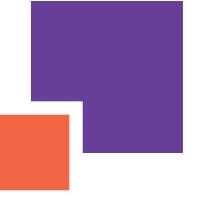
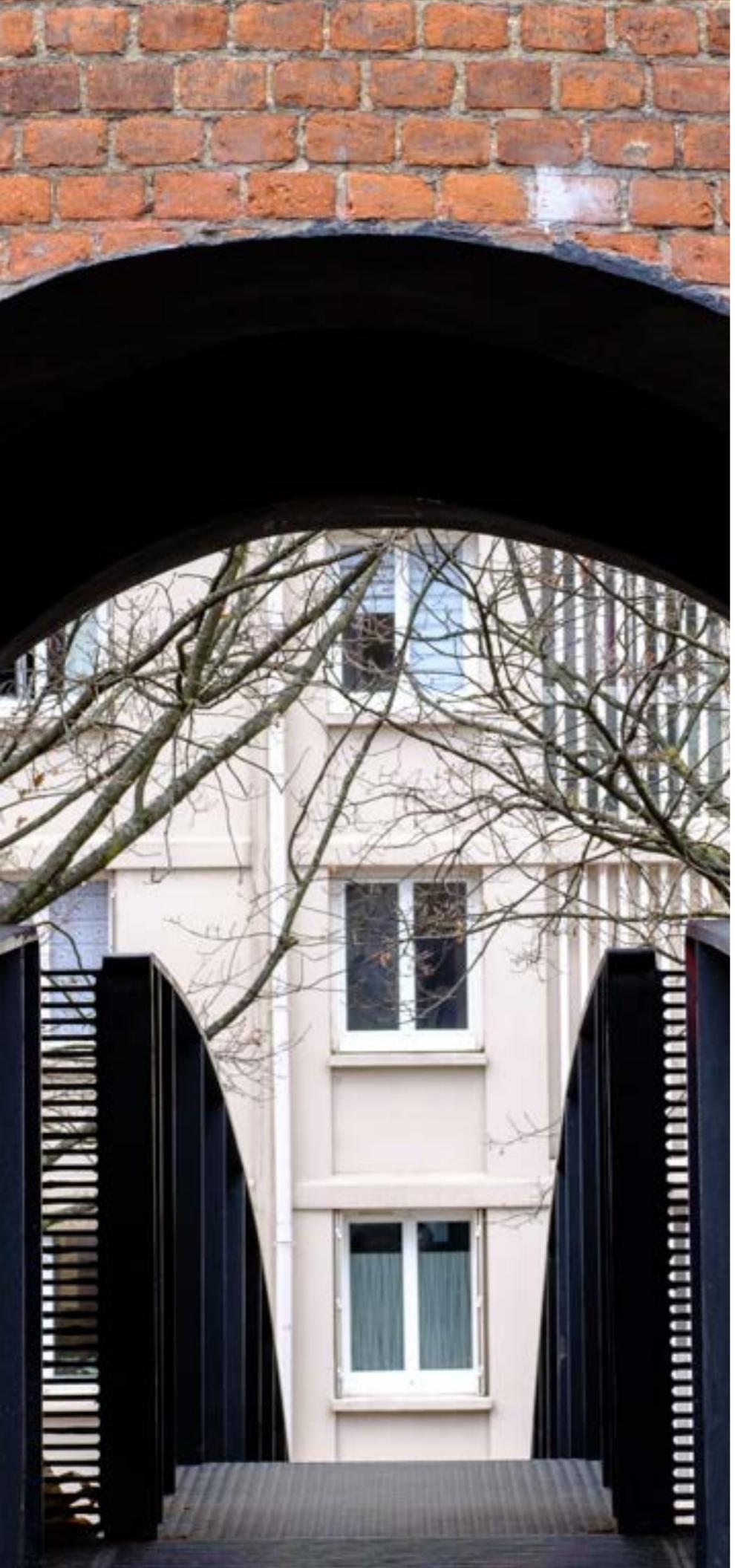
Diagnostic et points d'attention



À l'échelle de la ligne, l'analyse multicritères considère la redistribution de la place dédiée à chaque mode, en privilégiant les modes actifs, la restitution de trottoirs confortables et la maîtrise de la place accordée à la voiture.

À l'échelle du quartier, l'intégration de la plateforme et des stations est étudiée en tenant compte de l'identité des quartiers traversés, de la desserte de lieux attractifs, de l'aménagement d'itinéraires piétons agréables, du maintien des terrasses commerçantes, de la restitution des places réservées (PMR, véhicules électriques, transports de fonds), la gestion des livraisons, l'intégration des vélos, de la création d'espaces publics de qualité ou encore de la mise en valeur des parcs.

À l'échelle du lieu, l'analyse multicritères tient compte des possibilités de requalification d'une place particulière, de la conservation des arbres remarquables (Cèdre du parc Vaclav Havel) et de création d'un mobilier urbain spécifique.



Analyse comparative des tracés

Potentiel de développement urbain

➤ **Tronc commun**

Dans la partie Sud du secteur Gratte-Ciel, et plus particulièrement rue Verlaine, le tramway est un levier de réaménagement. Il vient en appui de la piétonisation du centre-ville (avenue Barbusse prolongée, rue Verlaine...) mais aussi de la requalification des secteurs plus au Sud (Les Genêts, Grandclément, axe Genas – Leclerc...).

➤ **Tracé rouge**

Le tracé participe à la composition des projets urbains, à travers la desserte fine de la ZAC Gratte-Ciel, et à la redéfinition des infrastructures et des usages urbains dans le secteur ACI / Spréafico.

➤ **Tracé vert**

La variante dessert le secteur Gratte-Ciel et le centre de Villeurbanne. Elle participe elle aussi au développement de la ZAC Gratte-Ciel, mais ne la traverse pas. La traversée des axes Bienvenus, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément, étroits, ne se prête pas à des réaménagements importants.

Usages et vie urbaine

➤ **Tronc commun**

Vers le centre-ville, à l'approche de Gratte-Ciel, le tramway peut être favorable à la dynamique commerciale. Son intégration au nouvel espace public de la place Grandclément devra être adaptée au maintien des activités commerciales et au bon fonctionnement de l'intermodalité (lignes C3, C11, T6). Dans la partie Sud de l'avenue Général Leclerc, le projet peut accompagner des aménagements qualitatifs, avec maintien des zones de livraison.

➤ **Tracé rouge**

La desserte du secteur central et commerçant des Gratte-Ciel par le tracé rouge présente un effet potentiel sur les terrasses et les zones de livraisons, y compris dans les rues Verlaine et Zola. Dans le tissu pavillonnaire du Nord de la rue Billon, sur 200 m, la cohabitation entre le tramway et les usages riverains sera étudiée finement.

➤ **Tracé vert**

La desserte du secteur urbain et commercial au Sud de la rue Francis de Pressensé nécessite une approche attentive, notamment à la hauteur de l'hypermarché (parking et livraisons). Le tracé induit une cohabitation entre le tissu pavillonnaire et le tramway sur 1 100 m (voies Bienvenus / J.-B. Clément), ce qui nécessite une réflexion sur les accès riverains.

Zoom sur...

LES MARCHÉS DU SECTEUR GRANDCLÉMENT

Les travaux du futur tramway ne permettront pas le maintien des marchés sur l'avenue Leclerc. Cela concerne le marché alimentaire et une partie du marché manufacturé. L'impact des travaux sur la partie du marché manufacturé située aux abords de la gare de Villeurbanne reste à préciser. Les entreprises devront être libérées à la fin 2022 pour permettre le démarrage des travaux de déviation des réseaux. Des études de relocalisation des marchés sont actuellement menées par la Ville de Villeurbanne.



Impacts sur le stationnement et les livraisons

Le tronçon commun et les variantes nécessiteront la suppression d'une part significative du stationnement. Toutefois, les places réservées (livraisons, transports de fonds, PMR...) seront majoritairement restituées. Les études d'avant-projet permettront d'établir un estimatif précis du nombre de places pouvant être maintenues.

Impacts sur les circulations, l'aménagement des espaces publics et le cadre de vie

➤ **Tronc commun**

Le T6 Nord constitue un levier pour le réaménagement du secteur Kimmerling, au débouché du chemin du Vinatier. Le tramway valorisera également les axes traversés, comme l'axe Leclerc, tout en bénéficiant du renouveau de la place Grandclément. L'apaisement de l'axe Florian / Verlaine permet quant à lui de rétablir les usages de quartier, en écho aux projets de piétonisation sur le secteur du centre-ville.

➤ **Tracé rouge**

L'intégration de l'emprise Spréafico à un mail modes doux, la traversée du secteur Gratte-Ciel ou la desserte du Parc du Centre réservent au tracé rouge un bon potentiel d'aménagement. L'itinéraire du T6 Nord participe à la composition des nouveaux espaces publics de la ZAC Gratte-Ciel (esplanade Agnès Varda et avenue Barbusse prolongée).

➤ **Tracé vert**

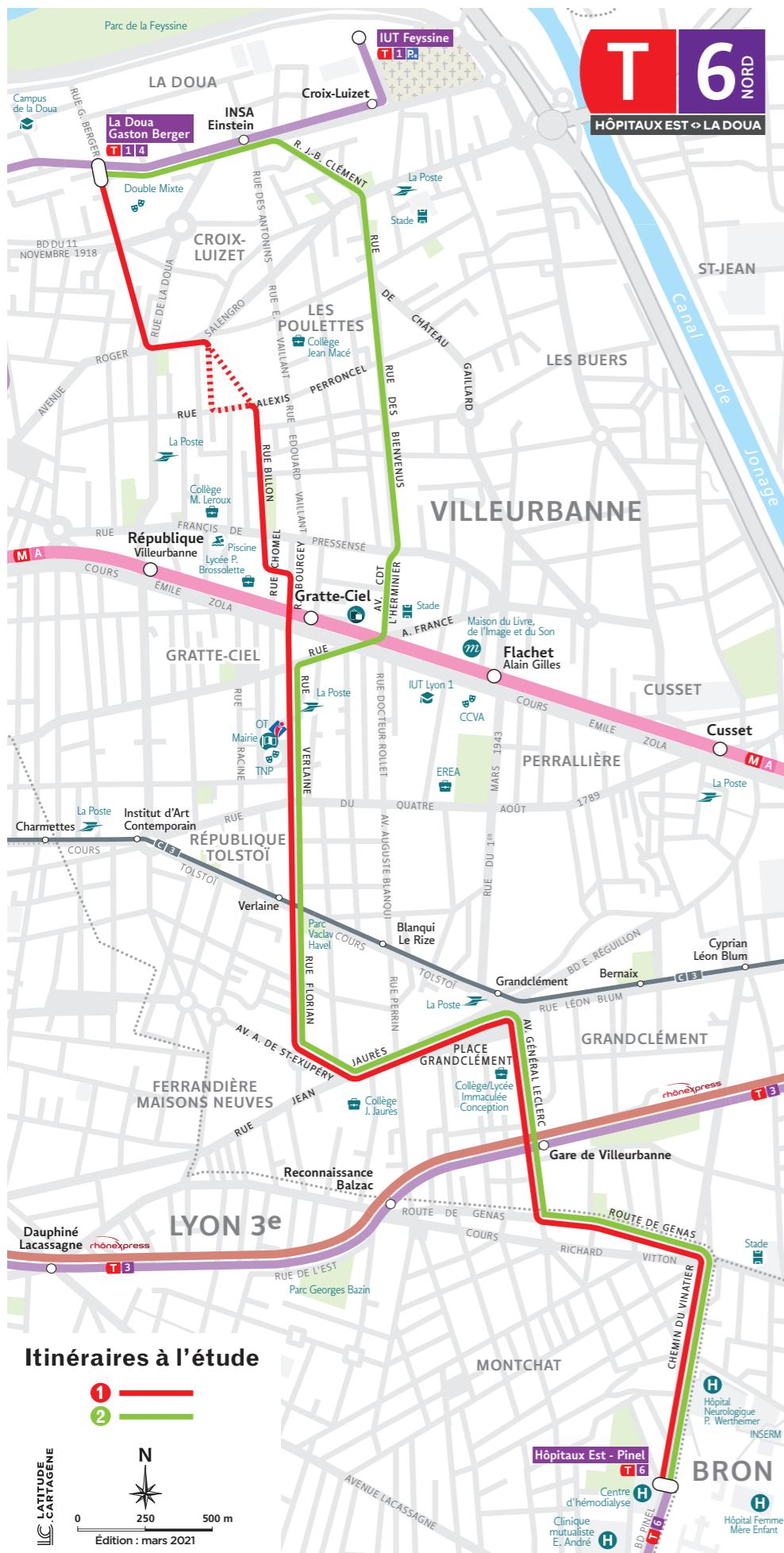
L'arrivée du T6 permet le réaménagement complet du square Georges Lévy (croisement cours Émile Zola / rue Anatole France). Des possibilités ponctuelles sont localisées dans la partie Nord (aménagement de respirations). Le tracé s'annonce beaucoup plus contraint sur le reste de l'itinéraire. Il implique la recomposition des circulations et usages de la partie Ouest de la place Croix-Luizet.



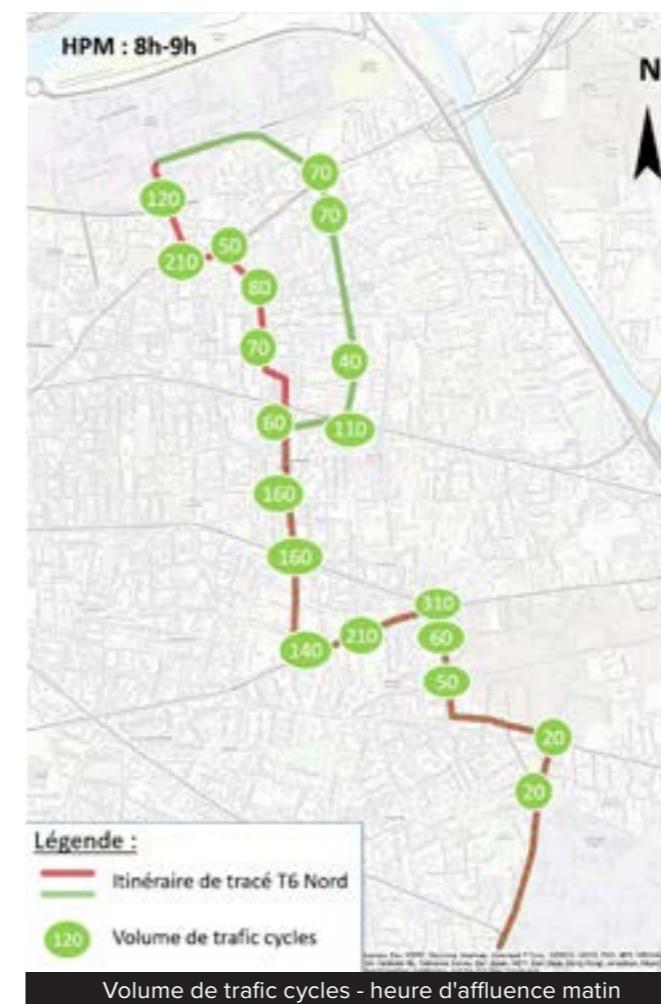
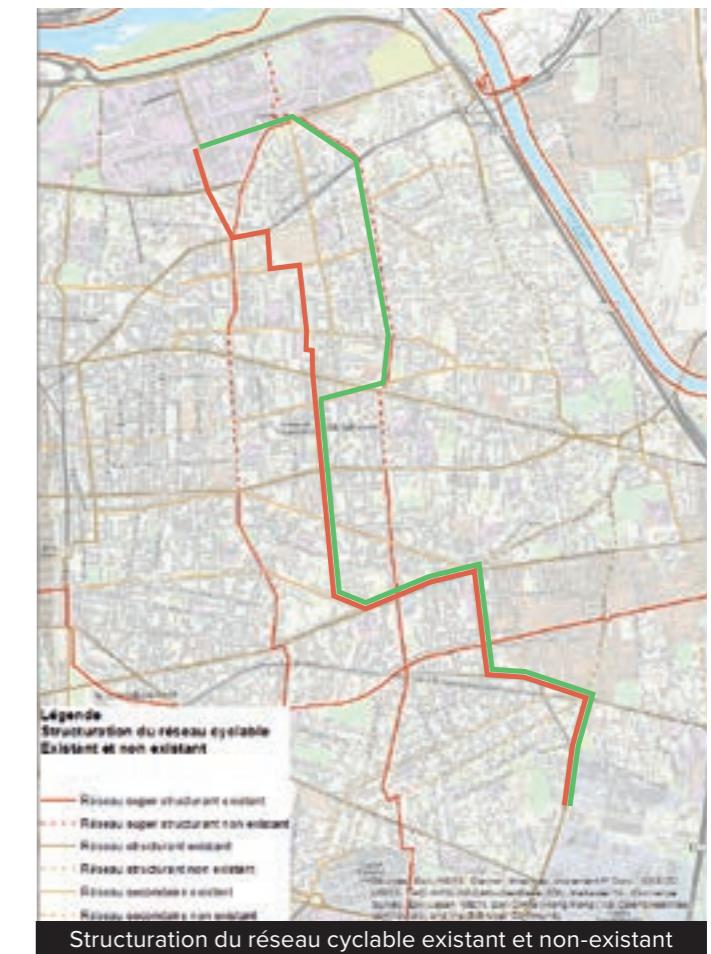
À retenir

Au stade actuel du projet, le tracé rouge présente des contraintes dans des secteurs où des projets urbains sont en cours ou à l'étude. Néanmoins, le tracé rouge réduit les difficultés liées à l'insertion du tramway dans le tissu pavillonnaire à 200 mètres (Billon Nord) et offre un potentiel d'aménagement important sur la quasi-totalité de l'itinéraire.

Le tracé vert n'impacte pas de projets urbains en cours ou à venir. Néanmoins, il présente des contraintes au niveau des voies Bienvenus, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément, où les difficultés liées à l'insertion du tramway dans le tissu résidentiel / mixte / petits collectifs / pavillons atteignent 1100 mètres. Le tracé vert présente un potentiel d'aménagement moindre, si ce n'est au Sud, square Georges Lévy et, potentiellement, dans le secteur Croix-Luizet / Mazoyer.



MODES ACTIFS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



Diagnostic et points d'attention

Situation actuelle

L'analyse multicritère met en lumière une grande variété d'aménagements concernant l'intégration des cycles.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) vise un objectif de 8% de trajets réalisés à vélo à l'horizon 2030 dans le périmètre du projet, avec un quadruplement de la part modale du vélo par rapport à la valeur mesurée en 2015 (2%). À titre indicatif, les carrefours situés le long de l'avenue Salengro, la rue du 4 août 1789, le cours Tolstoï et la rue Jean Jaurès sont très fréquentés (150 à 200 vélos / heure). La place Grandclément reste la plus fréquentée avec plus de 300 vélos / heure.

La quasi-globalité du corridor d'étude est concernée par le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA), à l'exception des rues Florian, Paul Verlaine et Billon (tracé rouge).

Dans le secteur Bienvenus, l'arrivée du tramway impliquerait de déroger au PAMA sur certains tronçons. Si les études le confirment, il faudra alors engager une réflexion commune avec les associations pour la relocalisation de l'axe cyclable structurant. Cette approche est à mener avec la Métropole de Lyon, en charge de son déploiement.

Analyse comparative des tracés

➤ **Tronc commun**

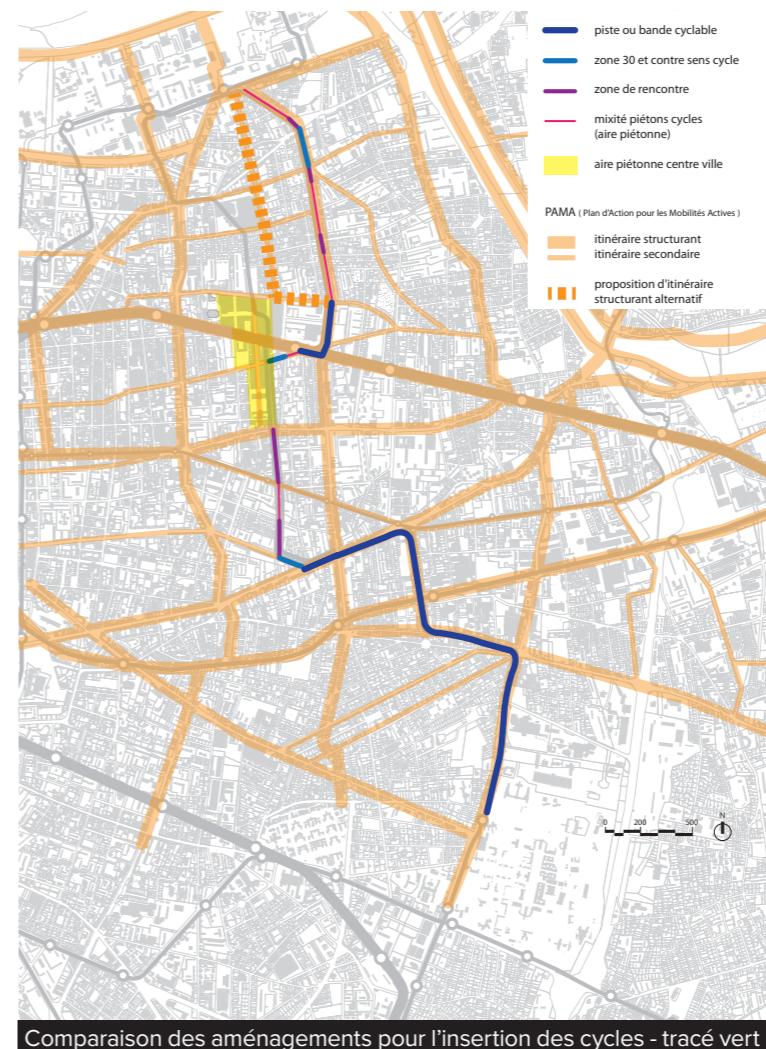
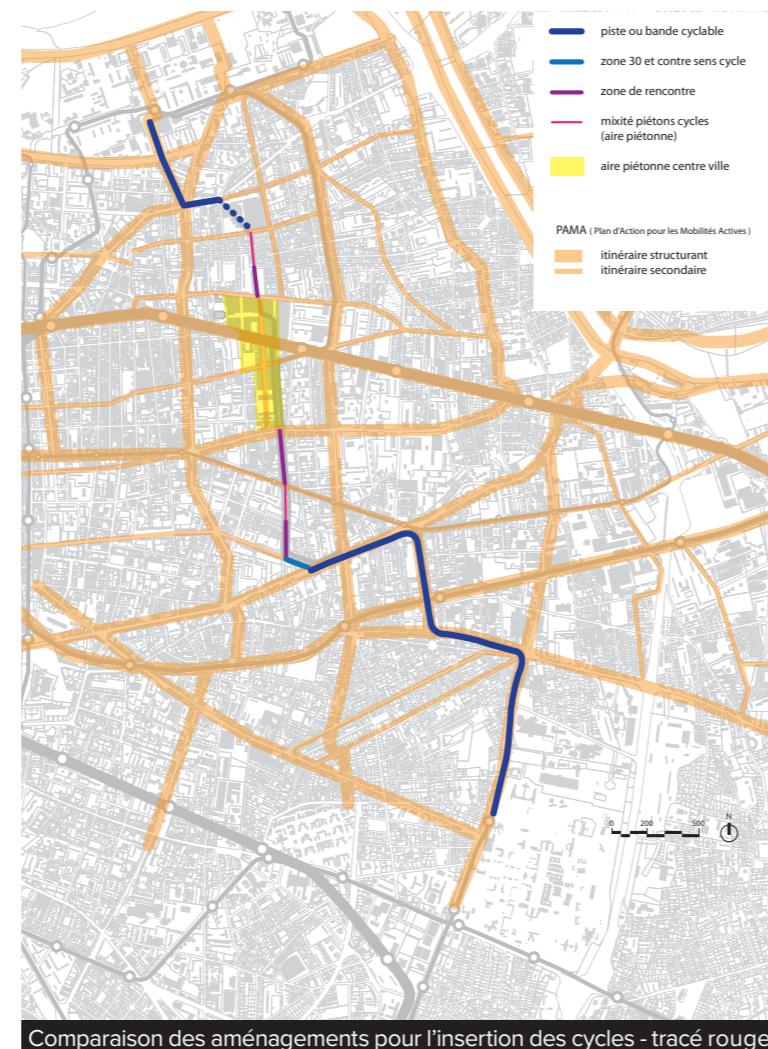
Jusqu'à Grandclément, la séparation classique des fonctions (trottoirs, chaussée routière, pistes cyclables...) peut être maintenue. Une mise à sens unique est toutefois envisagée sur le Nord de l'avenue du Général Leclerc et place Grandclément, les aménagements restant à préciser.

➤ **Tracé rouge**

3 550 m de voies dédiées (piste ou bande cyclable) sont réalisables, soit 63% du tracé.

➤ **Tracé vert**

3 480 m de voies dédiées (piste ou bande cyclable) sont réalisables, soit 54 % du tracé.



À retenir

À ce stade des études, l'intégration des cycles permet la mise en place d'un aménagement cyclable dédié sur :

- 100% du tronçon commun jusqu'à Grandclément
- 38% du tracé rouge (à partir de Grandclément)
- 18% du tracé vert (à partir de Grandclément)

Sur l'axe Jean-Baptiste Clément – Bienvenus, le tracé vert n'est pas compatible avec l'objectif de création d'aménagements cyclables du PAMA.

RÉSEAUX



Diagnostic et points d'attention

Données d'entrée

L'insertion d'un tramway n'impose pas seulement une emprise au sol suffisante : le creusement du sol est nécessaire à la bonne stabilité de la plateforme de circulation. Cela impose de repositionner les gaines et canalisations situées à faible profondeur, ne serait-ce que pour maintenir leur accessibilité lors des opérations de maintenance.

L'examen de la « dureté réseaux » est basé sur la déclaration de travaux et la collecte directe de données auprès des concessionnaires participant au Comité technique du projet.

La position des réseaux existants n'étant pas connue avec une précision absolue, les investigations en cours permettront d'obtenir des plans actualisés pour le démarrage de la phase d'avant-projet.

L'analyse du tracé rouge, réalisé lors de la première phase d'études préliminaires, donne une vision assez précise des réseaux existants sur son itinéraire. Le tronçon commun bénéficie lui aussi d'une bonne visibilité. Les mêmes investigations sont en cours sur le tracé vert.

Points d'attention et solutions envisageables

La complexité des études de relocalisation et de dévoiement des réseaux s'explique par un encombrement de sous-sol typique d'un centre urbain. À cela s'ajoute la difficulté de rues très étroites (profil compris entre 10 m et 15 m). Dans ces secteurs « critiques », il s'agira de tenir compte des fortes contraintes d'exploitation des concessionnaires. Et cela, sans affaiblir l'insertion technique du projet de prolongement de la ligne T6.

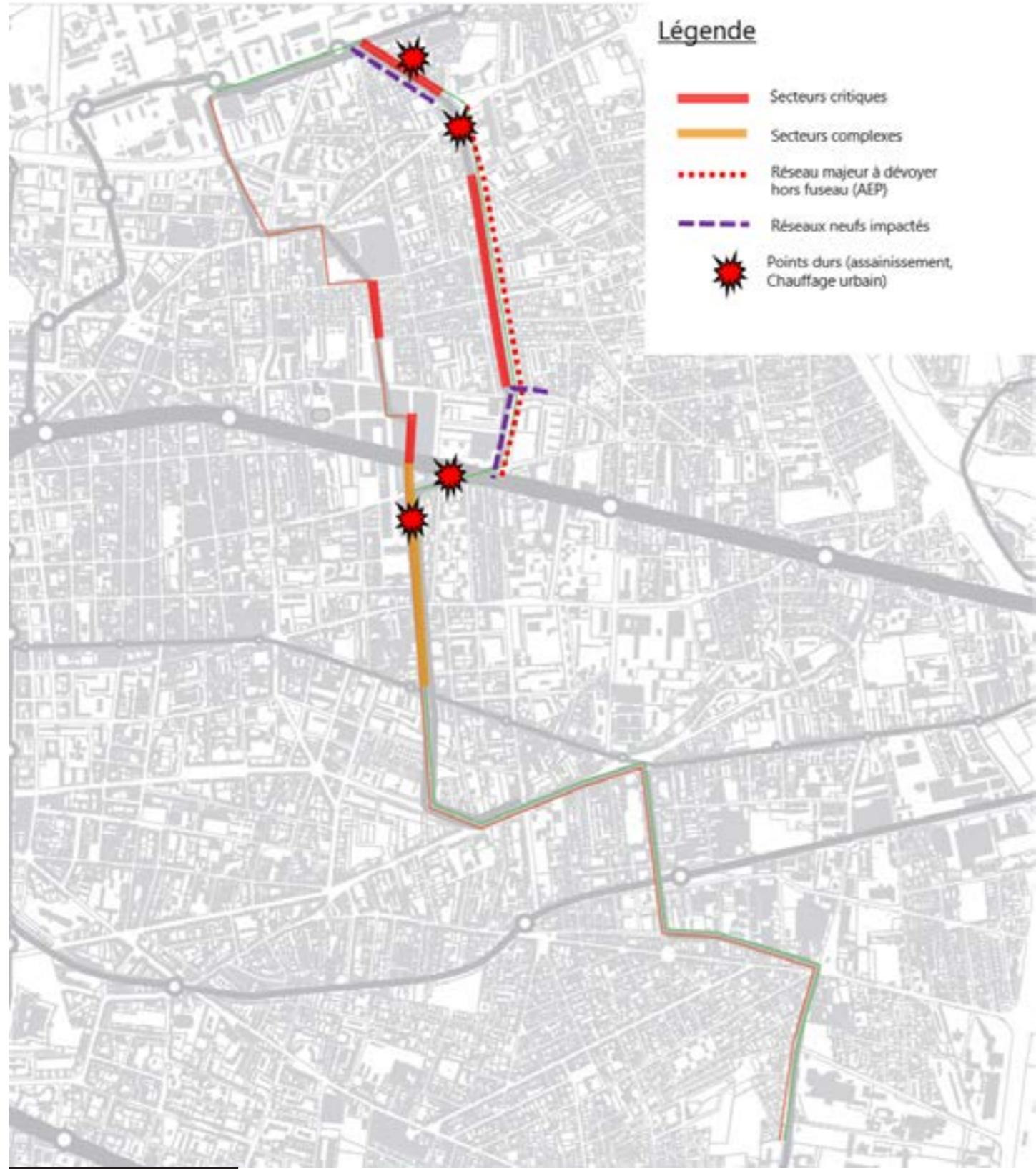
Les solutions généralement employées pour la réalisation d'un réseau de transport lourd dans un tissu urbain existant sont les suivantes :

- maintien de réseaux sous ou à proximité directe de la plateforme (avec conventions spécifiques et contraintes d'exploitation) ;
- dévoiement de réseaux structurants (hors fuseaux liés au tramway) vers les rues adjacentes au projet ;
- limitation des plantations en dehors de la plateforme (réservation d'un espace suffisant) ;
- optimisation conjointe des infrastructures réseaux et tramway (dimensionnement des fourreaux de réserve *a minima*, mutualisation des infrastructures entre concessionnaires...) ;
- réduction de la distance entre deux réseaux.

Dureté des réseaux :

La très forte densité des réseaux sur certains secteurs implique des contraintes de relocalisation de ces réseaux en dehors de la plateforme de tramway.





Analyse comparative des tracés

Dans les zones à profil large et dans les secteurs à réaménager, les opérations à engager relèvent d'opérations classiques d'installation ou de dévoiement.

La « dureté réseaux » sur les rues les plus étroites et encombrées des différents itinéraires et de leurs abords comprend les points durs suivants :

➤ **Tronc commun**

Si des dévoiements de réseaux sont à prévoir sur l'ensemble des axes empruntés, ils ne présentent pas de contrainte particulière sur le tronçon commun. La rue Verlaine constitue une exception : large de 15 m seulement, elle est située dans un secteur sensible (réseau de chauffage urbain).

➤ **Tracé rouge**

Le tracé rouge comporte des secteurs contraints pour la relocalisation des réseaux, en particulier rue Billon sur 200 m.

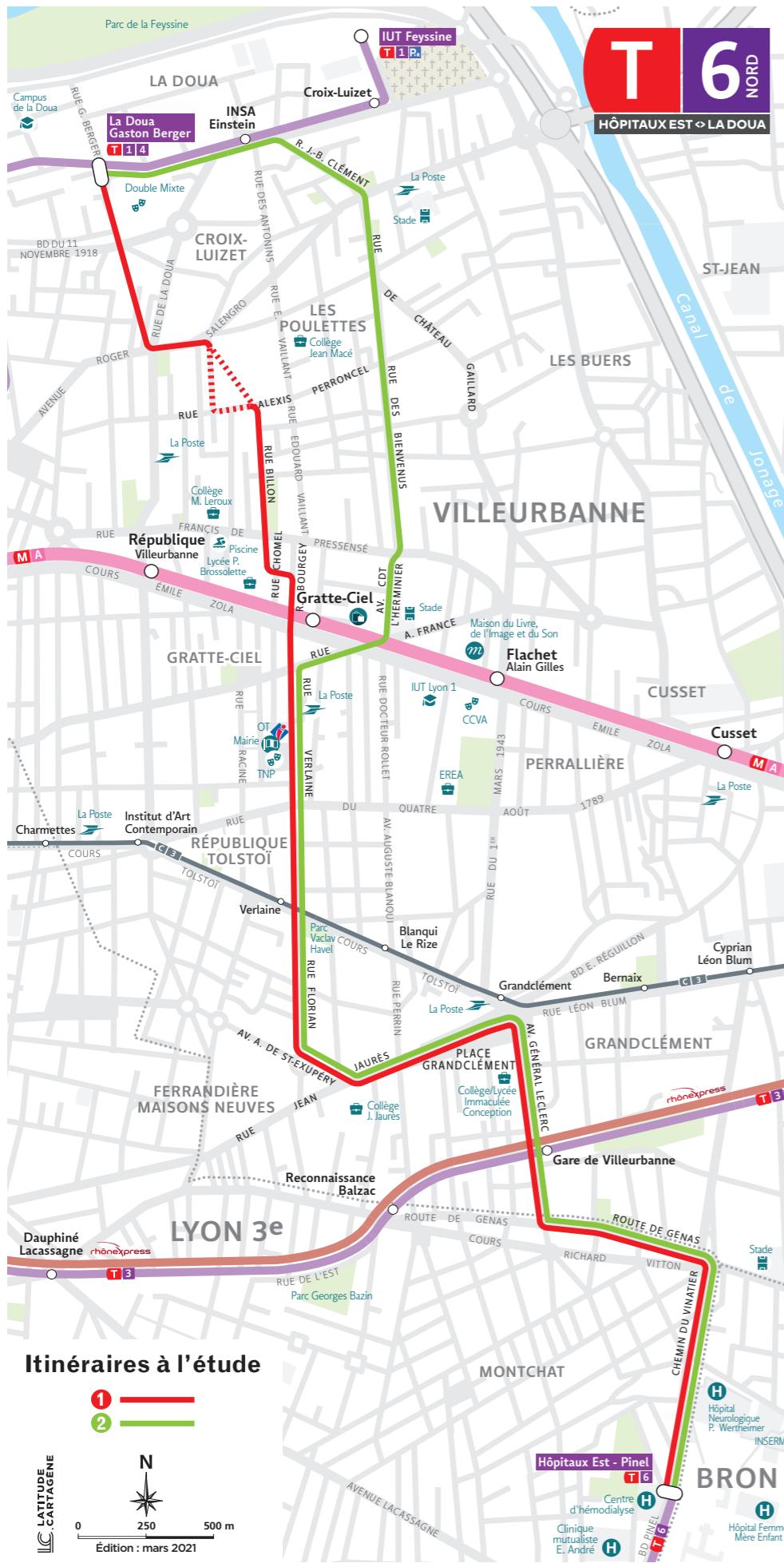
➤ **Tracé vert**

800 mètres linéaires de réseaux neufs sont à déplacer. La présence d'un important réseau d'eau potable sur 1,1 km est le point de dureté le plus important du tracé vert. Ce réseau devra être dévié sur une autre rue. La rue Jean-Baptiste Clément nécessite une approche spécifique sur 400 m : la présence d'un réseau d'assainissement important impose une adaptation conséquente de la plateforme du tramway et des réseaux avoisinants.

À retenir

Le tracé rouge présente 1 200 mètres linéaires contraints ou critiques.

Le tracé vert présente 1 850 mètres linéaires contraints ou critiques. La relocalisation du réseau d'assainissement sur 1,1 km implique des travaux conséquents qui auront lieu sur des voiries situées hors des axes empruntés par le tramway.



EXPLORATION

Analyse comparative des tracés

Terminus La Doua – Gaston Berger

Tracé rouge

Il est possible de dissocier le terminus du T6 Nord et la station actuelle Gaston Berger. Cette distinction garantit la lisibilité des différentes lignes (T6, T1/T4, future ligne T9) et de leur terminus. Dans ce contexte, une arrière-gare permet le changement de direction – ou retournement – du tramway. Une infrastructure commune avec le tronçon T1/T4 devra être envisagée en cas de prolongement de la ligne T6 vers l'Ouest.

Tracé vert

L'insertion du terminus La Doua – Gaston Berger est relativement complexe. La difficulté tient à la présence d'un tronc commun aux lignes T6/T4/T1, mais aussi à la proximité des terminus du T6 Nord et du T4 sur le même secteur. La gestion des manœuvres dans cette zone peut influer sur la fiabilité globale de la ligne. L'arrivée du T9 dans le secteur rendra l'exploitation des différentes lignes un peu plus complexe encore.

Fréquence et vitesse commerciale

Tracé rouge

Le prolongement de la ligne T6 est conçu pour un fonctionnement potentiel à 5 minutes. À la mise en service (2026), la fréquence de passage sera de 10 minutes. En 2030, un service toutes les 7 minutes sera assuré.

Tracé vert

Sur le tracé vert, un terminus commun avec les autres lignes de tramway permettra une fréquence à 5 minutes, mais avec peu de marge. À la mise en service (2026), la fréquence de passage sera de 10 minutes. En 2030, un service toutes les 7 minutes sera assuré.

Correspondances avec les lignes fortes existantes ou en projet

Le projet s'inscrit dans un maillage existant de transport lourd, qui comptera à terme deux lignes supplémentaires : tramway T9 et Ligne Centre-Est (LCE).

Au sein de ce maillage, les deux tracés offrent les mêmes correspondances avec :

- métro A (Gratte-Ciel)
- tramway T3 et la ligne Rhônexpress (Gare de Villeurbanne)
- tramways T1 et T4
- BHNS C3 (Grandclément)
- BHNS Centre-Est Genas et/ou Kimmerling
- T9 sur Salengro et/ou La Doua

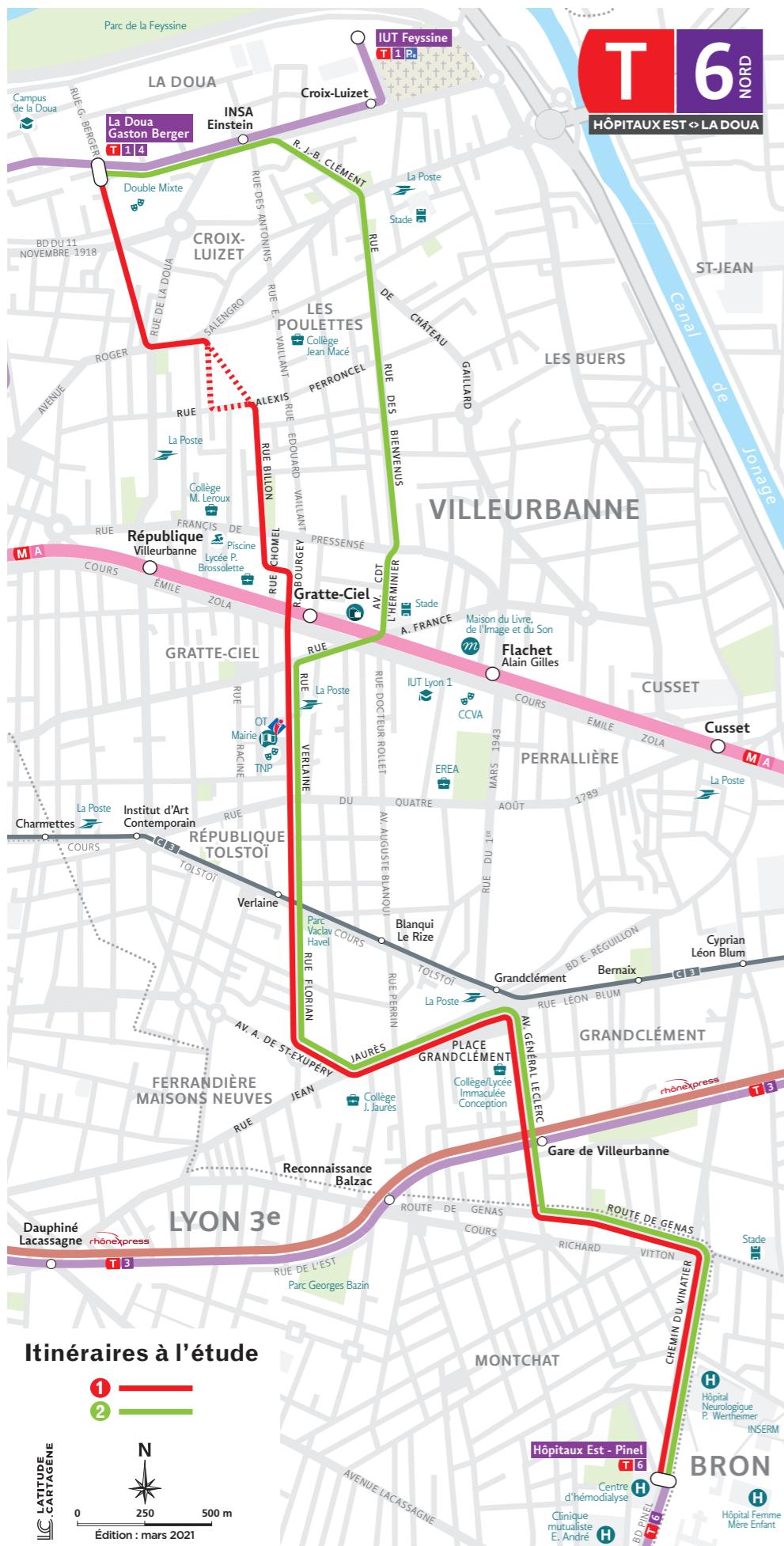
La Doua - Métro A	Tracé rouge	Tracé vert
Temps de parcours	06:40	07:55
Métro A - Grandclément	Tracé rouge	Tracé vert
Temps de parcours	05:47	06:45
Grandclément - Hôpitaux Est	Tracé rouge	Tracé vert
Temps de parcours	05:25	



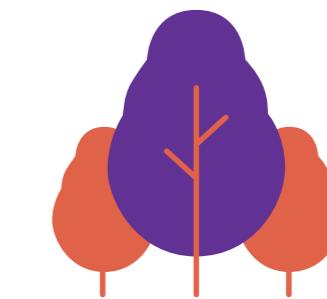
À retenir

Le tracé rouge autorisera d'atteindre une fréquence de 5 minutes sur le long terme.

Le tracé vert présente la même possibilité, mais avec une marge réduite et des risques d'exploitation partagés avec d'autres lignes (T1, T4 et bientôt T9).



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



Diagnostic et points d'attention

Le prolongement de la ligne T6 étant entièrement réalisé en milieu urbain, les enjeux environnementaux concernent plus particulièrement : la préservation de l'existant (y compris en période travaux), les partis pris d'aménagement (désimperméabilisation, gestion des eaux...), la composition de la trame végétale (plantation et végétalisation) et la préservation de la faune.

Les points de sensibilité environnementale sont principalement :

- les arbres d'alignement, notamment les plus âgés, dont certains servent de gîte pour les chauves-souris. Les platanes situés le long du boulevard du 11 novembre 1918 constituent un point d'attention particulier ;
- le mobilier urbain, qui peut parfois jouer un rôle significatif en termes de gîte et de site de reproduction de certaines espèces. C'est le cas, par exemple, des candélabres de la rue Billon qui abritent des nids de moineaux domestiques. Les débords de toiture et les façades de certains édifices, comme la gare de Villeurbanne, accueillent des colonies d'oiseaux ;
- les espaces encore libres de construction ou récemment libérés. Les friches sont un refuge pour la faune urbaine, les petits mammifères (hérisson) et les reptiles (lézards des murailles) ;
- les plantes envahissantes qui colonisent ces friches. Il est à noter que la commune de Villeurbanne est relativement épargnée par l'ambroisie, observée uniquement sur le secteur Spréafico ;
- les parcs, jardins partagés et les jardins privés, qui jalonnent le corridor d'étude. Favorables à l'accueil et au maintien de la biodiversité, ces habitats végétalisés justifient une

réflexion pour faciliter leur interconnexion. Une démarche de ce type a, par exemple, été engagée le long de la ligne T3 (promenade de la gare de Villeurbanne) :

- des points d'eau et mares, disséminés au sein des espaces verts ;
- la modulation de l'éclairage urbain, piste de réflexion majeure à l'échelle de l'agglomération pour retenir les espèces animales qui fuient la lumière ;
- des parcelles non encore étudiées, car récemment libérées ou en cours de transformation.

Les enseignements du diagnostic faune/flore

Le diagnostic biodiversité a mis en évidence la très forte minéralisation des espaces urbains traversés, un cloisonnement des espaces végétalisés et un manque d'habitats favorables à la faune.

Les axes de réflexion portent sur :

- le renforcement des espaces mobilisables par le maintien d'espaces en pleine terre ou de nature spontanée, une palette végétale adaptée, des habitats minéraux...;
- le concept de « rue corridor », qui permet un traitement cohérent de la plateforme du tramway et sa connexion aux espaces adjacents tout en évitant l'effet d'obstacle (travail sur les bordures et la perméabilité des clôtures...),
- la gestion optimale des éclairages,
- l'anticipation des phases de travaux et d'entretien de la ligne (élagage et débroussaillages réalisés aux périodes adaptées, vigilance vis-à-vis des espèces envahissantes et/ou toxiques, pérennité des aménagements et du mobilier urbain...)

LE DIAGNOSTIC BIODIVERSITÉ A MIS EN ÉVIDENCE LA TRÈS FORTE MINÉRALISATION DES ESPACES URBAINS TRAVERSÉS

Analyse comparative des tracés

Les orientations environnementales du projet privilégient autant que possible la préservation de la trame arborée existante et des « arbres à enjeux » abritant oiseaux et chauves-souris. Il s'agit également d'accroître les capacités d'accueil, de maintien et de déplacement de la «biodiversité en ville» tout en améliorant le cadre de vie des habitants et des usagers à travers :

- la désimperméabilisation des sols,
- des ambiances végétales renforcées, diversifiées et connectées entre elles,
- la création d'« îlots de fraîcheur »,
- un éclairage adapté.

Comparaison des tracés

➤ **Tronc commun**

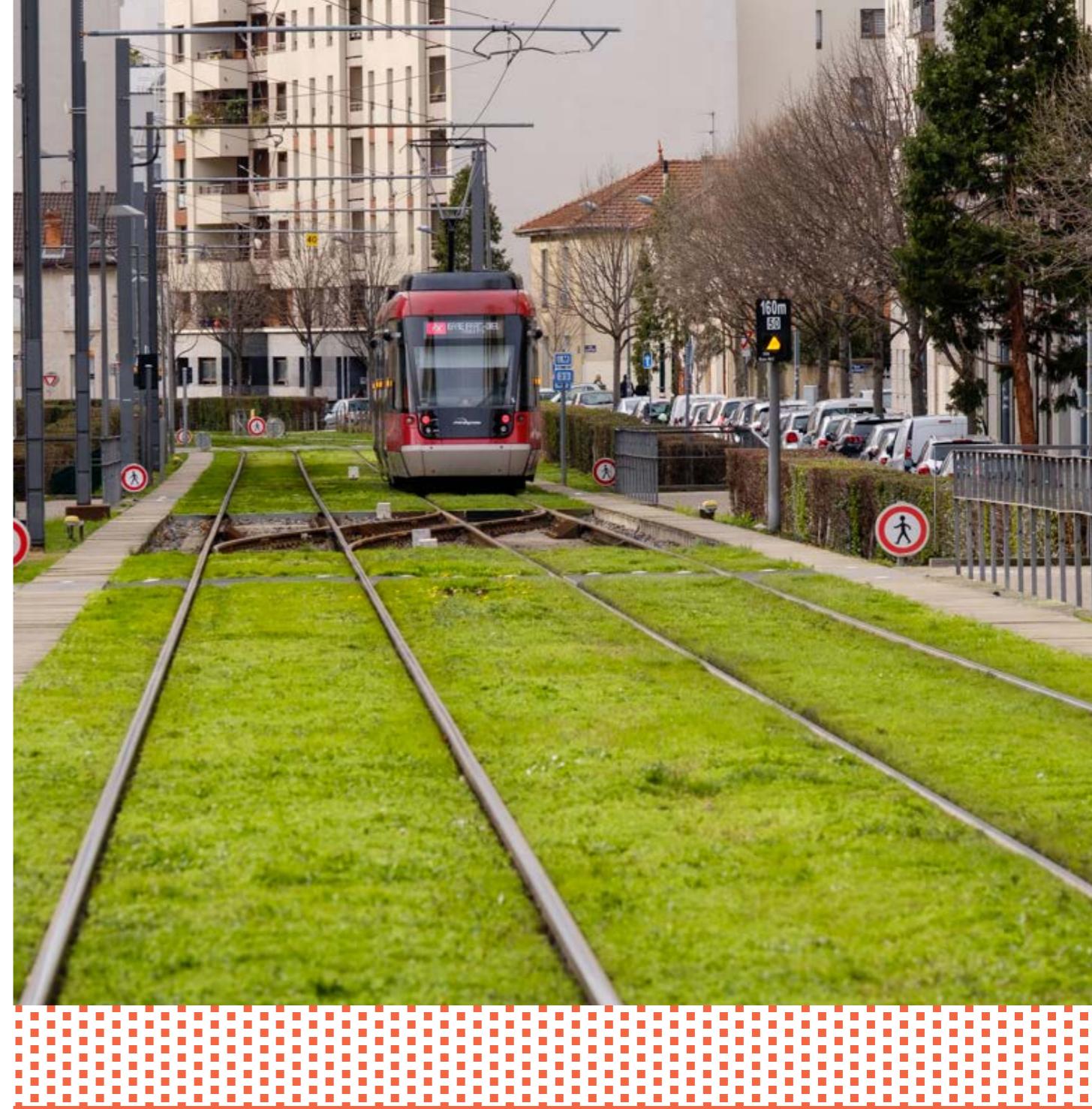
Le tronçon commun, dans son ensemble, offre de bonnes possibilités de désimperméabilisation des sols actuellement minéralisés. L'intégralité de l'axe Verlaine, actuellement très minéral, est concernée.

➤ **Tracé rouge**

Le tissu urbain de la rue Billon permet le maintien de la zone d'intérêt faunistique (200 mètres linéaires concernés). Il s'agit notamment de restituer les habitats et de faire preuve de précaution dans la préservation des écosystèmes. Le futur espace végétal de la ZAC Gratte-Ciel peut être relié au parc du Centre via les aménagements végétalisés de la plateforme du tramway.

➤ **Tracé vert**

400 mètres linéaires traversant la rue Jean-Baptiste Clément permettent le maintien de la zone d'intérêt faunistique. Les mêmes précautions s'appliquent. La ligne passe à proximité de la Croix-Luizet, secteur à enjeux (conservation des arbres existants).



À retenir

Sur le tronc commun, les aménagements réalisées permettront la « renaturation » de la rue Verlaine.

Sur le tracé rouge, des liaisons végétales seront créées entre le parc du Centre et la ZAC Gratte-Ciel.

Le tracé vert offre quant à lui peu de latitude pour la végétalisation des secteurs Bienvenus / J.-B. Clément.



↗ CIRCULATION

Diagnostic et points d'attention

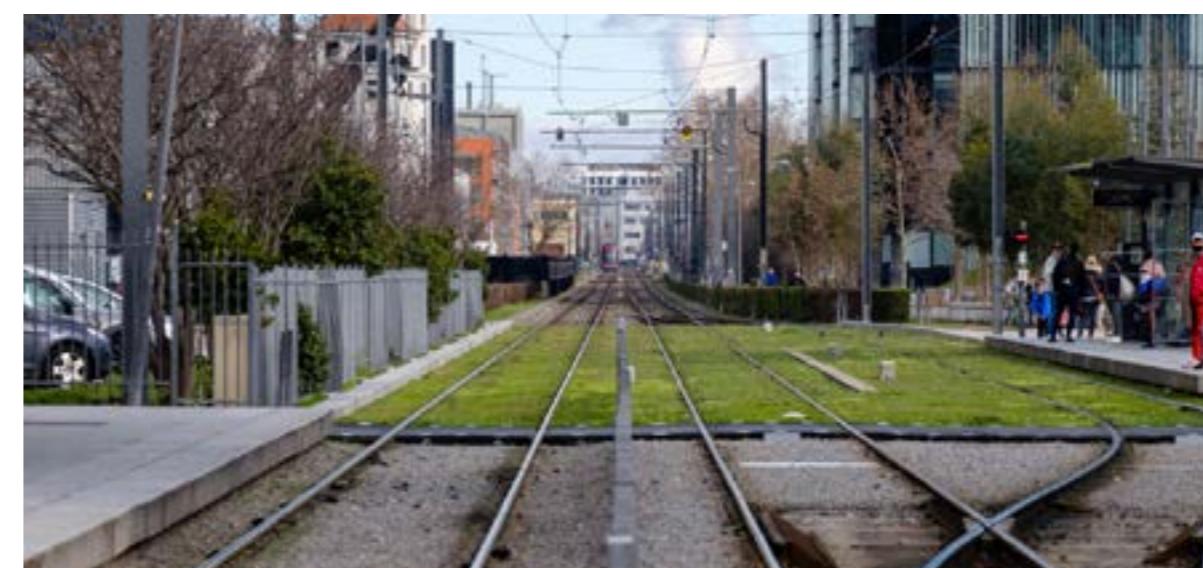
Le diagnostic de la circulation à l'échelle de Villeurbanne révèle une très forte structuration des axes Est-Ouest (avenue Einstein / boulevard du 11 Novembre 1918, avenue Roger Salengro, cours Tolstoï, route de Genas...) et un déficit important d'axes Nord-Sud. Par ailleurs, la majorité des intersections est gérée par feux.

Les restrictions de capacité sur plusieurs axes, pour certaines liées aux aménagements de la place Grandclément, ont produit une baisse du trafic cours Émile Zola et sur les rues du 4 août 1789, Léon Blum et Eugène Réguillon.

Les saturations les plus importantes sont constatées sur les axes connectés au périphérique (avenue Roger Salengro, cours Émile Zola et rue du 4 août 1789, rue Léon Blum, route de Genas).

Le niveau de charge des carrefours justifie un aménagement simplifié place Kimmerling ainsi que dans les secteurs Genas, Buisson/Vitton et Paul Kruger/Général Leclerc.

La grande enquête stationnement menée en 2018, complétée d'un relevé d'offre sur les différents tracés à l'étude, montre une répartition homogène des places de stationnement sur tout le périmètre d'étude.



Analyse comparative des tracés

Effets sur le réseau viaire

Tronc commun

Le tramway coupant et empruntant plusieurs axes importants, le tronçon commun justifie un examen attentif. Route de Genas, une réduction de la largeur des voies et/ou une réduction de la capacité avec priorité aux transports en commun est envisagée. L'arrivée du tramway et les contraintes liées au respect des lois LAURE et LOM imposent la mise à sens unique sur la place Grandclément et l'avenue du Général Leclerc, mesure qui intervient dans le contexte d'un réaménagement global du secteur. L'apaisement de l'axe Florian – Verlaine est un changement important. Mise en sens unique, la rue Florian est coupée à la circulation à la hauteur du parc Vaclav Havel. Ces mesures sont à préciser dans le cadre des études ultérieures et de la concertation continue.

Tracé rouge

Le tracé n'impose pas de fermeture complète d'axes structurants. Une réduction de la largeur des voies et/ou une réduction de la capacité sur certains axes Est-Ouest avec priorité aux transports en commun est envisagée (cours Émile Zola, avenue Roger Salengro). Une fermeture à la circulation (sauf riverains) sur quelques voies Nord-Sud est nécessaire : rue Billon, rue Bourgey, rue Verlaine (tronçon A. France - É. Zola).

Tracé vert

La mise à sens unique de l'axe Château Gaillard et la fermeture à la circulation (sauf riverains) des axes Bienvenus / Jean-Baptiste Clément est nécessaire pour faciliter l'insertion du tramway. Des reports de trafic de transit vers des voies locales initialement non prévues à cet effet sont attendus. Une fermeture à la circulation de la rue Anatole France (depuis le cours Émile Zola) et la mise à sens unique de l'avenue du Cdt l'Herminier seraient également à envisager.

Effets sur les carrefours

Tronc commun

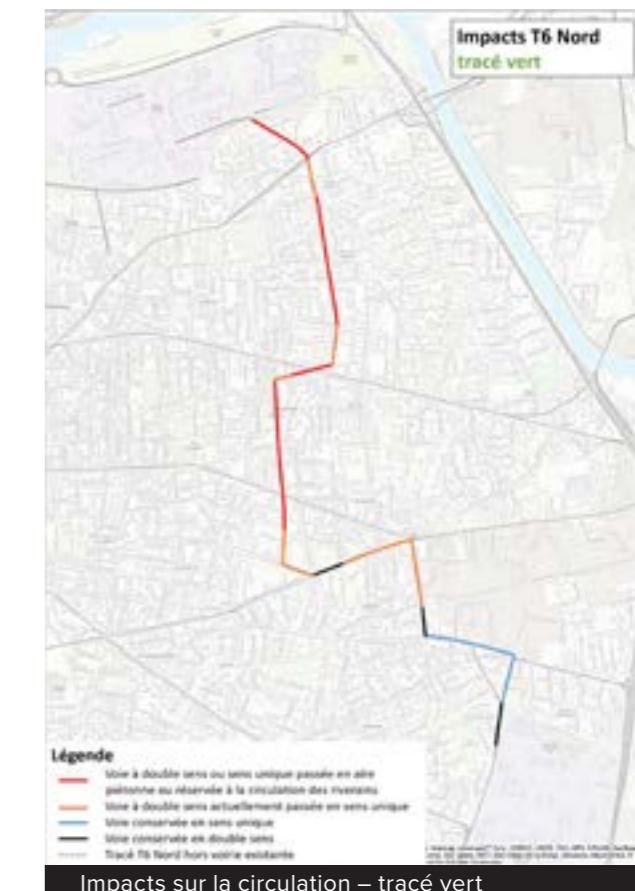
Une saturation des carrefours Kimmerling, Leclerc/T3, Jaurès/Perrin est possible.

Tracé rouge

Pas d'alerte particulière sur le fonctionnement des carrefours.

Tracé vert

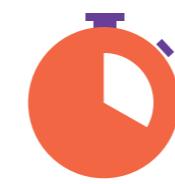
Une saturation du carrefour Zola/Cdt l'Herminier (square Georges Lévy) est possible.



À retenir

Le tracé rouge ne prévoit pas de fermeture complète d'axes structurants.

Le tracé vert prévoit la mise à sens unique ou la réservation au trafic riverain sur l'axe Bienvenus – Chateau Gaillard – J.-B. Clément.



IMPACTS CHANTIER ET DÉLAIS

Diagnostic et points d'attention

L'organisation des emprises travaux nécessite un état des lieux préalable des réseaux existants et la réalisation d'un plan de relocalisation précis.

Tracé rouge

À ce stade, le tracé rouge offre une relative souplesse pour l'organisation des emprises travaux. Le planning reste toutefois conditionné, comme pour le tracé vert, par le bon déroulement des différentes phases de chantier dans un tissu urbain particulièrement dense.

Tracé vert

Une première évaluation pointe l'influence du réseau structurant d'eau potable le long de la plateforme du tracé vert sur 1,1 km. Sa relocalisation suppose une multiplication des emprises travaux à l'extérieur du fuseau de l'opération, avec de possibles conséquences sur les circulations principales et secondaires, les dessertes de transports en commun, les commerces et la vie urbaine d'une manière générale. La coordination des équipes travaux sera elle aussi plus complexe.

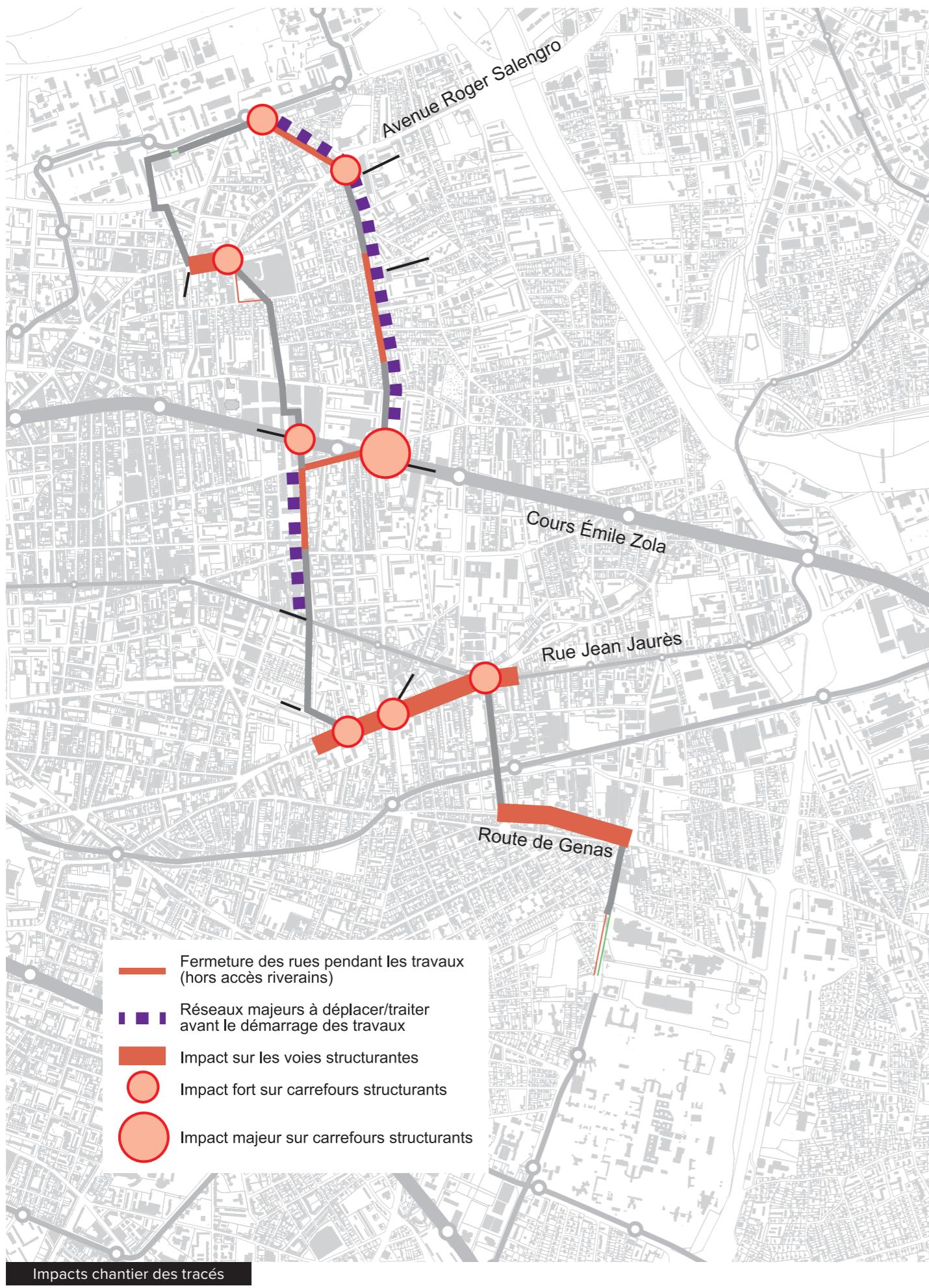
Ces indications seront à préciser plus avant, plus particulièrement dans le cadre des études d'avant-projet et des études de projet.

Analyse comparative des tracés

Effets sur les fonctionnalités urbaines et le réseau viaire

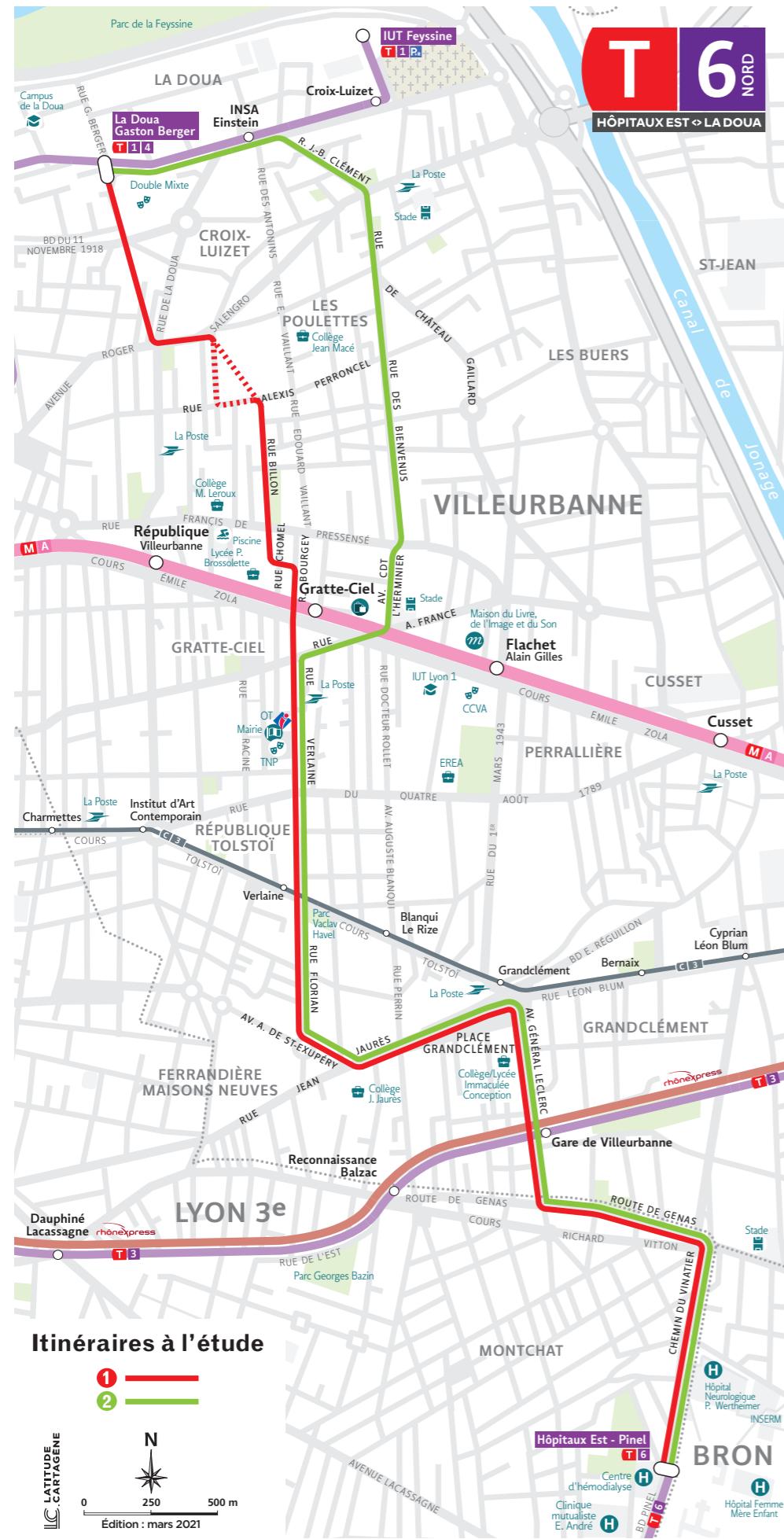
Des fermetures (hors accès riverains) devront être opérées par tronçon sur les secteurs contraints (rue Florian, rue Verlaine, rue Billon...). L'effet sur le schéma viaire sera élevé sur les axes structurants du tronçon commun et des deux tracés.





À retenir

Sur le tracé rouge, le planning général de l'opération est soumis aux aléas classiques de réalisation d'une ligne de tramway. Il reste toutefois conditionné par le bon déroulement des travaux en secteur urbain dense. Sur le tracé vert, les travaux de dévoiement de réseaux « hors fuseau » sont susceptibles de peser fortement sur le planning des opérations. Les accès riverains et commerces seront maintenus pendant toute la durée des travaux.



COÛT DU PROJET



L'estimation budgétaire est établie sur la base du projet décrit dans les études préliminaires. Elle se nourrit également des retours d'expérience du SYTRAL sur des opérations similaires.

L'enveloppe financière prévisionnelle porte sur :

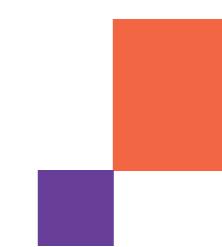
- l'ensemble des frais d'études et de maîtrise d'ouvrage,
- les infrastructures de la ligne et le dévoiement des réseaux métropolitains (eau potable, assainissement et chauffage urbain),
- les aménagements urbains,
- les équipements et systèmes (plateforme, voie ferrée, énergie, lignes aériennes de contact (LAC), signalisation ferroviaire...),
- le matériel roulant.

➤ Tracé rouge

Le budget du T6 Nord est estimé à 140 M€ HT (valeur décembre 2020).

➤ Tracé vert

Les dévoiements de réseaux et la longueur légèrement plus importante du tracé augmentent le coût global de 7,5 M€ HT environ.





Synthèse de l'analyse multicritères

Les deux tracés proposés affichent des contraintes variées, avec des points de sensibilité différents selon les secteurs.

Desserte	Caractéristiques communes	
	Fréquentation comparable sur les deux tracés (55 000 voyages journaliers environ). Amélioration globale de la desserte, par exemple Grandclément, Maisons Neuves. Projet d'accompagnement de la desserte à l'Est par la restructuration du réseau de bus (horizon 2026).	
	Tracé rouge	Tracé vert
Insertion	Amélioration de la desserte du centre-ville et de secteurs en devenir (Salengro et Spréafico).	Amélioration de la desserte du secteur résidentiel Bienvenu – Croix-Luizet.
	Caractéristiques communes	
	Plateforme tramway en site propre entre les Hôpitaux Est et le secteur de l'avenue Saint-Exupéry. Aire piétonne sur la rue Paul Verlaine.	
Intégration dans les secteurs contraints	Tracé rouge	Tracé vert
	Site propre sur 82% du tracé.	Site propre sur 76% du tracé.
	Caractéristiques communes	
Vie urbaine	Secteur Genas déjà en transformation. Secteur contraint sur le chemin du Vinatier. Secteur contraint à la pointe Ouest de la place Grandclément.	
	Tracé rouge	Tracé vert
	Contraintes sur le secteur Billon, soit 200 m : élargissement de voirie sur une faible largeur (emprise non bâtie). À approfondir dans le cadre de la concertation continue et des études d'avant-projet.	Contraintes sur les axes Bienvenu, Château Gaillard et J.-B. Clément, soit 1100 m : élargissements de voirie ponctuels sur emplacements réservés (dont emprises bâties/non bâties). À approfondir dans le cadre de la concertation continue et des études d'avant-projet.
Modes actifs & aménagements cyclables	Caractéristiques communes	
	Levier d'aménagement urbain sur Kimmerling et Vinatier. Cohérence du tramway avec le réaménagement du quartier Grandclément. Apaisement de l'axe Verlaine.	
	Tracé rouge	Tracé vert
	Cohabitation tramway / habitat pavillonnaire sur 200 m. Bon potentiel d'aménagement urbain sur le reste du linéaire.	Cohabitation tramway / habitat pavillonnaire sur 1100 m. Potentiel d'aménagement urbain limité.
Réseaux	Caractéristiques communes	
	Séparation classique des fonctions jusqu'à Grandclément. Aménagement cyclable sur l'ensemble du tronçon commun jusqu'à Grandclément.	
	Tracé rouge	Tracé vert
	Aménagement cyclable dédié sur 63% du tracé. Cohérence des aménagements avec le schéma directeur cycles (cf. PAMA).	Aménagement cyclable dédié sur 54% du tracé. Secteur Bienvenu - J.-B. Clément : axe structurant cycles (cf. PAMA). à repositionner hors fuseau tramway.
Réseaux	Caractéristiques communes	
	Dévoiements classiques à prévoir sur l'ensemble des axes. Point de sensibilité rue Verlaine (chauffage urbain)	
	Tracé rouge	Tracé vert
	1 200 mètres linéaires contraints ou critiques	1 850 mètres de secteurs critiques. Dévoiement sur plus d'un kilomètre, dans une rue adjacente au projet, d'un réseau majeur de transport d'eau potable.

Exploitation	Caractéristiques communes	
	Fréquence à 10 minutes à la mise en service. Fréquence à 7 minutes à l'horizon 2030.	
Paysage et environnement	Tracé rouge	Tracé vert
	Terminus La Doua dédié à T6, permettant les correspondances sans impacter l'exploitation des autres lignes.	Risques d'exploitation partagés avec les lignes T1, T4 et future T9, entraînant une limitation de fréquence de l'ensemble des lignes.
Circulation	Caractéristiques communes	
	Bonnes possibilités de désimperméabilisation. Renaturation de la rue Verlaine.	
Délais	Tracé rouge	Tracé vert
	Bonnes capacités de végétalisation en lien avec le potentiel d'aménagements urbains (ACI, Spréafico...).	Possibilités de végétalisation limitées en lien avec les contraintes d'insertion (voies Bienvenus / J-B Clément notamment).
Coût du projet	Caractéristiques communes	
	Planning d'études et travaux « tendu » compte tenu du contexte urbain de centre-ville.	
Tracé rouge	Tracé vert	
	Risque planning lié aux déviations réseaux hors fuseau (réseau structurant d'eau potable).	
Tracé rouge	Tracé vert	
	140 M€ HT	
Tracé rouge	Tracé vert	
	Environ 7,5 M€ HT supplémentaires (dévoiements et linéaire travaux supérieurs).	





3.

LA CONCERTATION PRÉALABLE ET LE CALENDRIER DU PROJET

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

LA NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION PRÉALABLE EST ORGANISÉE CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DES ARTICLES L.103-2 ET R.103-1 DU CODE DE L'URBANISME ET DE L'ARTICLE L.121-16 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT.



LES CONTRIBUTIONS PARTICULIÈREMENT ATTENDUES

L'intérêt du projet ayant été confirmé lors de la première concertation préalable, les échanges porteront plus spécifiquement sur l'ensemble des éléments présentés dans ce dossier. Compte tenu des questions et contributions qu'ils peuvent légitimement soulever, 5 thèmes pourront être plus particulièrement approfondis :

1. le tracé, à partir des 2 itinéraires proposés,
2. le positionnement des stations,
3. l'insertion du tramway dans les quartiers traversés,
4. l'intermodalité, les modes actifs, la circulation,
5. le cadre de vie et la conception environnementale du projet.

Les conclusions de cette deuxième phase de concertation préalable permettront de choisir un tracé définitif en mai 2021. C'est pourquoi la question du tracé (thème 1) sera centrale lors des débats et des échanges. Néanmoins, parce que le projet T6 Nord ne se limite pas à un tracé et doit être pensé comme un projet d'aménagement global, le SYTRAL souhaite recueillir, dès la concertation préalable, les avis et questions sur les autres thèmes (thèmes 2 à 5). L'ensemble de ces contributions permettra de nourrir les études d'avant-projet et préparer au mieux la phase de concertation continue qui se déroulera tout au long du projet (voir Partie IV).

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable se déroulera du 15 mars au 12 avril 2021. Durant ces quatre semaines, toutes les personnes qui le souhaitent pourront s'informer sur le projet et apporter leur contribution. Pour cela, le SYTRAL propose un dispositif pluriel accessible à chacun. Le dispositif prendra en compte les contraintes liées au contexte sanitaire actuel. Tout en intégrant un fort volet digital dans ses modalités, le SYTRAL a néanmoins souhaité ne pas faire reposer la concertation sur de seuls dispositifs numériques, afin de permettre au plus grand nombre de prendre part à cette concertation.

Où se déroule la concertation ?

Le périmètre de la concertation se concentre naturellement autour des villes concernées par le projet : Villeurbanne, Lyon et Bron. En outre, le dispositif de communication associé permettra aux habitants de la Métropole et usagers du réseau TCL de s'informer et de contribuer, notamment de façon dématérialisée.

5 lieux ont plus spécifiquement été identifiés comme lieux de la concertation. Ils permettront au public de venir consulter les documents d'information et de donner son avis dans les supports dédiés à cet effet. Il s'agit des lieux suivants :

- Mairie de Villeurbanne, Place Lazare Goujon, 69100 VILLEURBANNE – de 9h00 à 17h00 sauf le mercredi de 10h30 à 17h00 ;
- Mairie de Bron, Place Weingarten, 69500 BRON – de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00 ;
- Mairie du III^e arrondissement de Lyon, 18 rue François Garcin, 69003 LYON – de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 ;
- Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac, 69003 LYON – de 7h30 à 18h00 ;
- Siège du SYTRAL, 21 Boulevard Marius Vivier Merle, 69003 LYON – de 9h00 à 17h00.

Les lieux et horaires d'ouverture au public sont susceptibles d'être adaptés, en raison de l'évolution du contexte sanitaire.

S'informer



- Un **dossier de concertation**, pour mieux comprendre les objectifs et composantes du projet est consultable en ligne et sur les lieux de la concertation.
- Un **dépliant synthétique**, sera distribué en boîtes aux lettres dans le périmètre du projet et disponible dans les lieux de la concertation.
- Des **expositions** se tiendront sur les lieux de la concertation.
- Une plateforme participative* en ligne est dédiée au projet, pour retrouver l'ensemble des informations et documents : t6nord-sytral.fr

Donner son avis



- Des registres, disponibles dans les lieux de la concertation.
- Un formulaire de contributions accessible sur la plateforme participative en ligne dédiée au projet*.
- Un questionnaire, accessible en ligne et distribué en boîtes aux lettres dans le périmètre du projet et disponible dans les lieux de la concertation.

Participer aux temps de rencontre et d'échange



Des rencontres en ligne...

- Une soirée d'ouverture, ouverte à tous, pour réunir l'ensemble des personnes souhaitant mieux comprendre le projet et échanger avec le SYTRAL.
- Une rencontre avec les acteurs de la mobilité, de l'accessibilité, du développement économique, etc., sur invitation pour échanger autour des thématiques spécifiques les concernant.
- Quatre ateliers de concertation pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes.

... mais aussi sur le territoire du projet, dans le respect des règles sanitaires :

- Des permanences, ouvertes à tous les habitants et commerçants des secteurs concernés qui se posent des questions sur le projet.
- Des stands mobiles pour rencontrer les habitants et usagers sur leurs lieux de vie et de passage.

*La plateforme participative de la concertation est à la fois :

- un espace d'information permettant le téléchargement des documents relatifs au projet,
- un outil de recueil en ligne des différents avis et questions adressées au SYTRAL, auxquels il répondra,
- un espace personnel en ligne pour s'inscrire aux différents moments de rencontre et d'échange.

Rendez-vous sur t6nord-sytral.fr pour découvrir l'ensemble des fonctionnalités !

LE CALENDRIER DU T6 NORD

LA NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION
QUI S'OUVRE AUJOURD'HUI S'INSCRIT
SUR LE TEMPS LONG.
DANS UN PREMIER TEMPS, LA CONCERTATION
PRÉALABLE PERMETTRA DE RECUEILLIR
LES AVIS DU PUBLIC SUR UN FAISCEAU
DE TRACÉ ÉLARGI TOUT EN OUVRANT
LA VOIE À UNE CONCERTATION CONTINUE
POUR ACCOMPAGNER LES ÉTAPES ULTÉRIEURES
(ÉTUDES D'AVANT-PROJET NOTAMMENT).



2019

- Première concertation préalable

2020

- Relance des études préliminaires sur la base d'un faisceau élargi

15 MARS – 12 AVRIL 2021

- Deuxième concertation préalable

MAI 2021

- Approbation du bilan de la concertation
- Délibération du SYTRAL et choix du tracé

À PARTIR DE JUIN 2021

- Poursuite des études sur le tracé retenu
- Lancement d'une concertation continue

2022

- Finalisation des études
- Poursuite de la concertation continue
- Enquête publique
- Lancement des consultations pour les marchés de travaux
- Travaux préparatoires

2023

- Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Travaux de déviation des réseaux

2024-2025

- Travaux d'infrastructure et d'aménagements urbains
- Essais (4^e trimestre 2025)

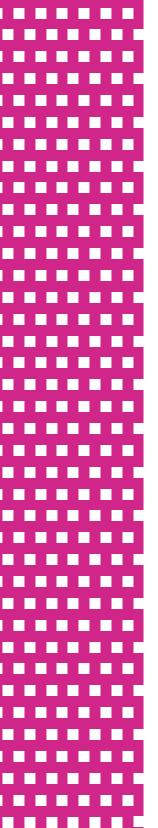
2026

- Mise en service prévisionnelle

4.

APRÈS LA CONCERTATION PRÉALABLE

UN PROJET COLLECTIF, UNE CONCERTATION CONTINUE



Le SYTRAL établira le bilan de la concertation préalable et le rendra public. Il indiquera les suites à donner et les mesures et investigations complémentaires qu'il jugerait nécessaires pour ajuster encore le projet.

Le choix du tracé définitif, au mois de mai 2021, annoncera la poursuite des études.

La création d'une ligne de tramway a des implications fortes en matière de cadre de vie, plus encore dans un tissu urbain aussi dense que celui de Villeurbanne. Elle participe directement à l'avenir des quartiers desservis et à la façon dont la ville se modèle...

Ces changements sont à la mesure des ambitions territoriales du projet. Les choix opérés engageront les riverains, les usagers, les acteurs économiques et les élus du territoire. C'est pourquoi la concertation appelle une large participation.

Pour donner corps à cette construction commune, le SYTRAL souhaite lancer une concertation continue jusqu'à la mise en service du prolongement de la ligne T6. Des échanges et des rendez-vous réguliers permettront d'affiner ensemble des sujets tels que :

- la localisation plus précise des stations au sein des zones de desserte,
- la définition des aménagements de voirie et l'agencement ultérieur des espaces publics,
- la localisation des usages urbains (terrasses, futurs commerces, services de mobilité active (vélo et nouvelles mobilités...)),
- la configuration précise de la trame végétale et des nouveaux sites de plantation,
- le maintien des fonctionnalités urbaines et riveraines pendant les travaux.

VOUS ACCOMPAGNER

Comme pour tout projet de tramway faisant l'objet d'un réaménagement de façade à façade, le SYTRAL proposera des aménagements de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public.

Les études de projet identifieront quant à elles finement les possibles nuisances engendrées en phases travaux et exploitation. Des solutions techniques seront proposées afin de les éviter, les réduire ou les compenser.

Conformément aux dispositifs qu'il a mis en place, le SYTRAL proposera un accompagnement individuel et collectif sur l'ensemble des questions touchant aux accès riverains/commerces, aux procédures amiables et aux caractéristiques générales du projet.



UN INTERLOCUTEUR DÉDIÉ

Dès aujourd’hui et jusqu’à la mise en service de la ligne, riverains et commerçants peuvent échanger avec le chargé de relations riverains du SYTRAL pour toute question relative au déroulement des études, des travaux, aux accès riverains, au calendrier, aux procédures amiables...

Gestion du chantier

Le réaménagement de la voirie de façade à façade suppose des impacts sur l’occupation des sols et des sous-sols, voire sur les réseaux aériens. Afin de concilier le déroulement du chantier et le fonctionnement habituel de la ville (vie des riverains, circulations, trafic routier et transports en commun...), le projet mettra à profit les périodes estivales et les vacances scolaires pour effectuer les travaux ayant le plus d’impacts (coupures des transports en commun ou de la circulation, etc.).

L’organisation des travaux tiendra compte de l’accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives.

Les cheminements piétons, l’accès des services de sécurité, l’enlèvement régulier des ordures ménagères et le maintien des services publics (transports, adduction d’eau...) seront assurés pendant toute la durée du chantier.

Le SYTRAL envisage un accompagnement spécifique pour toutes les phases de chantier et notamment :

- en amont des opérations préalables, le démontage des infrastructures existantes et leur remplacement par des équipements provisoires,
- l’organisation précise des dévoiements pour assurer le bon approvisionnement des riverains pendant toute la durée des opérations,
- l’application de plans de circulation et de signalétique provisoires épousant au plus près les plannings de terrassement,
- la réalisation des assainissements et de la structure de la plateforme bien avant sa réalisation complète, afin de rétablir au plus tôt une partie des circulations,
- la conservation des voies traversantes sur les carrefours avec, si besoin, mise en place de feux provisoires, déviations et alternats,
- le rétablissement des circulations entre la pose de la voie ferrée et la mise en place des équipements (ligne aérienne de contact (LAC), mobilier urbain, équipements de station...),
- la mobilisation d’un nombre réduit de carrefours lors de la phase d’essais et de qualification.





5.

GLOSSAIRE

BHNS

Bus à haut niveau de service

CENTRALITÉ

Zone d'attractivité associant des lieux de passage, des commerces de proximité, des pôles d'activité et une densité de population et d'emplois supérieure à la moyenne.

CORRIDOR D'ÉTUDE

Axe de passage caractérisé par des infrastructures ou usages de déplacement importants ou potentiellement importants.

FRÉQUENTATION

Nombre de personnes qui montent dans les moyens de transport - bus, rames de métro ou de tramway.

HEURE DE POINTE

Périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation est la plus importante et concentrée dans le temps. La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafic de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

INTERCONNEXION

Jonction de lignes ou de réseaux, parfois exploités par des opérateurs différents.

INTERMODALITÉ

Utilisation combinée de plusieurs modes de transports pour un même trajet.

LAURE (LOI)

Loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie du 30 décembre 1996.

LIGNES FORTES (OU LIGNES MAJEURES)

Lignes offrant un haut niveau de service par leur fréquence soutenue et leur vitesse commerciale. Leur performance est assurée par une circulation en site propre (métro compris) ou un système automatique de priorité aux feux.

LOM (LOI)

Loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019.

MAILLAGE

Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles et formant un réseau organisé et connecté à l'échelle du territoire.

MODE LOURD

Modes de transport en commun – et leurs réseaux – caractérisés par des infrastructures importantes (métro, tramway...).

MOBILITÉS ACTIVES/MODES ACTIFS

Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire (marche, vélo, trottinette, rollers, etc.).

PAMA

Plan d'action pour les mobilités actives

PDU

Plan de déplacements urbains

PLU-H

Plan local d'urbanisme et de l'habitat

PMR

Personne à mobilité réduite. Concerne toute personne qui, de façon temporaire ou permanente, peut être gênée dans ses déplacements. Outre les handicaps moteurs, visuels ou auditifs, les personnes avec poussettes, les femmes enceintes, les voyageurs encombrés de valises peuvent entrer dans cette catégorie.

RABATTEMENT

Déplacement vers un lieu favorisant l'intermodalité (rabattement des automobilistes vers un terminus de métro).

RADIAL

Qualifie un déplacement ou une infrastructure de transport reliant la périphérie au centre de la ville.

RENATURATION

Le terme de renaturation est associé à la notion de réparation. Il désigne les opérations de rétablissement d'un état naturel initial (ou qui s'en approche), propice au retour des espèces vivantes.

REPORT MODAL

Changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

SCOT

Schéma de cohérence territoriale

SITE PROPRE

Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif.

TCSP

Transport en commun en site propre

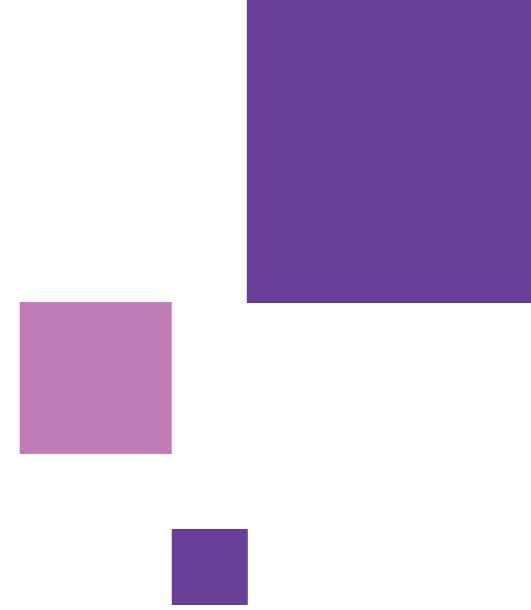
VIAIRE (RÉSEAU)

Réseau des voies de circulation urbaines, des plus importantes – autoroutes urbaines, boulevards – aux plus petites.

VITESSE COMMERCIALE

Vitesse moyenne de circulation sur une ligne de transport en situation d'exploitation régulière avec passagers. Les conditions de trafic (embouteillages) sont prises en compte dans le calcul de la vitesse commerciale.

NOTES





Conception et réalisation :
Sennse - 17099 - Mars 2021

Illustrations du dossier :
Sennse, Sytral, Métropole de Lyon, Egis,
Gautier Conquet, Latitude Cartagène

Crédit photo :
Nicolas Robin, Sytral

Directeur de publication :
Bruno Bernard

Suivez l'actu du projet !



SYTRAL

