



CONCERTATION PRÉALABLE

HÔPITAUX EST ↔ LA DOUA

du 15 mars au 12 avril 2021

Bilan de la concertation

Juin 2021



Suivez l'actu du projet !



Construisons ensemble le tramway **T6** !

SYTRAL

SOMMAIRE

I. Présentation du projet	3
a. Le maître d'ouvrage.....	3
b. Le contexte du projet.....	3
c. Les enjeux du projet	3
d. Les caractéristiques du projet	4
e. Le projet soumis à concertation	6
II. Le dispositif de concertation.....	7
a. Périmètre et cibles de la concertation	7
b. Les annonces de la concertation préalable et les relais d'information.....	8
c. Les dispositifs de concertation.....	14
d. Chiffres de la concertation	26
III. Analyse des observations exprimées.....	27
a. Préambule.....	27
b. L'opportunité du projet confirmée par la concertation	29
c. Les tracés au cœur des échanges.....	30
d. La desserte locale, un enjeu dominant.....	35
e. L'environnement, une priorité à prendre en compte lors de la conception et la mise en œuvre du projet....	39
f. Le partage de la voirie : entre attentes et questionnements.....	41
g. Circulation et stationnement : un sujet de préoccupation pour les usagers	43
h. L'insertion du tramway dans les quartiers traversés : une inquiétude majeure pour les riverains concernés	45
i. Autres thématiques abordées	47
IV. Les suites à donner.....	49
a. Au projet	49
b. À la concertation	53

I. Présentation du projet

a. Le maître d'ouvrage

Le projet de prolongement de la ligne T6 des Hôpitaux Est à la Doua est porté par le **Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)**, autorité organisatrice des transports depuis 2015 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).

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.

b. Le contexte du projet

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 Bonnefoy). Ce prolongement a déjà donné lieu à une première concertation préalable, **tenue du 2 mai au 14 juin 2019**.

Cette première concertation préalable a permis de confirmer l'intérêt du projet. Elle a aussi mis en évidence de fortes contraintes d'insertion et soulevé la question d'une desserte plus à l'Est de Villeurbanne, sur l'axe Bienvenus – Château-Gaillard – Jean-Baptiste Clément.

Le SYTRAL a donc décidé de reprendre les études à partir d'un faisceau élargi et d'ouvrir une nouvelle étape de réflexion. En 2020, la poursuite des études a ainsi permis de préciser le tracé « historique » et d'élargir le périmètre d'études avec un tracé au Nord-Est.

c. Les enjeux du projet

La réalisation complète de la ligne T6 s'inscrit dans la nouvelle vision de la mobilité définie dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL et vise plus particulièrement à :

- Améliorer l'offre de transports collectifs

L'objectif de desserte et d'irrigation des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et des grands équipements, ainsi que l'accompagnement de la structuration de la ville en devenir passe par deux étapes complémentaires :

- la création d'un axe Nord-Sud qui 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, administratifs, d'éducation, de commerce, de santé ou encore de projets urbains.

- Renforcer le réseau et son interconnexion

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 permettra d'étendre le réseau de transports en commun 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.

- Développer l'intermodalité

La réalisation du projet T6 Nord encouragera un report modal de la voiture particulière sur les transports en commun. L'objectif est de proposer une ville plus apaisée et moins polluée. L'abandon de la voiture particulière pour les déplacements de rocade sera ainsi incité par la ligne de tramway. Grâce à un rabattement efficace vers les lignes fortes de métro et de tramway, le projet améliorera également la part modale des transports en commun pour les flux vers et depuis le centre de Lyon.

d. Les caractéristiques du projet

Caractéristiques générales

Le T6 Nord est un projet d'extension de la ligne de tramway T6 sur 5,6 km entre Hôpitaux Est et le campus LyonTech **La Doua**. La création de **11 à 12 stations** permettra de desservir les grands pôles d'activité de Villeurbanne, des quartiers résidentiels et des secteurs en mutation.

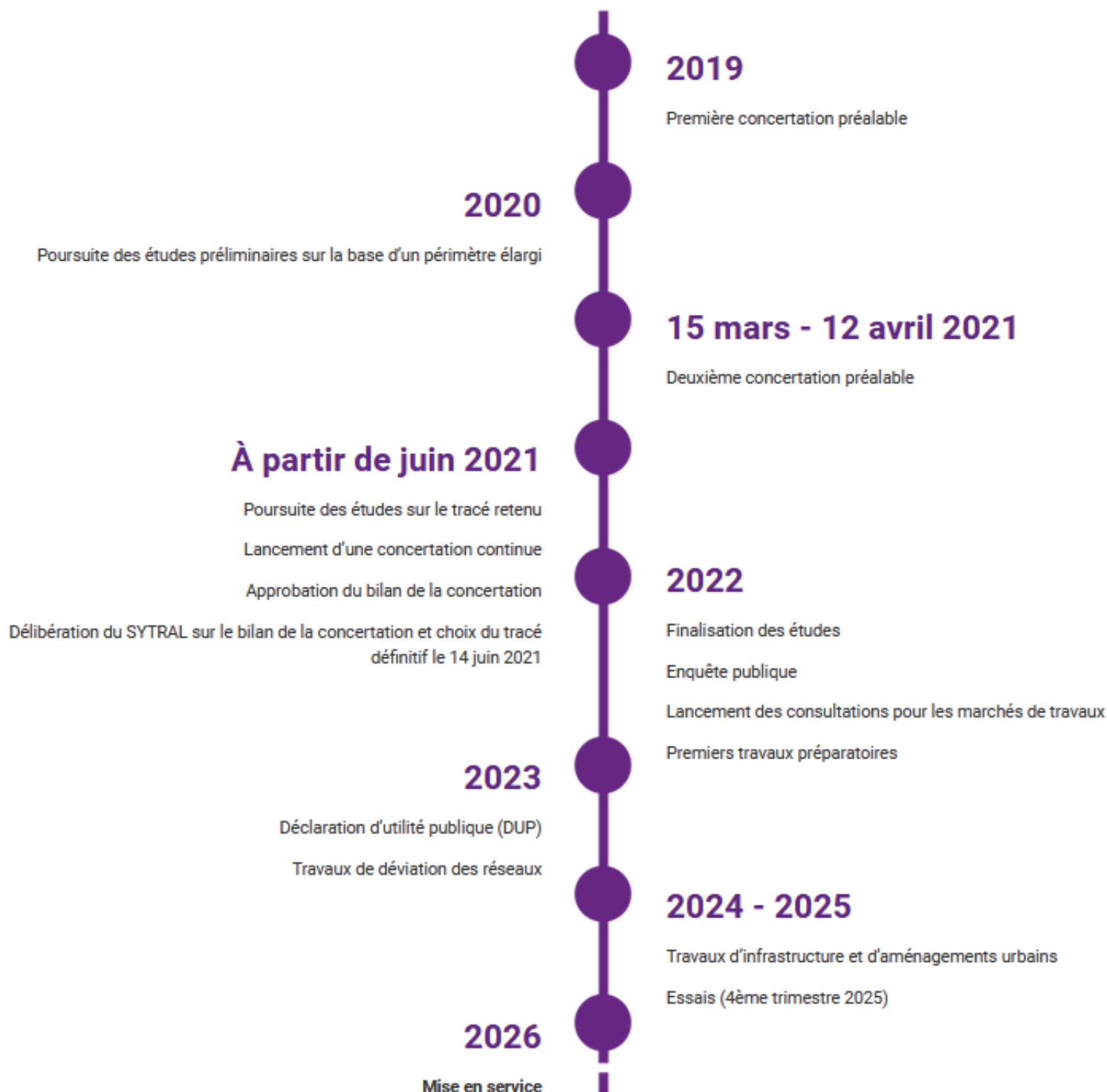
La ligne T6 dans son ensemble proposera une connexion avec les lignes fortes suivantes :

- 1 ligne de métro (Métro A) ;
- 3 lignes tramways (T1, T3, T4) ;
- 1 ligne de trolleybus (C3).

Environ 55 000 voyages/jour sont attendus pour l'ensemble de la ligne T6.

Calendrier

Le projet de prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua s'inscrit dans le temps long. Les échanges se poursuivront jusqu'à la mise en service, prévue en 2026.



Coût

Le budget global du projet est estimé à 140 M d'euros HT à l'issu des études préliminaires (valeur décembre 2020). Sur le tracé vert, un surcoût est estimé à 7,5 M d'euros HT du fait du linéaire plus important et des déviements de réseaux. Ces estimations budgétaires du T6 Nord ont été réalisées à partir des études préliminaires et des retours d'expériences sur des projets comparables du SYTRAL. Elles seront étayées lors des études de conception en cours.

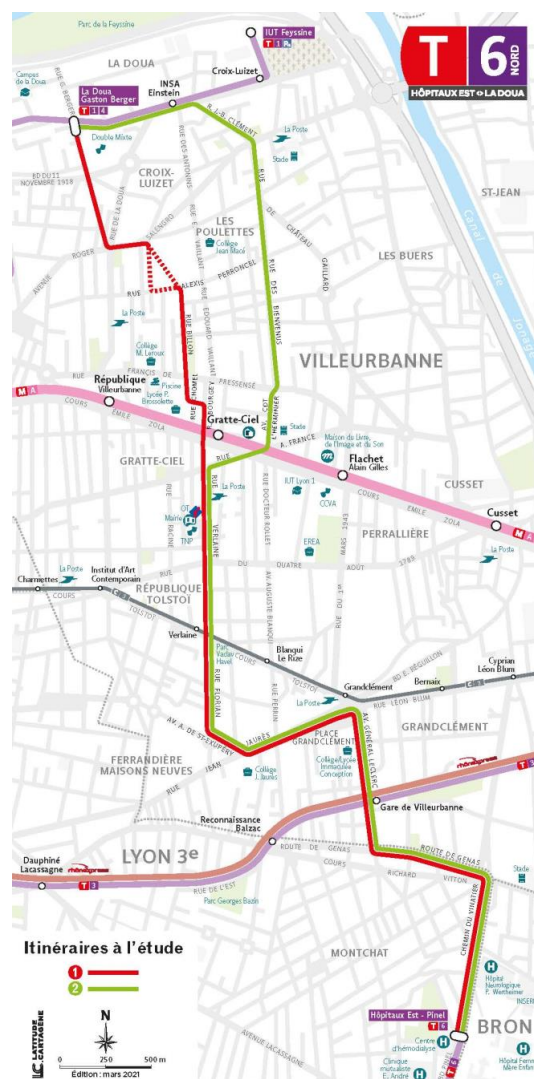
En tant que maître d'ouvrage, le SYTRAL assure le financement de l'opération. Le budget du projet T6 Nord est d'ores et déjà intégré au plan de mandat, qui prévoit la mobilisation de 2,55 milliards d'euros sur la période 2021-2026.

e. Le projet soumis à 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 reconsidérés et intégrés dans l'analyse multicritères. Ils constituent le tracé « vert ».

Le SYTRAL comptait sur la concertation préalable pour l'éclairer sur les attentes du public concernant le **choix du tracé à partir des deux itinéraires proposés et d'autres thématiques présentées ci-après.**



Synoptique des deux itinéraires proposés

II. Le dispositif de concertation

La nouvelle phase de concertation préalable a été organisée du 15 mars au 12 avril 2021.

a. Périmètre et cibles de la concertation

L'intérêt du projet ayant été confirmé lors de la première concertation préalable de 2019, le SYTRAL a souhaité que les échanges portent plus spécifiquement sur les 5 thèmes suivants :

1. le tracé, à partir des deux 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.

La concertation préalable était ouverte à tous, notamment l'ensemble des acteurs concernés par le projet : le grand public, les associations, les acteurs socio-économiques et les collectivités. Si le périmètre de la concertation se concentrait naturellement autour des secteurs directement concernés par le projet – Villeurbanne, Lyon 3 et Bron – tout un chacun pouvait y participer.

Pour permettre l'expression et l'information de tous, cinq lieux permanents ont été installés, avec pour chacun la mise à disposition du dossier de concertation, de registres, de dépliants, questionnaires, urnes et exposition :

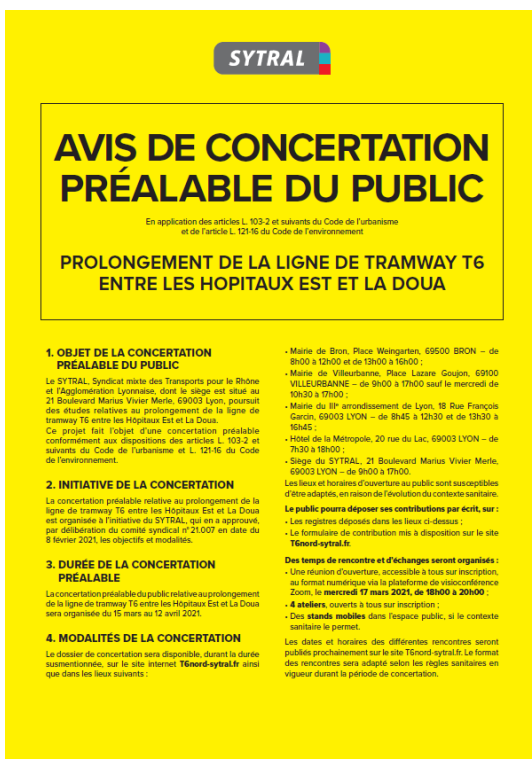
- la mairie de Villeurbanne ;
- la mairie de Bron ;
- la mairie de Lyon III^e ;
- l'Hôtel de la Métropole ;
- le siège du SYTRAL.

b. Les annonces de la concertation préalable et les relais d'information

Annonces légales

Affichage réglementaire

Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les cinq lieux de la concertation, quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée.



SYTRAL

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

En application des articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme et de l'article L. 121-16 du Code de l'environnement

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T6 ENTRE LES HOPITAUX EST ET LA DOUA

1. OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC
Le SYTRAL, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, dont le siège est situé au 21 Boulevard Marius Vivier Merle, 69003 Lyon, poursuit des études relatives au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua. Ce projet fait l'objet d'une concertation préalable conformément aux dispositions des articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme et L. 121-16 du Code de l'environnement.

2. INITIATIVE DE LA CONCERTATION
La concertation préalable relative au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua est organisée à l'initiative du SYTRAL, qui en a approuvé, par délibération du comité syndical n°21.007 en date du 8 février 2021, les objectifs et modalités.

3. DURÉE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
La concertation préalable du public relative au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua sera organisée du 15 mars au 12 avril 2021.

4. MODALITÉS DE LA CONCERTATION
Le dossier de concertation sera disponible, durant la durée susmentionnée, sur le site internet T6nord-sytral.fr ainsi que dans les lieux suivants :

- Mairie de Bron, Place Weingarten, 69500 BRON – de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00 ;
- Mairie de Villeurbanne, Place Lazare Goujon, 69100 VILLEURBANNE – de 9h00 à 17h00 sauf le mercredi de 10h30 à 17h00 ;
- Mairie du 1^{er} arrondissement de Lyon, 18 Rue François Garçon, 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.

Le public pourra déposer ses contributions par écrit, sur :

- Les registres déposés dans les lieux ci-dessus ;
- Le formulaire de contribution mis à disposition sur le site T6nord-sytral.fr.

Des temps de rencontre et d'échanges seront organisés :

- Une réunion d'ouverture, accessible à tous sur inscription, au format numérique via la plateforme de visioconférence Zoom, le **mercredi 17 mars 2021, de 18h00 à 20h00** ;
- **4 ateliers**, ouverte à tous sur inscription ;
- Des **stands mobiles** dans l'espace public, si le contexte sanitaire le permet.

Les dates et horaires des différentes rencontres seront publiés prochainement sur le site T6nord-sytral.fr. Le format des rencontres sera adapté selon les règles sanitaires en vigueur durant la période de concertation.

Avis de concertation préalable du public

Annonces presse légales

L'avis de la concertation préalable du public a également été relayé dans la presse, dans quatre journaux :

- parutions dans Les Echos le vendredi 26 février et le lundi 15 mars ;
- parutions dans Le Tout Lyon, le samedi 27 février et le samedi 13 mars ;
- parutions dans Le Progrès, le lundi 1er mars et le lundi 15 mars ;
- parutions dans La Tribune de Lyon, le jeudi 25 février et le jeudi 11 mars.

SYTRAL Avis de concertation préalable du public
En application des articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme
et de l'article L. 121-16 du Code de l'environnement

Prolongement de la ligne de Tramway T6 entre les Hôpitaux Est et la Doua

1. Objet de la concertation préalable du public
Le SYTRAL, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, dont le siège est situé au 21 Boulevard Marius Vivier Merle, 69003 LYON, poursuit des études relatives au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua.
Ce projet fait l'objet d'une concertation préalable conformément aux dispositions des articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme et L. 121-16 du Code de l'environnement.

2. Initiative de la concertation
La concertation préalable relative au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua est organisée à l'initiative du SYTRAL, qui en a approuvé, par délibération du comité syndical n°21.007 en date du 9 février 2021, les objectifs et modalités.

3. Durée de la concertation préalable
La concertation préalable du public relative au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua sera organisée du 15 mars au 12 avril 2021.

4. Modalités de la concertation
Le dossier de concertation sera disponible, durant la durée susmentionnée, sur le site internet T6nord-sytral.fr ainsi que dans les lieux suivants :
- Mairie de Bron, Place Weingarten, 69500 BRON - de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00 ;
- Mairie de Villeurbanne, Place Lazare Goujon, 69100 VILLEURBANNE - de 9h00 à 17h00
sauf le mercredi de 10h30 à 17h00 ;
- Mairie du 11^e arrondissement de Lyon, 18 Rue François Garcin, 69003 LYON - de 8h45 à 12h00 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.
Le public pourra déposer ses contributions par écrit, sur :
- Les registres déposés dans les lieux ci-dessus ;
- Le formulaire de contribution mis à disposition sur le site T6nord-sytral.fr.

Des temps de rencontre et d'échanges seront organisés :
- Une réunion d'ouverture, accessible à tous sur inscription, au format numérique via la plateforme de visioconférence Zoom, le mercredi 17 mars 2021, de 18h00 à 20h00 ;
- 4 ateliers, ouverts à tous sur inscription ;
- Des stands mobiles dans l'espace public, si le contexte sanitaire le permet.
Les dates et horaires des différentes rencontres seront publiés prochainement sur le site T6nord-sytral.fr. Le format des rencontres sera adapté selon les règles sanitaires en vigueur durant la période de concertation.

243698500

Annonce légale parue dans Le Progrès

Conférence de presse

Dans le cadre du lancement de la concertation préalable, une conférence de presse a été organisée par le SYTRAL le 11 mars 2021, en amont de la réunion publique d'ouverture.
Suite à cette conférence, onze articles ont été publiés pour annoncer le lancement de la concertation et les modalités de contribution.



AVIS DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC
En application des articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme et de l'article L. 121-16 du Code de l'environnement
PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T6 ENTRE LES HOPITAUX EST ET LA DOUA

1. Objet de la concertation préalable du public
Le SYTRAL, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, dont le siège est situé au 21 Boulevard Marius Vivier Merle, 69003 LYON, poursuit des études relatives au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua.
Ce projet fait l'objet d'une concertation préalable conformément aux dispositions des articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme et L. 121-16 du Code de l'environnement.

2. Initiative de la concertation
La concertation préalable relative au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua est organisée à l'initiative du SYTRAL, qui en a approuvé, par délibération du comité syndical n°21.007 en date du 9 février 2021, les objectifs et modalités.

3. Durée de la concertation préalable
La concertation préalable du public relative au prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua sera organisée du 15 mars au 12 avril 2021.

4. Modalités de la concertation
Le dossier de concertation sera disponible, durant la durée susmentionnée, sur le site internet T6nord-sytral.fr ainsi que dans les lieux suivants :
- Mairie de Bron, Place Weingarten, 69500 BRON - de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00 ;
- Mairie de Villeurbanne, Place Lazare Goujon, 69100 VILLEURBANNE - de 9h00 à 17h00
sauf le mercredi de 10h30 à 17h00 ;
- Mairie du 11^e arrondissement de Lyon, 18 Rue François Garcin, 69003 LYON - de 8h45 à 12h00 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.
Le public pourra déposer ses contributions par écrit, sur :
- Les registres déposés dans les lieux ci-dessus ;
- Le formulaire de contribution mis à disposition sur le site T6nord-sytral.fr.

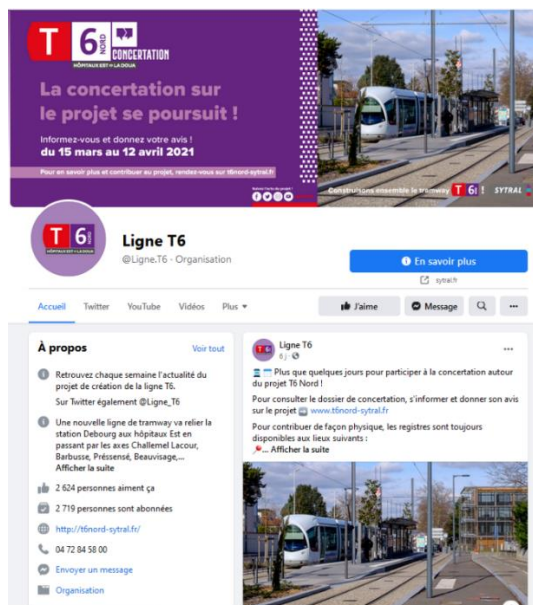
Des temps de rencontre et d'échanges seront organisés :
- Une réunion d'ouverture, accessible à tous sur inscription, au format numérique via la plateforme de visioconférence Zoom, le mercredi 17 mars 2021, de 18h00 à 20h00 ;
- 4 ateliers, ouverts à tous sur inscription ;
- Des stands mobiles dans l'espace public, si le contexte sanitaire le permet.
Les dates et horaires des différentes rencontres seront publiés prochainement sur le site T6nord-sytral.fr. Le format des rencontres sera adapté selon les règles sanitaires en vigueur durant la période de concertation.

Annonce légale parue dans Les Echos

Réseaux sociaux et site internet du SYTRAL

Des actualités régulières concernant la concertation préalable ont été partagées par le SYTRAL sur ses réseaux sociaux Facebook et Twitter.

Une page Facebook spécifique au projet a été créée et a été alimentée durant toute cette phase de concertation.



Page Facebook du projet T6 Nord



Publication sur le compte Twitter du SYTRAL



Publication sur la page Facebook du SYTRAL

Des actualités régulières concernant la concertation préalable ont également été partagées par le SYTRAL sur son site internet.



Actualité sur le site internet du SYTRAL

L'affichage d'annonce de la concertation

Dans le but d'informer de l'ouverture de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé pour annoncer les dates de la concertation et diffuser largement l'adresse de la plateforme participative en ligne pour s'informer et participer.

Ainsi, le SYTRAL a mis à disposition des affiches aux différentes collectivités partenaires :

- 5 affiches A3 ont été mises à disposition de la Métropole du Grand Lyon ;
- 60 affiches A3 ont été mises à disposition de la mairie de Villeurbanne ;
- 155 affiches sucettes ont été mises à disposition et installées sur le réseau JC Decaux de la ville de Villeurbanne du 3 au 10 mars ;
- 10 affiches A3 ont été mises à disposition de la mairie de Lyon IIIe ;
- 20 affiches A3 ont été mises à disposition de la mairie de Bron.

Le SYTRAL a également communiqué sur la tenue de la concertation en installant des affiches de la concertation sur l'ensemble de son réseau de bus, de métro et de tramways :

- 270 affiches A3 ont été installées dans les bus et les métros ;
- 1179 affiches A4 ont été installées dans les tramways.



Affiche d'annonce de la concertation préalable



Affiche à bord du bus C26

En complément des affiches d'annonce une vidéo a été diffusée les deux semaines précédant la concertation sur les écrans iTCL du réseau, annonçant les dates de la concertation et appelant à découvrir le projet et à participer en ligne sur la plateforme dédiée.

Les relais d'information

Le Grand Lyon, les villes de Villeurbanne, Bron et Lyon III^e ont partagé l'annonce de l'ouverture de la concertation sur leur site internet.

La ville de Villeurbanne a également publié un article dans son magazine mensuel Viva, tout comme la ville de Bron dans son magazine mensuel B[R]ON JOUR, et la Métropole dans son magazine en ligne MET'.



Accueil > Toute l'actualité > T6 : départ le 22 novembre

DÉPLACEMENTS - PUBLIÉ LE 13 NOVEMBRE 2019

T6 : départ le 22 novembre



La sixième ligne du tramway lyonnais va être mise en service. Particularité : de Debourg à Hôpitaux Est, elle favorise les déplacements sans passer par le centre-ville.

Actualité sur le site internet de la mairie de Lyon III



CONCERTATION - Futur tram T6 : c'est l'heure de donner votre avis !

16 mars 2021

La nouvelle concertation publique se déroulera entre le 15 mars et le 12 avril 2021 à travers 16 rendez-vous (ateliers, rencontres, stands mobiles, permanences, etc.). Une plateforme participative entièrement dédiée au projet de futur tram T6 est disponible depuis le 15 mars, date du lancement de la concertation.



Article paru dans le Viva du mois de mars



Accueil > Actu > Tramway T6 nord : le tracé en concertation

actu

Tramway T6 nord : le tracé en concertation

Grands projets

Publié le 16 mars 2021 par La rédaction

Le tram T6 va être prolongé vers le nord pour rejoindre le campus de la Doua. Par quel itinéraire ? La question est ouverte et le Sytral invite chacun à donner son avis pendant la concertation ouverte jusqu'au 12 avril.

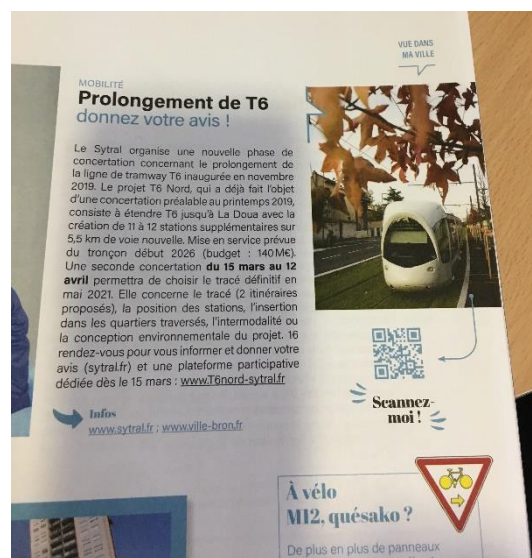
Depuis 2019, la ligne T6 du tramway relie Debourg et les hôpitaux Est. Prochaine étape prévue dans le plan de mandat du Sytral : la prolongation de T6 jusqu'au campus de la Doua. Soit 5,5 km supplémentaires et 11 ou 12 stations pour desservir les quartiers de Villeurbanne, Bron et Lyon. La mise en service est prévue pour 2026.

Concertation pendant 4 semaines

Du 15 mars au 12 avril, le Sytral lance une grande concertation. Au cœur des discussions : le choix du tracé du futur T6-nord. Deux options sont proposées : après un tronçon commun entre les hôpitaux Est et le cours Émile Zola.

- le tracé « historique » qui passe par Gratte-Ciel et les quartiers au sud de la Doua
- ou un tracé plus à l'est par la rue Anatole France et qui rejoint la Doua par la rue Jean-Baptiste Clément

Article paru dans le MET'



Article paru dans le B[R]ON JOUR du mois de mars

c. Les dispositifs de concertation

Le dispositif de présentation du projet

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est un document de 72 pages présentant le projet de prolongement dans son ensemble et notamment :

- les objectifs de l'insertion du projet T6 dans le territoire ;
- les deux tracés soumis à concertation et l'analyse multicritères ;
- la concertation préalable et le calendrier du T6 Nord ;
- les suites données à la concertation préalable.

Le dossier de concertation a pour objectif d'apporter à chacun les informations et connaissances détaillées sur le projet.

Le dossier a été mis à disposition du public :

- dans les cinq lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation ;
- sur la plateforme en ligne dédiée au projet.



Dossier de concertation

Le dépliant

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique.

Durant la concertation, il était disponible dans les lieux suivants :

- 500 exemplaires en mairie de Villeurbanne ;
- 300 exemplaires en mairie de Lyon IIIe ;
- 100 exemplaires en mairie de Bron ;
- 100 exemplaires à l'Hôtel de la Métropole du Grand Lyon ;
- 300 exemplaires au siège du SYTRAL.

Une distribution en boîte-aux-lettres a également été réalisée sur l'ensemble du périmètre des deux tracés, soit plus de 29 000 exemplaires distribués.

Le dépliant de la concertation a également été distribué lors des stands mobiles et mis à disposition sur la plateforme en ligne dédiée au projet.



Le dépliant de la concertation

La plateforme en ligne

Une plateforme en ligne dédiée au projet a été mise en place à l'adresse suivante : <https://t6nord-sytral.fr/>. Elle est à la fois le relais de l'information et de la participation. Les visiteurs peuvent y trouver toutes les informations sur le projet. Durant la concertation préalable, les visiteurs pouvaient également s'inscrire aux rencontres, donner un avis et poser des questions.

La plateforme a été conçue autour de différentes pages pour faciliter la navigation des visiteurs :

- la page d'accueil présente les actualités et les principales informations sur le projet ;
- la page « Je m'informe » permet d'accéder aux différents éléments de présentation du projet ;
- la page « Je participe » donne accès aux modalités d'organisation de la concertation, permet de déposer un avis, de poser une question et de s'inscrire aux rencontres ;
- la page « Ressources » permet d'accéder à la documentation au projet et à la concertation ;
- la page « FAQ » donne accès à des réponses aux questions régulièrement posées par les visiteurs.

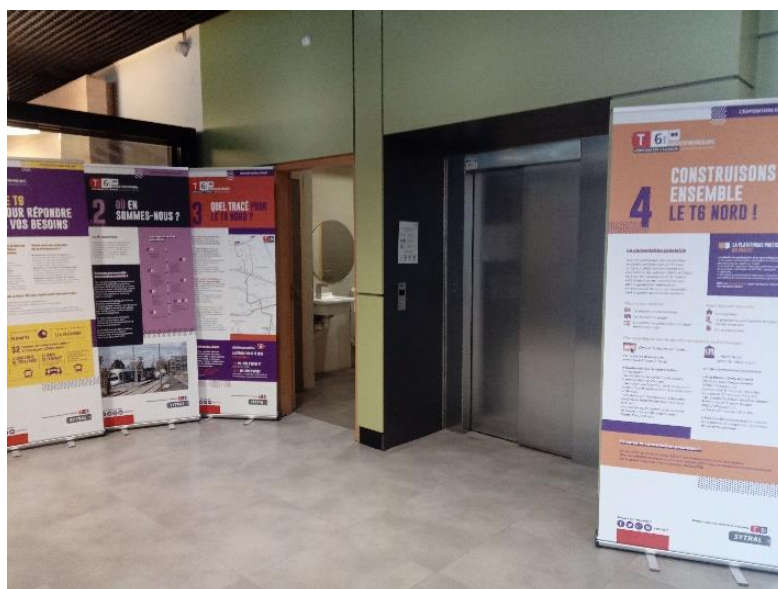
Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 11 184 visites, chaque connexion par visiteur durant en moyenne six minutes.

L'exposition

Une exposition de quatre panneaux permettait au public de découvrir les enjeux et les caractéristiques du projet, les tracés soumis à concertation et les rendez-vous de la concertation.

Elle a été installée dans les trois lieux suivants :

- en mairie de Villeurbanne ;
- en mairie de Lyon III^e ;
- au siège du SYTRAL.



L'exposition de la concertation installée à Villeurbanne

La vidéo de présentation

Une vidéo de présentation du projet a été réalisée. Elle présente les grands enjeux du projet et explique de manière détaillée les deux tracés soumis à concertation. L'ensemble des modalités de la concertation préalable est également présenté.

La vidéo a été diffusée sur les réseaux sociaux du SYTRAL durant toute la concertation et sur la plateforme en ligne dédiée au projet. Du 4 mars au 12 avril, elle a été visionnée 2 108 fois.

La vidéo est disponible à l'adresse suivante : https://youtu.be/3jsMomA_TPA

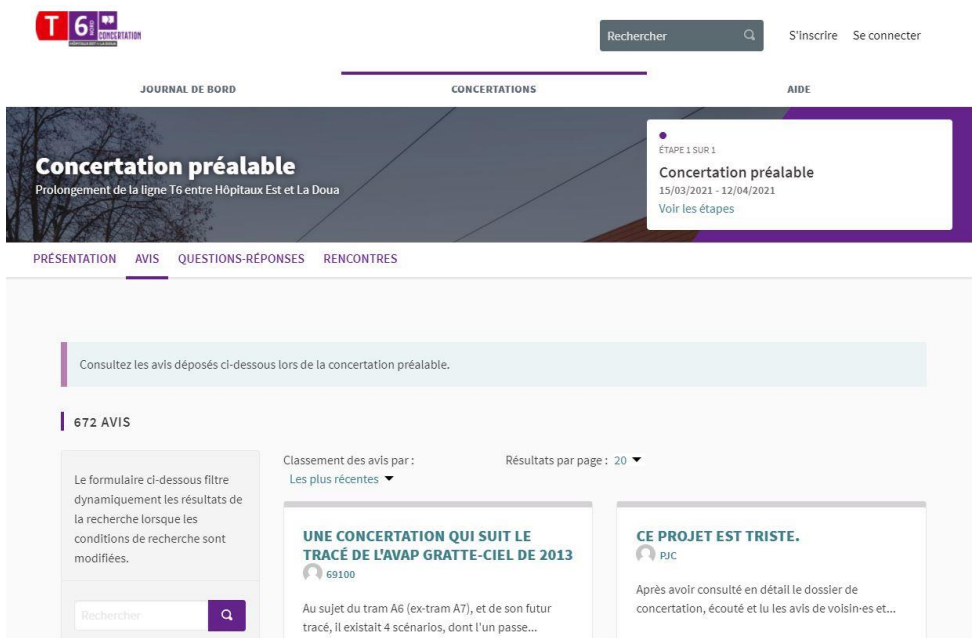
Le dispositif de contribution

Les formulaires de contribution en ligne

Du 15 mars au 12 avril, la plateforme en ligne permettait aux visiteurs de déposer une contribution à travers deux formulaires en ligne :

- le formulaire pour déposer un avis ;
- le formulaire pour poser une question – Chaque question posée par un participant a reçu une réponse du SYTRAL.

Au cours de la concertation 672 avis ont été déposés et 87 questions ont été posées sur la plateforme en ligne.



The screenshot shows the 'Concertation préalable' section of the T6 Nord website. The header includes the T6 Nord logo, a search bar, and links for 'S'inscrire' and 'Se connecter'. The main navigation bar has 'JOURNAL DE BORD', 'CONCERTATIONS', and 'AIDE'. The 'CONCERTATIONS' section is active, showing a banner for 'Concertation préalable' with the subtitle 'Prolongement de la ligne T6 entre Hôpitaux Est et La Doua'. Below the banner, there are tabs for 'PRÉSENTATION', 'AVIS', 'QUESTIONS-RÉPONSES', and 'RENCONTRES'. The 'AVIS' tab is selected, displaying a message: 'Consultez les avis déposés ci-dessous lors de la concertation préalable.' Below this, it shows '672 AVIS'. There is a search bar and a dropdown for 'Classement des avis par : Les plus récentes'. Two preview cards are shown: one titled 'UNE CONCERTATION QUI SUIT LE TRACÉ DE L'AVAP GRATTE-CIEL DE 2013' and another titled 'CE PROJET EST TRISTE.' by PJC.

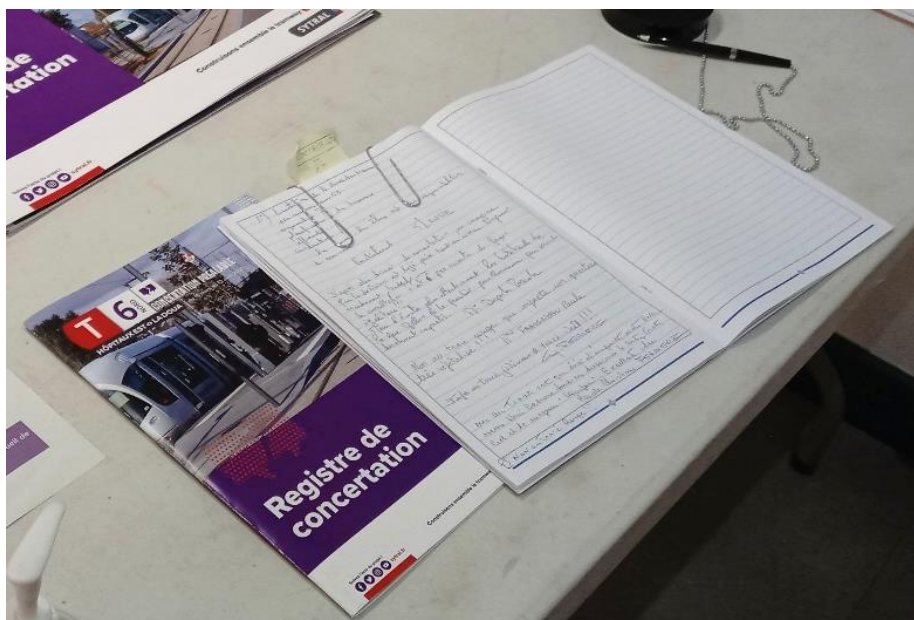
Espace de contribution de la plateforme en ligne

Les registres de concertation

Des registres de la concertation étaient disponibles dans les cinq lieux de la concertation. Accessibles à tous, ils permettaient à ceux qui le souhaitent de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet.

Chaque lieu de la concertation disposait de deux registres. Il est à noter qu'un des deux registres mis à disposition à Bron a été emprunté et non remis à sa place le 22 mars. A compter de ce jour, la mairie de Bron ne disposait que d'un registre.

86 avis ont été déposés dans l'ensemble de ces registres. Deux pétitions ont par ailleurs été déposées respectivement en mairie de Villeurbanne et en Mairie de Lyon IIIe. Ces pétitions ont été prises en compte dans le bilan de la concertation, au même titre qu'un avis déposé dans un registre.



Les registres de concertation en mairie de Villeurbanne

Le questionnaire de la concertation

Un questionnaire a été mis en place et pouvait être complété par les participants tout au long de la concertation.

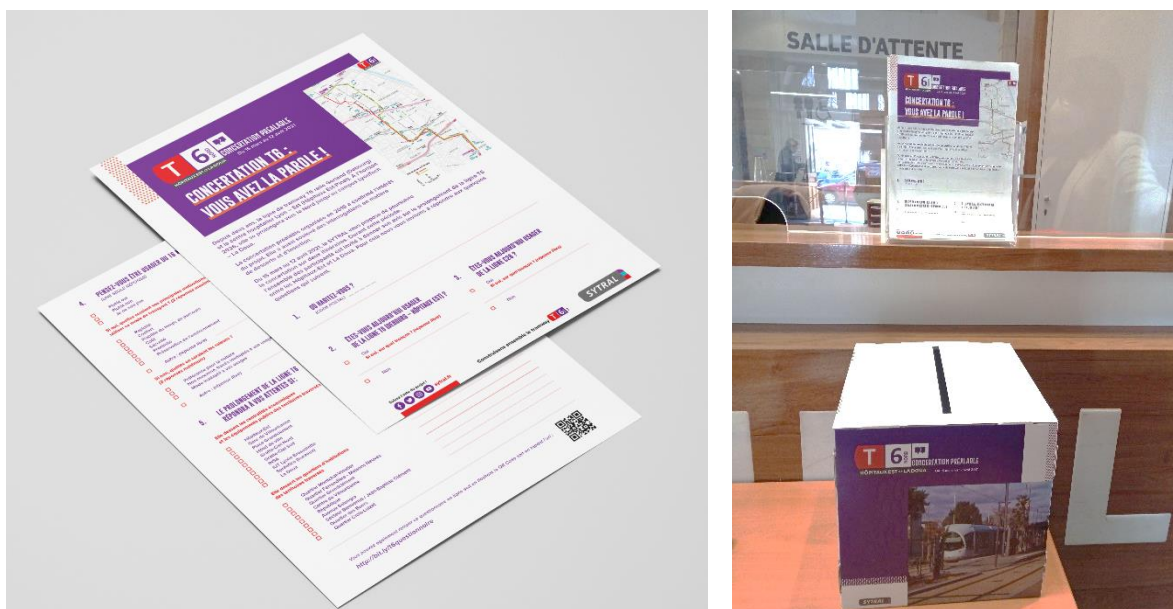
Le questionnaire était disponible en format papier dans les lieux de la concertation suivants :

- 1550 exemplaires en mairie de Villeurbanne ;
- 100 exemplaires en mairie de Lyon 3 ;
- 50 exemplaires en mairie de Bron ;
- 100 exemplaires à l'Hôtel de la Métropole du Grand Lyon ;
- 50 exemplaires au siège du SYTRAL.

Les participants étaient invités à déposer leur questionnaire complété dans les urnes prévues à cet effet.

Une distribution du questionnaire en boîte-aux-lettres a également été réalisée sur l'ensemble du périmètre des deux tracés, soit plus de 29 000 exemplaires distribués. Ces questionnaires comprenaient une Lettre T, permettant à ceux qui le souhaitaient de renvoyer gratuitement leur questionnaire complété par la Poste.

Le questionnaire papier était également distribué lors des stands mobiles.



Le questionnaire de la concertation et son installation à Lyon 3

Le questionnaire était également disponible en ligne durant toute la durée de la concertation.

Du 15 mars au 12 avril, 2785 questionnaires ont été complétés :

- 1958 questionnaires complétés en lignes
- 827 questionnaires reçus en format papier dont :
 - 447 reçus via le dispositif de Lettre T ;
 - 285 déposés dans les urnes installées dans les lieux de la concertation ;
 - 95 complétés et remis lors des stands mobiles et de la permanence en présentiel.

Le questionnaire était composé de questions à choix multiples mais également d'un espace « libre » permettant aux participants de formuler un avis complémentaire.

Sur les 2785 questionnaires complétés, 1421 libres ont été formulés (995 sur les questionnaires en ligne et 426 sur les questionnaires papier).

Autres modalités de contributions

Durant la concertation, le SYTRAL a également reçu quatre avis par mail et trois avis par courrier postal.

Le dispositif de participation

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de différents temps de rencontre. Pour répondre aux contraintes du contexte sanitaire, certaines rencontres ont été organisées à distance, d'autres l'ont été sur le territoire du projet, dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur.

Il est à noter qu'en raison de l'évolution du contexte en cours de concertation (confinement du département du Rhône mis en place à partir du vendredi 26 mars 2021), le SYTRAL a dû adapter certains formats de rencontres. Ainsi trois stands mobiles et deux permanences en présentiel ont été annulés et remplacés par trois permanences accessibles par téléphone ou par visioconférence. C'est pour cela que le nombre de rencontres, initialement prévu à seize est passé à quatorze au total.

La rencontre avec les acteurs constitués

Cette première rencontre de la concertation s'est tenue le 16 mars, de 8 h 30 à 10 h 30, en visioconférence. Les acteurs constitués de la mobilité, de l'accessibilité, du développement économique, du cadre de vie y étaient invités.

Cette rencontre a réuni 26 représentants de 17 structures socio-économiques de Villeurbanne, Lyon, Bron et de la Métropole.

Les objectifs de cette rencontre étaient :

- de présenter le projet aux acteurs constitués ;
- de partager les enjeux du projet sur les trois thématiques ciblées, qu'étaient :
 - le cadre de vie et la vie locale ;
 - le développement économique et la vie économique ;
 - la mobilité et l'accessibilité.
- de recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet.

Suite à ce temps de présentation et d'échanges en plénière, les participants ont été répartis dans trois salles « virtuelles » pour échanger autour des thématiques spécifiques les concernant.

Le compte-rendu et la présentation de la rencontre sont disponibles sur la page « Ressources » de la plateforme en ligne.

La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture de la concertation s'est tenue le 17 mars, de 18 h 30 à 20 h 30, en visioconférence. Elle était ouverte à tous, sur inscription.

292 connexions ont été comptabilisées au maximum de la soirée.

En présence de Bruno Bernard, Président du SYTRAL et de la Métropole du Grand Lyon, Cédric Van Styvendael, maire de Villeurbanne, et Béatrice Vessiller, Vice-présidente de la Métropole du Grand Lyon, la soirée d'ouverture était l'occasion de :

- lancer la démarche de concertation auprès du grand public ;
- présenter le projet et les tracés soumis à concertation ;
- répondre aux points de questionnement et de sensibilité ;
- recueillir des observations et des avis afin d'enrichir le projet.

Durant toute la soirée, les participants ont pu transmettre leurs questions et observations via l'outil de conversation et avaient également la possibilité de poser leurs questions à l'oral.

Le replay de la soirée, le compte-rendu et la présentation sont disponibles sur la page « Ressources » de la plateforme en ligne.

Les ateliers

Quatre ateliers de concertation ont été organisés pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes. Tous ont été organisés en visioconférence de 18 h 30 à 20 h 30 (sauf l'atelier du 31 mars qui s'est terminé à 20 heures du fait de l'allocation du Président de la République), sur inscription. Les personnes souhaitant y participer étaient invitées à s'inscrire via l'espace de contribution de la plateforme en ligne.

Les comptes-rendus et les présentations de l'ensemble des ateliers sont disponibles sur la page « Ressources » de la plateforme en ligne.

L'atelier tracés – 25 mars 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

50 personnes étaient inscrites et 42 d'entre elles ont participé à ce premier atelier.

L'atelier sur les tracés a été organisé pour :

- présenter le projet et les tracés soumis à concertation ;
- échanger sur les enjeux, les points d'attention, les atouts et l'analyse multicritère de chaque tracé (rouge / vert / tronçon commun) ;
- recueillir les avis sur chaque tracé.

Au terme d'une présentation en plénière, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir :

- les observations et questionnements relatifs à l'analyse multicritères des différents tracés (rouge / vert / tronçon commun) ;
- les atouts de chacun des tracés (rouge / vert / tronçon commun) ;
- les points d'attention de chacun des tracés (rouge / vert / tronçon commun).

L'atelier secteur Sud – 31 mars 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

24 personnes étaient inscrites et 16 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier secteur Sud proposait de centrer les discussions sur le secteur allant des Hôpitaux-Est à la place Grandclément.

Au terme d'une présentation en plénière des objectifs du projet et résultats de l'analyse multicritères propre au secteur Sud, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir leurs contributions sur :

- les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte sur ce secteur ;
- la desserte de ce secteur, à savoir la localisation des stations, les aménagements à mettre en place aux abords des stations, l'intermodalité et l'accès aux stations.

L'atelier secteur Centre – 1er avril 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

38 personnes étaient inscrites et 22 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier secteur Centre proposait de centrer les discussions sur le secteur allant de la place Grandclément au métro Gratte-Ciel.

Au terme d'une présentation en plénière des objectifs du projet et résultats de l'analyse multicritères propre au secteur Centre, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir leurs contributions sur :

- les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte sur ce secteur ;
- la desserte de ce secteur, à savoir la localisation des stations, les aménagements à mettre en place aux abords des stations, l'intermodalité et l'accès aux stations.

L'atelier secteur Nord – 6 avril 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

50 personnes étaient inscrites et 35 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier secteur Nord proposait de centrer les discussions sur le secteur allant du métro Gratte-Ciel à La Doua.

Au terme d'une présentation en plénière des objectifs du projet et résultats de l'analyse multicritères propre au secteur Nord, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir leurs contributions sur :

- les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte sur ce secteur ;
- la desserte de ce secteur, à savoir la localisation des stations, les aménagements à mettre en place aux abords des stations, l'intermodalité et l'accès aux stations.

Les stands mobiles

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le SYTRAL a organisé quatre stands mobiles sur différents lieux de vie et de passage du projet. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation (dossier de concertation et dépliant). Ils pouvaient également déposer une contribution en remplissant le questionnaire de la concertation. Enfin, les stands mobiles ont permis de répondre aux questions de chacun et de permettre une meilleure compréhension du projet.

	Lieu du stand mobile	Date	Nombre de personnes rencontrées
1	Station La Doua – Gaston Berger	19 mars 2021 De 7 h 30 à 9 h 30	Environ 30 personnes
2	Place Croix-Luizet	20 mars 2021 De 9 h à 12 h	Environ 70 personnes
3	Gare de Villeurbanne	22 mars 2021 De 7 h 30 à 9 h 30	Environ 20 personnes
4	Place Grandclément	24 mars 2021 De 14 h à 17 h	Environ 80 personnes

Dans son dispositif initial, Le SYTRAL avait prévu trois stands mobiles supplémentaires :

- le samedi 27 mars de 9 h à 12 h, sur la place Lazare Goujon ;
- le mercredi 31 mars, de 7 h 30 à 9 h 30, à la station Hôpitaux Est Pinel ;
- le samedi 10 avril de 9 h à 12 h, sur la place Kimmerling.

En raison de l'évolution du contexte sanitaire en cours de concertation, ces rencontres ont été annulées et remplacés, pour partie par des permanences à distance (cf. ci-après).



Stand mobile – Station La Doua – Gaston Berger



Stand mobile – Place Croix-Luizet



Stand mobile – Gare de Villeurbanne



Stand mobile – Place Grandclément

Les permanences

Des permanences ont été organisées pour permettre aux habitants et commerçants concernés par le projet d'échanger avec les équipes du SYTRAL.

Dans le dispositif initial, trois permanences étaient prévues en présentiel :

- le mercredi 17 mars, de 10 h à 14 h, à la maison Berty Albrecht ;
- le samedi 27 mars, de 14 h à 17 h, à la maison Berty Albrecht ;
- le lundi 29 mars, de 10 h à 14 h, au Palais du Travail de Villeurbanne.

Si la permanence du 17 mars a pu se tenir dans les conditions envisagées, l'évolution du contexte sanitaire, en cours de concertation a contraint le SYTRAL d'adapter les modalités de ces rencontres. Les permanences des 27 et 29 mars ont ainsi été remplacées par des permanences à distance, en ligne ou par téléphone. Trois permanences ont ainsi été organisées. Les personnes souhaitant y participer pouvaient s'inscrire sur internet ou par téléphone. Deux modalités d'échange étaient proposées : un échange par visioconférence ou un échange par téléphone.

	Modalités de rencontre	Date	Nombre de personnes rencontrées
1	Maison Berty Albrecht	Mercredi 17 mars De 10 h à 14 h	8
2	Visioconférence / Téléphone	Mercredi 31 mars De 9 h à 12 h	7
3	Visioconférence / Téléphone	Mercredi 7 avril De 9 h à 12 h	8
4	Visioconférence / Téléphone	Samedi 10 avril De 9 h à 12 h	7



Échange entre un habitant et les équipes du SYTRAL lors de la permanence du 17 mars

d. Chiffres de la concertation

Chiffres de la participation

Les rencontres de la concertation ont réuni un large public, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des modalités proposées.

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de la concertation préalable a réuni plus de **650 participants** dont :

- 292 connexions à la soirée d'ouverture ;
- 26 participants à la rencontre des acteurs constitués ;
- 115 participants aux ateliers ;
- plus de 230 personnes rencontrées lors des rencontres de proximité (stands mobiles et permanences).

Un certain nombre de participants ont participé à plusieurs des rencontres proposées, manifestant un fort engagement dans le cadre de la concertation préalable.

La diversité des formats proposés a permis de toucher un public diversifié : jeunes, étudiants, population active, retraités et personnes âgées, personnes en situation de handicap, acteurs associatifs ou encore acteurs économiques.

Chiffres des contributions

Un nombre important de contributions a été recueillies durant toute la concertation, et à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre. Le public a ainsi été réceptif aux modalités de contributions proposées.

Au total, **3637 contributions ont été recueillies** :

- 2273 avis libres et questions (dont 1421 avis recueillis via les questionnaires) :
 - 672 avis et 87 questions sur la plateforme
 - 86 avis dans les registres (dont 2 pétitions déposées en annexes des registres)
 - 4 avis par mail
 - 3 avis par courrier
 - 1421 avis libres laissés dans les questionnaires :
 - 995 sur les questionnaires en ligne
 - 426 sur les questionnaires papier
- 2785 questionnaires remplis (dont 1421 avis libre, explicités ci-avant) :
 - 1958 en ligne
 - 827 en papier :
 - 447 reçus par Lettre T
 - 285 déposés dans les urnes
 - 95 remplis lors des stands mobiles et permanence

Un certain nombre de participants a contribué plusieurs fois à travers les différents dispositifs de recueil, manifestant encore une fois un fort engagement dans le cadre de la concertation préalable.

III. Analyse des observations exprimées

a. Préambule

Sur l'ensemble de la concertation préalable, **3 637 contributions ont été recueillies, à travers :**

- les avis : avis et questions en ligne, avis libres laissés dans les questionnaires en ligne et papier, dans les registres, par mail et par courrier ;
- les questionnaires : réponses aux questions du questionnaire en ligne et papier.

Elles sont complétées, dans l'analyse détaillée ci-dessous, par les observations recueillies lors des **rencontres**, à savoir : les prises de parole et productions écrites lors de la soirée d'ouverture, de la rencontre des acteurs constitués et des ateliers. L'ensemble de ces observations peuvent être consultées dans les comptes-rendus des différentes rencontres, tous disponibles à l'adresse suivante : <https://t6nord-sytral.fr/ressources/>.

Thématiques abordées dans les contributions

La thématique la plus abordée par les participants, toutes modalités de contribution confondues, est celle des **tracés** (tronçon commun, tracé rouge, tracé vert, autres tracés). En effet, **81 % des avis de la concertation** (1852 avis sur 2272 au total) abordent les tracés. Cette très forte proportion témoigne d'un intérêt partagé par les participants à se prononcer plutôt favorablement ou défavorablement sur les tracés proposés.

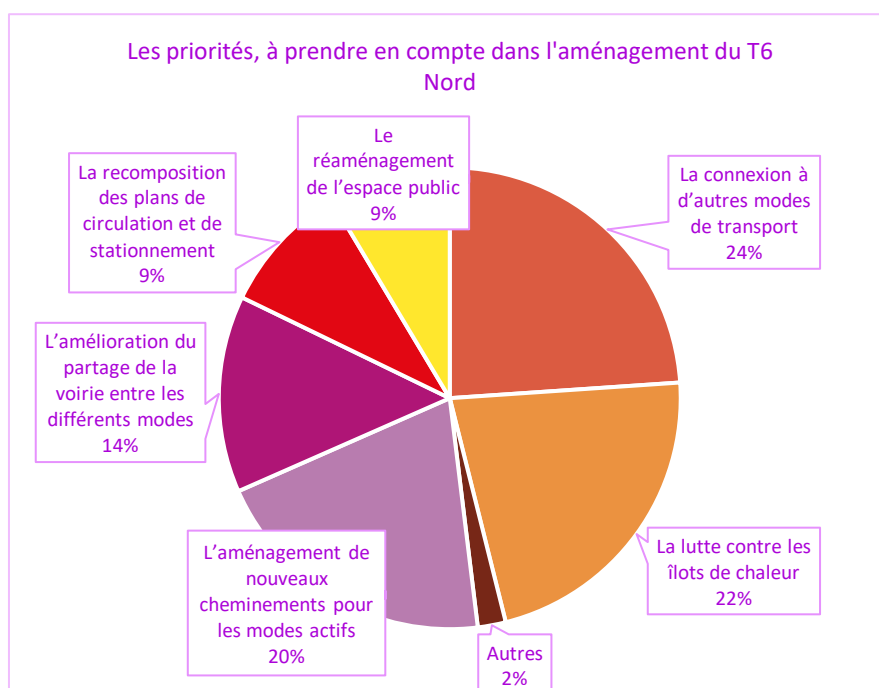
La thématique de la **desserte** est également abordée à de nombreuses reprises (24,8 % de l'ensemble des avis). Cette thématique comprend : l'accès aux quartiers résidentiels, aux équipements publics, aux services et aux secteurs plus à l'Est non desservis par les tracés. Les interconnexions avec d'autres modes de transport apparaissent également comme une préoccupation importante pour les participants. 24 % des répondants au questionnaire pensent que c'est une priorité à prendre en compte.

Une autre thématique très abordée par les participants est celle de l'**environnement**. 8,4 % des avis portent sur cette thématique et 22 % des réponses au questionnaire souhaitent que la lutte contre les îlots de chaleur soit prise en compte dans l'aménagement du T6 Nord.

Ensuite, certaines thématiques sont abordées avec une occurrence semblable dans l'ensemble des modalités de contribution : l'aménagement (partage de la voirie, espaces publics), la circulation et le stationnement et l'insertion dans les secteurs contraints (impacts fonciers, nuisances).

Thèmes abordés dans les avis (hors tracés)	Nombre de fois où le thème a été abordé	Pourcentage de contributions abordant le thème
Desserte (des quartiers résidentiels, des équipements publics, des services, et des secteurs à l'Est non desservis par les tracés)	1053	24,8%
Environnement	357	8,4%
Circulation / Stationnement	282	6,6%
Impact foncier	272	6,4%
Aménagement / Insertion	259	6,1%
Interconnexions	255	6,0%
Autre (plan de mandat du SYTRAL, politique Ville de Villeurbanne)	222	5,2%
Nuisances	205	4,8%
Cadre de vie	179	4,2%
Coût	164	3,9%
Remise en cause de l'opportunité	160	3,8%
Modes actifs	149	3,5%
Concertation	145	3,4%
Virages	141	3,3%
Fréquence / Temps de trajet	97	2,3%
Stations	93	2,2%
Sécurité	89	2,1%
Chantier	77	1,8%
Economie	42	1,0%
Calendrier	14	0,3%
Total	4255	100,0%

Tableau de la répartition des avis libres par thématique (hors tracés)



b. L'opportunité du projet confirmée par la concertation

La forte mobilisation et les attentes exprimées dans les contributions **confirment l'opportunité du projet**. En effet, la majorité des participants juge nécessaire la réalisation d'une ligne de tramway pour desservir Villeurbanne. Ce projet est perçu comme une opportunité de connecter le territoire au réseau métropolitain avec un mode de transport collectif « lourd » qui sera régulier, rapide et fiable.

Seulement 3,8 % des avis de la concertation remettent en question l'opportunité du projet en se positionnant contre ce mode de transport et en privilégiant d'autres modes (bus, métro ou encore voies express pour cycles). Le collectif « Pour une alternative au tramway » s'oppose à ce mode de transport sur le territoire de la métropole lyonnaise. Ce collectif est à l'origine d'une pétition intitulée « Moins de tram plus de solutions » qui a été déposée à la mairie de Lyon III^e et demande un moratoire sur l'extension des tramways sur le Grand-Lyon. Cette pétition a reçu 65 signatures à la fin de la concertation.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

Plus de **64 %** des répondants au questionnaire **envisagent d'être usagers du T6 Nord**. Cette proportion témoigne de l'attractivité du projet soumis à concertation et plus globalement d'une bonne capacité de projection quant à l'utilisation du mode tramway.



c. Les tracés au cœur des échanges

La thématique du tracé du T6 Nord occupe une place centrale dans les contributions.

Les participants se sont exprimés à 81 % sur les tracés dans les avis et à 93 % dans le questionnaire. Cette thématique prioritaire pour le SYTRAL, au cœur de la concertation préalable a donc été particulièrement bien appropriée par les participants.

Parmi les contributions recueillies, le tracé vert proposé a été abordé dans 41 % des avis, et le tracé rouge proposé dans 37,5 %. Ces avis sont à la fois favorables, défavorables ou neutres.

Le tronçon commun n'a été abordé dans seulement 3% des avis.

En revanche, 18,5 % des avis portent sur d'autres tracés que ceux proposés par le SYTRAL (tracé rouge modifié, tracé vert modifié, tronçon commun modifié et autres tracés).

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

41 % des avis abordent le tracé rouge proposé (en faveur ou en défaveur)

37,5 % des avis abordent le tracé vert proposé (en faveur ou en défaveur)

3 % des avis abordent le tronçon commun (en faveur ou en défaveur)

18,5 % des avis abordent d'autres tracés

Les prises de position sur les tracés ne sont pas identiques dans les avis, dans le questionnaire et dans les observations exprimées lors des rencontres.

Dans le questionnaire la prise de position en faveur du tracé rouge est plus marquée que dans les avis. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que le questionnaire proposait des questions à choix fermés : « plutôt pour le rouge », « plutôt pour le vert », « je ne sais pas », « pas de préférence » (cf. focus sur les résultats du questionnaire ci-après).

Dans les avis libres, les participants pouvaient exprimer un avis favorable et/ou défavorable et pouvaient également proposer d'autres suggestions de tracés (cf. focus sur les résultats des avis ci-après).



Les tracés ont également fait l'objet d'un atelier dédié où les participants ont pu donner leurs avis sur le tronçon commun, le tracé rouge et le tracé vert. Les expressions étaient équilibrées entre les deux tracés lors des temps de rencontres, excepté au stand mobile de la place Croix-Luizet le 20 mars 2021 où il y a eu une forte mobilisation des personnes défavorables au tracé vert.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

55 % des répondants sont plutôt **pour le tracé rouge**

38 % des répondants sont plutôt **pour le tracé vert**

7 % des répondants ne savent pas ou n'ont pas de préférence

Dans les avis :

25 % des contributeurs sont **pour le tracé rouge proposé**

9 % des contributeurs sont **pour un tracé rouge modifié**

11 % des contributeurs sont **contre le tracé rouge**

24 % des contributeurs sont **pour le tracé vert proposé**

1 % des contributeurs est **pour un tracé vert modifié**

15 % des contributeurs sont **contre le tracé vert**

15 % des contributeurs abordent **le tronçon commun ou le tracé global** dont :

3 % sont contre les deux tracés

7 % sont pour d'autres tracés

3 % des avis abordent le tronçon commun

1 % des contributeurs est pour un tracé commun modifié

1 % est neutre

De manière générale, et quel que soit le tracé abordé, on relève dans les contributions sur les tracés des craintes majeures sur les impacts fonciers, les impacts sur les espaces verts et sur les nuisances. Les arguments sont exposés pour chacun des tracés ci-dessous.

Le tronçon commun

Le tronçon commun a été peu évoqué (3 % des avis et peu d'observations recueillies lors des rencontres). La plupart des participants semblent satisfaits du parcours proposé sur le tronçon commun. Selon certains, il va permettre de décongestionner une partie de la route de Genas qui est très empruntée, de mieux desservir les quartiers de Montchat et de Ferrandières Maisons-Neuves et va également le réaménagement de la place Grandclément. Les participants soulignent également l'opportunité d'être connectés plus rapidement au groupement hospitalier.

Le tronçon commun fait tout de même l'objet de quelques points de sensibilité. Certains participants estiment que la circulation sur la route de Genas est trop importante pour pouvoir y accueillir un tramway et que le croisement du tramway et des autres modes de transport devant la gare de Villeurbanne pourrait s'avérer dangereux. D'autres participants s'inquiètent de la disparition du marché alimentaire et du marché manufacturé. Ils aimeraient savoir où ceux-ci seront déplacés.

Le tracé rouge

A l'issue de la concertation, le tracé rouge semble privilégié par les participants. Il en ressort les contributions suivantes.

Parmi ceux qui sont favorables au tracé rouge, ils mettent en avant qu'il permet de desservir le centre-ville et ses équipements (services publics, établissements scolaires, lieux sportifs et culturels). Par ailleurs, certains avancent

la possibilité d'accompagner des secteurs en développement et desservir des futurs projets urbains comme la ZAC des Gratte-Ciel et le secteur ACI-Spreafico. Le tracé rouge, selon les avis favorables, permettrait aussi une plus grande opportunité de végétalisation de la voirie et un meilleur partage de celle-ci avec les modes actifs. Le tracé serait donc plus sécurisant pour les cycles. Les participants relèvent qu'il est également moins coûteux que le tracé vert, car il présente moins de contraintes techniques et moins d'impacts fonciers.

Cependant, concernant le tracé rouge, d'autres participants s'inquiètent aussi des impacts potentiels sur les espaces verts tels que le Parc du Centre et le Jardin d'Yvonne. Selon eux, ces espaces font partie du poumon vert de Villeurbanne et sont appréciés par les riverains et les usagers. Ils attirent également l'attention sur les secteurs contraints du parcours (rue Billon, rue Bourgey, contournement de l'usine ACI) et les impacts associés : virages importants, nuisances sonores, impacts fonciers. Enfin, certains participants considèrent que le secteur traversé par le tracé rouge est déjà suffisamment doté de transports en commun et donc que l'intérêt de desservir ce secteur est moindre. On relève également une pétition qui s'oppose au tracé rouge, portée par les riverains de la rue Billon et comptabilisant 114 signatures à la fin de la concertation préalable.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

55 % sont plutôt **pour le tracé rouge**

Dans les avis :

25 % des contributeurs sont **pour le tracé rouge proposé**

9 % des contributeurs sont **pour un tracé rouge modifié**

11 % des contributeurs sont **contre le tracé rouge**

Lors des rencontres les observations sont partagées entre le tracé rouge et le tracé vert.

Le tracé vert

Les participants se sont également prononcés à de nombreuses reprises sur le tracé vert. Il en ressort les contributions suivantes.

Les participants qui sont favorables au tracé vert s'accordent à dire qu'il apporte une meilleure desserte du Nord-Est de Villeurbanne, secteur mal desservi par les transports en commun et pourtant en pleine densification. La desserte du campus LyonTech-La Doua et des résidences étudiantes est également perçue comme un atout du tracé vert pour les participants et notamment pour ceux qui travaillent ou étudient dans ce secteur. Les participants ajoutent que le tracé vert est plus rectiligne que le tracé rouge, ce qui limiterait, selon eux, les nuisances pour les riverains et favoriserait la vitesse du tramway.

Cependant, sur ce tracé, d'autres participants soulèvent la question d'une redondance de l'itinéraire avec le bus C26, aujourd'hui peu utilisé et qui transite aussi par la rue des Bienvenus, la rue Château-Gaillard et la rue Jean-Baptiste Clément. Des participants s'inquiètent également du partage de la voirie entre les différents usages (tramway, voiture, cycles) et de la création d'axes réservés aux cycles. Certains indiquent que le tracé vert présente plus d'impacts fonciers, notamment sur les zones pavillonnaires des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément. D'autres relèvent le coût et les travaux supplémentaires liés notamment aux interventions sur les réseaux d'eau et de chauffage urbains présents sur le tracé.

Une pétition ayant recueillie 786 signatures à la fin de la concertation s'oppose au tracé vert. Cette pétition est portée par le collectif des riverains des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément et par l'association Croix-Luizet. Les

auteurs de cette pétition proposent d'adopter le tracé rouge en y apportant une modification : un passage par les rues Pressensé et Colin afin de ne pas impacter la rue Billon qui paraît trop contrainte.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

38 % sont plutôt **pour le tracé vert**

Dans les avis :

24 % des contributeurs sont **pour le tracé vert proposé**

1 % des contributeurs est **pour un tracé vert modifié**

15 % des contributeurs sont **contre le tracé vert**

Lors des rencontres les observations sont partagées entre le tracé rouge et le tracé vert.

Les autres tracés

Une part relative des avis libres (18,5 %) abordent d'autres tracés que ceux proposés par le SYTRAL. Les participants ont suggéré des modifications à apporter aux tracés rouge, vert et au tronçon commun et ont également proposé de nouveaux itinéraires pour le T6 Nord.

Tronçon commun modifié :

Les modifications proposées sur le tronçon commun ne sont pas nombreuses (7 % des contributions portant sur les autres tracés) et se prononcent en grande partie pour limiter le passage du tramway en secteurs contraints et les nuisances pour les riverains. Trois propositions ressortent :

- passage par la rue du 4 août 1789, puis par la rue du 1er mars 1943 puis vers les Gratte-ciel ;
- passage par l'avenue Auguste Blanqui et par la rue du Dr Rollet à la place de la rue Paul Verlaine ;
- passage par la rue Émile Decors après le Chemin du Vinatier.

À noter : ces scénarios de tracés ont été analysés dans le cadre des phases d'études précédentes et n'ont pas été retenus suite aux analyses multicritères.

Tracé rouge modifié :

Les propositions pour une modification du tracé rouge sont nombreuses, elles représentent près de 48 % des contributions sur les autres tracés. Les modifications proposées cherchent à éviter les secteurs contraints, notamment la rue Billon :

- passage par la rue Francis de Pressensé puis par la rue Colin. Cette alternative est plébiscitée par une majeure partie des contributions du tracé rouge modifié, dont le collectif des riverains des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément et par l'association Croix-Luizet ;
- passage par la rue Verlaine, la rue Bourgey, la rue Vaillant, la rue des Antonins puis arrivée à INSA-Einstein ;
- passage par la rue de la Doua ;
- tracé rouge jusqu'à la rue Perroncel puis par la rue des Bienvenus.

À noter : ces scénarios de tracés ont été analysés dans le cadre des phases d'études précédentes et n'ont pas été retenus suite aux analyses multicritères.

Tracé vert modifié :

Les propositions pour une modification du tracé vert sont moins nombreuses que pour le tracé rouge (7 % des contributions sur les autres tracés). Elles suggèrent :

- terminus à INSA-Einstein pour éviter les problèmes d'exploitation avec d'autres lignes ;
- passage par la rue Edouard Vaillant pour éviter la rue des Bienvenus.

A noter : le passage par la rue Edouard Vaillant a été analysé dans le cadre des phases d'études précédentes et n'a pas été retenu suite à l'analyse multicritères.

Autres tracés :

Les autres tracés proposés sont des itinéraires alternatifs pour la partie nord du tracé. Les propositions sont nombreuses (38 % des contributions sur les autres tracés) et sont plutôt en faveur de tracés qui passeraient davantage par l'Est de Villeurbanne pour desservir des secteurs non-équipés en transports en commun. Les tracés présentés sont évoqués par plusieurs participants :

- depuis les Gratte-Ciel : passage par la rue Anatole France, puis rue Flachet, rue Château Gaillard et arrivée à INSA-Einstein ;
- depuis la place Grandclément : passage par la rue du 1^{er} mars 1943 puis rue Flachet puis rue Château Gaillard, rue Armand, rue Émile Dunière, rue Jean-Baptiste Clément et arrivée à INSA-Einstein ;
- passage par la rue du 8 mai 1945 ;
- terminus au Transbordeur, à la Cité Internationale.

À retenir

Au cours de la concertation, le tracé a été l'objet de très nombreuses contributions. Le tronçon commun est bien accueilli par les participants, alors que les tracés rouge et vert divisent davantage. Toutefois, à l'issue de la concertation, le tracé rouge semble privilégié par les participants. Il est tout de même important de souligner les nombreuses propositions d'autres tracés. D'autres propositions de tracé à l'Est du tracé vert ont également émergé et présentent l'avantage, selon les participants, de desservir des quartiers qui ont un besoin de transports en commun.

d. La desserte locale, un enjeu dominant

La thématique de la desserte locale anime la réflexion des participants et représente un enjeu fondamental du projet. Cette thématique a été abordée dans toutes les modalités de contribution et s'articule autour des sous-thématiques suivantes : la desserte des centralités et des équipements, les emplacements des stations, la desserte des secteurs moins bien desservis et les interconnexions.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

24 % des répondants estiment que la **connexion à d'autres modes de transport** est une priorité à prendre en compte dans l'aménagement du T6 Nord.

Dans les avis :

24.8 % des avis traitent du sujet de la desserte et d'accès aux équipements et services.

Dans les rencontres :

Les participants se sont exprimés sur la thématique de la desserte à chaque atelier. C'est un sujet qui a été largement abordé et élargi lors des échanges autour de la localisation des stations, de leurs aménagements et de l'intermodalité.

Des centralités et des équipements à desservir

Les deux tracés permettent de desservir le centre-ville de Villeurbanne en passant notamment par la place Grandclément et les Gratte-Ciel. La majorité des participants sont favorables à une connexion plus rapide au centre-ville grâce à un mode de transport lourd. Cependant, quelques participants ont le sentiment que cette desserte est déjà assurée, notamment par le métro et la ligne T1, et questionnent le besoin d'un nouveau tramway au cœur de Villeurbanne.

Les répondants au questionnaire seraient particulièrement intéressés par une desserte des secteurs de La Doua (14 %), de la ZAC des Gratte-Ciel (14 %), des Hôpitaux-Est (13,5 %) et de l'Hôtel de ville (12 %).

Ces tendances ressortent également dans les avis où les participants émettent des préférences pour une desserte :

- des commerces des Gratte-Ciel et du supermarché Carrefour ;
- des établissements scolaires (campus LyonTech-La Doua, IUT Lyon 1, lycées, collèges et écoles) ;
- des établissements sportifs (piscine, gymnase des Gratte-Ciel, stade, salle d'escalade MRoc) ;
- des services publics et administratifs (Hôtel de ville, Pôle emploi, la Poste, commissariat) ;
- des établissements culturels (Théâtre National Populaire, Double Mixte, Maison du Livre, de l'Image et du Son).

Des exigences sur les emplacements et aménagements des stations

Les participants se sont également exprimés sur les emplacements et aménagements des stations. Ce sujet a été particulièrement abordé dans les ateliers secteurs. Les attentes suivantes sont exprimées aux sujets de l'emplacement des stations et de leurs aménagements de manière générale :

- aménagement de cheminements adaptés entre les espaces publics, les stations et les autres transports à proximité ;
- création de dispositifs pour les personnes malvoyantes ;
- aménagements pour le stationnement des cycles ;
- mise en place d'une signalétique dynamique pour les cycles ;
- réflexion sur le stationnement automobile autour des stations ;
- aménagement des quais ;
- réflexion pour une alimentation du tramway par le sol à certains endroits ;
- proposition d'insertion des stations à proximité des établissements scolaires et des carrefours.

Les participants ont également relevé des points de sensibilité à prendre en compte pour certaines stations :

Station Route de Genas – Gare de Villeurbanne

Certains participants questionnent l'utilité de la station « Route de Genas » et proposent de garder uniquement la station « Gare de Villeurbanne » en veillant à la positionner au Sud de la gare et en veillant à simplifier la correspondance avec la ligne T3. Les participants insistent également sur la nécessité d'avoir des places de parking à proximité de la gare pour favoriser l'intermodalité.

Station Grandclément

Les participants aimeraient mutualiser la construction de la station « Place Grandclément » avec le réaménagement de la place. Ils suggèrent d'y réduire la place de l'automobile, d'y aménager des cheminements piétons et cycles, d'y favoriser les interconnexions tramways et bus et enfin de végétaliser au maximum cette place.

Station Verlaine

Les participants souhaitent que la station ne soit pas située sur la rue Verlaine au vu de l'insertion contrainte et de la proximité avec la station « Hôtel de Ville-TNP ». Ils proposent de positionner la station cours Tolstoï, ce qui faciliterait les connexions au trolleybus ou de positionner les quais de la station dans deux rues différentes.

Station Perroncel

Les participants s'accordent à dire que l'emplacement de cette station dépend du futur passage du tramway sur le secteur ACI. Si la zone ACI est aménagée en parc, certains participants suggèrent d'y implanter la station aux abords. D'autres participants suggèrent d'implanter la station rue d'Yvonne.

Station Croix-Luizet

Les participants relèvent la difficulté à positionner la station sans connaître le tracé du T9 et les potentielles futures interconnexions entre les tramways. Toutefois, les participants trouvent opportun d'implanter une station dans le secteur de Croix-Luizet pour le dynamiser et connecter les riverains aux transports.

Station La Doua-Gaston Berger

Les participants demandent d'anticiper les futurs prolongements et aménagements des lignes de tramways de ce secteur pour penser l'emplacement de la station.

Une attention à porter aux secteurs moins bien desservis

Quel que soit le tracé retenu, et de manière générale, les participants considèrent que les deux tracés proposés desservent des secteurs déjà bien dotés de transports en commun.

Malgré cela et de manière plus spécifique, certains participants relèvent que le tracé apparaît comme une opportunité de connexion au réseau de transports en commun des quartiers de Montchat et Maisons-Neuves.

En revanche, de nombreux participants regrettent que le tracé ne desserve pas des quartiers plus à l'Est de Villeurbanne comme Croix-Luizet et Les Buers, secteurs densément peuplés et non connectés aux transports en commun. Une forte attente à ce niveau s'est fait ressentir lors de la concertation. Certains participants estiment qu'un passage plus à l'Est aurait positionné davantage le T6 Nord comme un véritable itinéraire de rocade.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

42 % des avis portent sur les **secteurs de l'Est de Villeurbanne**, à savoir les Bienvenus, Jean-Baptiste Clément, les Buers, Château-Gaillard et Croix-Luizet.

38 % des avis abordent **d'autres tracés portant sur des tracés plus à l'Est** : rue Flachet, rue du 8 mai 1945.

Les interconnexions : une opportunité pour se déplacer sur l'ensemble du territoire métropolitain

Les participants accordent un intérêt fort aux interconnexions entre le T6 Nord et les autres transports en commun de l'agglomération. C'est notamment le cas pour 24 % des répondants au questionnaire qui jugent ce sujet comme une priorité à prendre en compte dans le projet. Les participants souhaitent notamment être connectés aux métros pour pouvoir se déplacer plus rapidement sur le territoire. Ils apprécient également l'opportunité de maillage du réseau de tramways qu'apporte le tracé du T6 Nord.

L'interconnexion est également un argument de choix de tracé. En effet, parmi les participants favorables au tracé rouge, certains y voient une opportunité de connexion plus rapide avec le métro A aux Gratte-Ciel.

Certains participants alertent sur les aménagements nécessaires aux interconnexions qui, selon eux, devront être de bonne de qualité pour faciliter au maximum le trajet des usagers. D'autres suggèrent de profiter de l'arrivée du T6 Nord pour restructurer le réseau de bus afin de permettre davantage de correspondances bus/tramway.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

24 % des répondants pensent que la **connexion à d'autres modes de transports est une priorité** à prendre en compte dans le projet du T6N. Il s'agit de la priorité la plus partagée par les répondants au questionnaire.

Dans les avis :

6 % des avis concernent le **sujet de l'interconnexion**.

Lors des rencontres : les participants se sont particulièrement exprimés sur les interconnexions lors des ateliers secteurs où ils ont partagé leurs recommandations pour chaque station du T6 Nord.

À retenir

Lors de la concertation, la desserte locale est apparue comme un enjeu prédominant. Les participants ont exprimé de fortes attentes sur le futur tracé qui devra desservir les commerces, les équipements et les établissements scolaires. Une forte demande de desserte de l'Est de Villeurbanne se fait aussi ressentir afin de désenclaver les quartiers de ce territoire. Les participants demandent également qu'une attention particulière soit portée aux stations et à leurs aménagements. Enfin, une réflexion globale sur les interconnexions avec les autres transports en commun de l'agglomération est attendue.

e. L'environnement, une priorité à prendre en compte lors de la conception et la mise en œuvre du projet

L'environnement est une des thématiques les plus abordées par les participants (en dehors du tracé), toutes modalités confondues. Les participants souhaitent que le SYTRAL considère les enjeux environnementaux à la fois dans la conception, le choix du tracé et dans la mise en œuvre du projet.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

22 % des répondants citent « **la lutte contre les îlots de chaleur (végétalisation, désimperméabilisation, amélioration de la biodiversité en ville)** » comme la **priorité** à prendre en compte dans l'aménagement du tramway. Cette réponse est la plus citée après « la connexion à d'autres modes de transport ».

Dans les avis libres :

L'environnement est la **deuxième thématique la plus abordée dans les avis libres**. Cela représente **8,4 %** des contributions.

Lors des rencontres :

Des enjeux liés à l'environnement ont été cités à chaque rencontre. Les ateliers portant sur chacun des secteurs ont permis aux participants de préciser leurs attentes concernant les aménagements : l'environnement est à chaque reprise apparu comme une priorité.

Un mode de transport plus respectueux de l'environnement

Une grande majorité des participants s'est exprimée en faveur du mode tramway qu'ils considèrent comme un mode de transport respectueux de l'environnement. Certains indiquent à ce titre que le tramway contribuerait à diminuer la pollution en centre-ville.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

18 % des répondants qui se disent futurs usagers du T6 Nord citent **la préservation de l'environnement comme principale motivation**.

Des espaces verts existants à préserver

Les participants ont été nombreux à s'exprimer sur des espaces verts existants sur les tracés et souhaitent qu'une attention forte soit portée à la préservation de ces espaces pour conserver au maximum la nature et la biodiversité en ville.

A proximité du tracé rouge, les participants sont attentifs au devenir du Parc du Centre. Ils souhaitent que l'insertion du tramway ainsi que de la station Parc du Centre n'aient aucun impact sur le parc et sur les chênes qui y sont plantés. Le jardin d'Yvonne est également régulièrement cité par les participants qui s'interrogent et s'inquiètent sur son devenir. Certains participants demandent également que soient préservés les jardins privés de la rue Billon.

De même, des remarques sont formulées concernant les espaces verts à proximité du tracé vert. Les participants remarquent qu'il y a peu d'espaces verts sur le tracé hormis sur les parcelles privées. Ils craignent que l'insertion du tramway ne viennent détruire ces espaces de végétation et de biodiversité, notamment rue des Bienvenus et demandent donc à ce qu'ils soient préservés.

Une opportunité de végétalisation sur le tracé

De nombreux participants ont fait part de leurs attentes pour une meilleure végétalisation des zones urbaines, particulièrement le long du tracé retenu. Ces observations ont été particulièrement développées lors des ateliers de concertation. D'une manière générale, les participants expriment une volonté d'une végétalisation aux abords des stations ainsi que sur la plateforme du tramway, ce qui contribuerait à la désimperméabilisation des sols. Cependant, certains attirent l'attention sur la nécessité de surveiller la consommation d'eau utile à la végétalisation du tracé et à son entretien.

Sur le tracé rouge, plus précisément, les participants constatent de meilleures capacités de végétalisation. Ceci constitue donc un argument, pour certains, en faveur de ce tracé. Ils souhaitent également profiter de la transformation de la zone ACI pour créer un nouveau parc urbain et ainsi renforcer encore la végétalisation de la ville.

Les possibilités de végétalisation apparaissent, pour les participants, plus limitées sur le tracé vert ce qui fait craindre à certains la création d'îlots de chaleur sur la rue des Bienvenus si le tracé vert était retenu.

À retenir

Durant la concertation, les participants ont montré qu'ils étaient particulièrement attentifs aux enjeux environnementaux. Ils souhaitent préserver au maximum les espaces verts (publics et privés) présents à proximité du tracé et saisir l'opportunité de le végétaliser au maximum pour laisser plus de place à la nature en ville.

f. Le partage de la voirie : entre attentes et questionnements

L'arrivée du tramway est perçue à la fois comme une opportunité pour (ré)aménager les voiries, et donner une vraie place aux modes actifs, mais également comme une inquiétude pour ceux qui vont devoir cohabiter de près avec les aménagements qui seront mis en place.

Lors de la concertation, une forte demande a émergé quant à la mise en place de voies dédiées aux modes actifs, ce qui contribuera, selon les participants, à réduire la place de la voiture en ville. Cependant les interrogations subsistent sur les problématiques de sécurité liées à la cohabitation des modes. Par ailleurs, les riverains se questionnent sur les accès qui leur seront dédiés dans les cas où les aménagements contraindraient la place de la voiture sur certains axes.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

20 % des répondants estiment que **l'aménagement des nouveaux cheminements pour les modes actifs (vélo, piéton) est une priorité** à prendre en compte dans l'aménagement du T6 Nord.

14 % des répondants estiment que **l'amélioration du partage de la voirie entre les différents modes est une priorité** à prendre en compte.

Dans les avis :

3,5 % des avis traitent du **sujet des modes actifs**.

Lors des rencontres :

Les participants se sont exprimés sur la thématique des mobilités actives lors de chaque rencontre. Cette thématique a particulièrement été abordée lors de la rencontre des acteurs constitués, dans la table ronde sur la mobilité et l'accessibilité. Les associations de cyclistes se sont notamment particulièrement mobilisées lors des rencontres pour faire part de leurs attentes en termes d'aménagements cyclables.

Des parcours aménagés et sécurisés à mettre en place

D'une manière générale, les participants souhaitent des aménagements sécurisés pour les différents modes de déplacements : cycles, piétons, voitures et transports en commun.

En effet, les contributions pointent un problème de sécurité concernant les aménagements cycles actuels. C'est notamment pour cela que les participants ont affirmé leur souhait que soient aménagées des pistes cyclables, plutôt que des bandes cyclables, afin que les cyclistes puissent transiter en sécurité et afin d'assurer une vraie continuité à l'échelle de la ville et de la Métropole. Plusieurs contributions plaident d'ailleurs pour une insertion de voies express vélo.

Une mise en garde est formulée sur les sections du tracé en voie partagée. Certains participants suggèrent alors le report des pistes cyclables sur des rues adjacentes en solution au partage de voirie lorsque celui-ci ne permet pas des cheminements délimités pour chaque mode.

En plus des cycles, certains participants demandent que soient étudiées de près des solutions sécurisées pour les modes actifs de plus en plus utilisés, notamment par les travailleurs et étudiants : trottinettes, gyropodes, etc. Par ailleurs, les participants souhaitent qu'une place plus importante soit accordée aux piétons, notamment dans le centre de Villeurbanne.

La sécurité de ces cheminements est longuement abordée lors des ateliers et dans les avis recueillis. Les participants s'inquiètent des voies partagées entre le tramway, les cycles et les piétons. Des appréhensions sont formulées :

- Sur le tracé rouge : le tramway passera à proximité de groupes scolaires, il est important pour les participants que soient délimités les cheminements des enfants. La sécurité quant au partage de voie entre les différents modes est également questionnée sur les axes Henri Barbusse, Anatole France, Billon, et sur la zone Gratte-Ciel (aujourd'hui piétonnisée).
- Sur le tracé vert : la rue des Bienvenus est jugée étroite par les participants qui pensent que le partage de la voirie sera dangereux considérant le passage des piétons, des cyclistes, du tramway et des résidents de cette rue.

Sur le tracé rouge, une meilleure capacité d'intégration des différents modes, notamment les cycles a été soulignée à plusieurs reprises lors des échanges.

Des accès à maintenir pour les riverains

L'intégration du tramway et les choix d'insertion et d'aménagement qui seront faits sont une source de préoccupations pour certains participants, notamment les riverains des rues les plus étroites. Ils se questionnent sur les accès qui leur seront réservés, particulièrement dans les cas où le tramway ne pourrait pas circuler en site propre. Ils souhaitent donc que pris en compte dès à présent :

- un maintien des cheminements piétons et vélos lors des chantiers, ou, à défaut, des itinéraires de substitution définis ;
- un accès maintenu aux différentes rues sur les voies partagées ;
- un maintien des largeurs de trottoirs.

À retenir

Les participants, en grande majorité habitants des secteurs traversés par le projet, disposent d'une réelle expertise d'usage quant au partage de la voirie, c'est pourquoi lors de la concertation ils ont exprimé des attentes précises à ce sujet. Ils souhaitent que le partage de la voirie entre les différents modes soit anticipé et que les cheminements soient les plus sécurisés possible, notamment pour les cycles et les piétons. Les participants souhaitent également que les accès riverains soient facilités, dès la mise en service du tramway mais aussi durant la phase de travaux.

g. Circulation et stationnement : un sujet de préoccupation pour les usagers

De manière générale, les participants expriment une forte attente sur la diminution du nombre de voitures dans Villeurbanne grâce à l'arrivée du tramway. Pour accompagner cette transition, un certain nombre d'entre eux demandent qu'un travail soit mené sur le nouveau plan de circulation de Villeurbanne.

D'autres participants doutent en revanche d'un report modal important et craignent au contraire des problèmes de congestion liés à l'arrivée du tramway.

Par ailleurs, la question du stationnement est une préoccupation, notamment chez les automobilistes.

La concertation a donc montré la nécessité de (re)penser la place de la voiture à Villeurbanne en lien avec l'arrivée du T6 Nord.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

6,6 % des contributions ont pour sujet **la circulation et le stationnement**.

Dans les questionnaires :

9,2 % des répondants **considèrent « la recomposition des plans de circulation et de stationnement » comme une priorité** à prendre en compte dans la mise en place du prolongement de la ligne T6.

Des secteurs à décongestionner

Les participants reconnaissent des problèmes de congestion dans plusieurs secteurs de Villeurbanne. Parmi eux, certains sont concernés par le passage du tramway, ce qui a suscité des réactions lors de la concertation.

Certaines contributions voient dans l'arrivée du tramway une réelle opportunité de décongestionner les secteurs de Spréafico, Gratte-Ciel, Grandclément, Salengro, les Poulettes et Château-Gaillard.

Concernant plus spécifiquement le tracé rouge, certains participants considèrent que l'insertion de la plateforme du tramway, tout en conservant les voies de circulation pour les voitures, est possible sur une grande partie du tracé. Cette solution éviterait donc la congestion.

Concernant le tracé vert, des participants rappellent que la zone au nord du tracé est moins desservie par les transports en commun et que le report modal pourrait donc être plus important. Ceci viendrait décongestionner des axes comme le cours Emile Zola, la rue Château-Gaillard et le quartier des Poulettes dans son ensemble.

Cependant, des contributions craignent, au contraire, davantage de congestion :

- sur le tronçon commun, l'insertion du tramway au niveau du croisement entre l'avenue du Général Leclerc et la route de Genas pourrait entraîner une congestion encore plus importante selon certains participants ;
- sur le tracé rouge, certains participants expriment leurs craintes sur des problèmes de circulation au droit de la rue Salengro, déjà fortement congestionnée ;
- sur le tracé vert, certains participants partagent leur inquiétude sur une amplification de la congestion due au passage du tramway sur l'avenue du Commandant L'Herminier.

Par ailleurs, sur l'ensemble des tracés, des contributions indiquent la crainte d'un report de trafic sur des voies parallèles, non dimensionnées à cet effet. Cela est particulièrement le cas dans les secteurs où des rues seront fermées à la circulation ou passées à sens unique. Les participants anticipent à ce titre des nouveaux problèmes de congestion qui les préoccupent.

Enfin, plusieurs contributions demandent une attention particulière au risque de congestion durant les travaux.

De stationnements à maintenir et/ou à remplacer

La question de l'avenir du stationnement à la suite de l'arrivée du tramway suscite également des réactions chez les participants. La plupart des contributions mettent en avant la nécessité de maintenir au maximum le stationnement en ville. Les participants jugent notamment important de garantir du stationnement autour de Gratte-Ciel et sur la rue Paul Verlaine de manière à pouvoir accéder aux commerces.

Il est également jugé essentiel de garantir des places pour les riverains le long des tracés, notamment rue Florian sur le tronçon commun. Sur le tracé vert qui traverse des secteurs plus résidentiels, sont cités les rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément. Plusieurs contributions assurent que si les riverains doivent se stationner dans les rues voisines, cela contribuera à détériorer leur cadre de vie.

Outre les places de stationnement pour les particuliers, les participants expriment la nécessité de garantir un stationnement facilité pour les personnes à mobilité réduite mais aussi pour certains services tels que les livraisons, les taxis, la Poste, les secours, les services de propreté, etc.

À retenir

La circulation automobile préoccupe les participants puisqu'elle est aujourd'hui au cœur de nombreux déplacements quotidiens. Si les effets positifs du tramway sont attendus, tels que la décongestion de certains secteurs, des craintes sont exprimées quant au report de trafic qui pourrait émerger mais également sur les impacts possibles sur le stationnement.

h. L'insertion du tramway dans les quartiers traversés : une inquiétude majeure pour les riverains concernés

De nombreuses observations abordent l'insertion du tramway dans les secteurs traversés. En effet, certains participants se questionnent sur la possibilité d'insérer le tramway dans certaines rues. Ils souhaitent s'assurer que les aménagements nécessaires au fonctionnement du tramway aient le moins d'impacts possibles. Les virages qu'empruntera le tramway peuvent aussi être source de nuisances et inquiètent certains participants.

Des secteurs particulièrement contraints

Sur le tronçon commun, les participants pointent la rue Verlaine qu'ils décrivent comme résidentielle et assez étroite. Ils craignent que l'insertion du tramway empêche un accès aux commerces, un accès des différents services (livraisons, taxis, etc.), et entraîne la suppression de places de stationnement. Au niveau de La Doua, des participants demandent que les contraintes techniques soient anticipées pour éviter les problèmes d'exploitation liés au passage des autres lignes de tramway.

Sur le tracé rouge, les participants relèvent une zone déjà fortement urbanisée qui facilite l'insertion. Cependant, de nombreuses contributions pointent l'étroitesse de certaines rues, particulièrement la rue Billon qui entraînera la suppression de places de stationnement.

L'insertion du tramway sur le tracé vert inquiète les participants car il traverse des secteurs résidentiels, aux rues plutôt étroites, particulièrement la rue des Bienvenus. Ils perçoivent cette insertion comme une véritable difficulté technique et craignent une détérioration du cadre de vie des habitants.

Le souhait d'un tracé limitant les impacts fonciers

Les participants sont particulièrement attentifs aux impacts fonciers, notamment dans les secteurs contraints, où le tramway devra cohabiter de près avec les habitations. De nombreuses contributions évoquent une préoccupation autour des possibles expropriations et préemptions de certaines parcelles. Les participants demandent donc à ce que les impacts fonciers soient les plus limités possible dans les secteurs contraints. Les attentes concernent plus particulièrement la limitation des emprises sur les parcelles privées.

Certaines contributions relèvent également un manque d'informations précises dans le dossier de concertation au sujet du nombre de parcelles impactées par l'insertion du tramway.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

Le sujet des impacts fonciers est un sujet régulièrement abordé puisque qu'il concerne **6,4 %** des avis libres recueillis.

Lors des rencontres :

Ce sujet a aussi fait l'objet de nombreuses questions et inquiétudes lors des permanences, des stands mobiles et des ateliers. Les riverains des rues étroites préalablement citées se sont particulièrement mobilisés lors de la concertation pour alerter le SYTRAL sur le sujet des impacts fonciers.

Des demandes pour limiter au maximum les nuisances

Concernant les impacts, les participants ont souvent évoqué les nuisances que peut générer un tramway. Ils s'inquiètent particulièrement des nuisances sonores et des vibrations. Ils relèvent certains secteurs sur les différents tracés où les nuisances pourraient être plus importantes et souhaitent que des solutions soient trouvées pour les réduire au maximum.

Sur le tronçon commun, les ateliers et les avis recueillis mettent en avant une crainte de nuisances sonores et de vibrations le long de la rue Paul Verlaine, particulièrement étroite. Également, au niveau des Gratte-Ciel, les participants s'inquiètent des nuisances sonores du fait des virages sur le tracé.

Les participants relèvent sur le tracé rouge plusieurs virages et s'inquiètent donc des nuisances sonores au niveau des rues Jean Bourgey et Billon mais également sur les rues Perroncel et Yvonne si le tracé retenu ne traverse pas la zone ACI.

Au sujet du tracé vert, d'une manière générale, les participants considèrent que sa forme rectiligne limiterait les nuisances sonores. Cependant, ils précisent que la rue des Bienvenus est étroite et s'inquiètent des vibrations et des nuisances sonores que pourraient néanmoins ressentir les habitations de la rue qui se situeront à proximité immédiate de la plateforme du tramway.

À retenir

L'insertion du tramway est un vrai sujet de préoccupation pour les participants. Ils l'ont exprimé tout au long de la concertation préalable. C'est d'ailleurs autour de ce sujet que sont organisées des mobilisations collectives dans les différents quartiers concernés. Les participants souhaitent que les impacts fonciers liés à l'insertion du tramway soient limités autant que possible et quel que soit tracé retenu. Les riverains concernés par les tracés craignent là également la cohabitation avec les nuisances (bruit, vibration) du tramway et souhaitent que des mesures soient prises pour les éviter.

i. Autres thématiques abordées

D'autres thématiques ont été abordées durant la concertation préalable. Elles n'ont pas été au cœur des débats, mais permettent d'attirer l'attention du SYTRAL sur quelques points particuliers. Les attentes et les points de sensibilités présentés ci-après sont partagés par plusieurs participants.

Le cadre de vie et le patrimoine

Les contributions sur le cadre de vie et le patrimoine abordent principalement les impacts des tracés sur le patrimoine historique et architectural de Villeurbanne et ont été évoquées dans près de 180 avis. En effet, certains participants souhaitent que soit sauvegardé le patrimoine de Villeurbanne et notamment le quartier historique des Poulettes et la rue des Bienvenus et préserver les maisons construites au 20^e siècle par des ouvriers italiens accueillis à cette époque. Quelques participants insistent aussi sur la préservation de la cheminée du Parc du Centre, témoin du passé industriel de la ville et maintenant intégrée à l'œuvre d'art de Felice Varini.

La gestion des travaux

Les contributions sur la gestion des travaux concernent plus particulièrement leur durée et les nuisances associées. Les riverains craignent particulièrement les nuisances sonores des chantiers et le report de circulation. Ils se questionnent aussi sur les accès à leur logement, à leur garage et aux commerces pendant la durée des travaux.

A ce sujet, les participants favorables au tracé rouge mettent en avant que ce tracé nécessite moins de travaux que le tracé vert puisque les déviations de réseaux y sont moins importantes.

Un nombre limité de participants se prononce contre le T6 Nord car ils jugent la durée des travaux trop longue. Pour la majorité d'entre eux, ils cohabitent déjà avec des travaux à l'heure actuelle (riverains de la place Grandclément notamment).

Le développement économique local

Certains participants considèrent que le T6 Nord est une opportunité de développement économique pour les commerces à proximité du tramway, qui pourront ainsi bénéficier d'un flux plus important. Les clients seraient plus nombreux dans les zones de commerces situés à proximité du tracé puisqu'il sera plus facile de s'y déplacer.

D'autres participants relèvent qu'il s'agit d'une opportunité pour les entreprises concernées par le tracé qui seront à termes directement reliées aux transports en commun. Cela pourra permettre d'apporter plus de confort à leurs salariés. C'est notamment le cas des nombreuses entreprises installées récemment dans le secteur de La Doua.

Le coût et le calendrier

Le coût du projet et son financement ont été abordés dans 164 avis et ont fait l'objet de quelques échanges lors des temps de rencontres. Ce sujet est un vrai argument en faveur du tracé rouge pour certains participants, puisque son coût est inférieur à celui du tracé vert (+ 7,5 millions d'euros pour le tracé vert).

Certains participants demandent que la réalisation du T6 Nord respecte les délais annoncés pour la mise en service. Ils s'interrogent également sur le phasage prévu pour le chantier. Globalement, les expressions sur cette thématique confirment l'attente du projet et les exigences en termes de respect des délais.

La concertation

Durant la concertation environ 200 contributions ont porté de façon complète ou partielle sur l'organisation de la concertation.

Quelques expressions ont salué la qualité de la concertation : la forme et la diversité des rencontres ont notamment été très appréciées.

Quelques expressions ont fait part de critiques sur le dispositif de concertation préalable (trop numérique, trop court, manque de publicité en amont, manque d'informations précises données dans le dossier de concertation).

Certains participants regrettent que des positions de type « référendum » se soient souvent exprimées, particulièrement dans la plateforme en ligne. Ils considèrent que les positions très tranchées sur les tracés ont eu pour effet de diviser certains habitants et de créer un climat de tension entre les quartiers concernés.

La suite de la concertation a suscité une attente et un intérêt particulier chez certains participants très investis durant la concertation préalable. D'une part, quant à la capacité à traiter et analyser l'ensemble des contributions recueillies ainsi que l'importance qui leur sera accordée dans le choix du tracé. D'autre part, des attentes ont été exprimées pour poursuivre les échanges, une fois le tracé retenu, en particulier concernant la localisation précise des stations et les aménagements aux abords et dans les stations.

IV. Les suites à donner

a. Au projet

L'opportunité du prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua desservant les communes de Bron, Lyon et Villeurbanne est confirmée par cette concertation préalable. Le SYTRAL décide donc de poursuivre les études pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.

Le tracé, au travers des deux itinéraires proposés a largement fait débat au cours de la concertation, que ce soit dans les différentes contributions recueillies que lors des rencontres organisées. Les deux itinéraires proposés ont révélé des atouts mais également des points de sensibilité, particulièrement sur les secteurs contraints traversés, notamment au Nord du tracé.

Au terme de la concertation et parmi les avis exprimés, **le tracé rouge apparaît légèrement préférentiel** pour les personnes ayant pris part à la concertation. A noter également que parmi les avis favorables au tracé rouge, un certain nombre se sont exprimés en faveur d'une modification de parcours.

En complément de cette concertation, les principaux éléments différenciant issus de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre des études préliminaires sont les suivants :

- Un linéaire d'intégration en secteur contraint plus important sur le tracé vert que sur le tracé rouge ;
- Pour le tracé vert, des contraintes fortes pour l'intégration des modes actifs et la nécessité de déroger au PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives) ;
- Un impact important sur les déviations de réseaux pour le tracé vert (linéaire concerné et emprise travaux) ;
- Un risque sur l'exploitabilité de T6, T1/T4 et de la future ligne T9 sur le tronc commun Nord
- Un montant d'opération plus élevé pour le tracé vert.

Enfin, concernant les propositions de modifications de parcours, la plupart avaient été étudiées dans le cadre des phases d'études de faisabilité ou préliminaires précédentes et écartées à l'issue d'analyses multicritères. Certaines contributions ont notamment proposé une variante au tracé rouge par les voies Pressensé et Colin, variante écartée au titre de son orientation plus à l'ouest, de son impact sur les voies traversées (circulation, stationnement, bandes plantées) et de son interface avec les réseaux existants.

Les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées que formule le SYTRAL sont donc les suivantes :

Le tracé

Les études préliminaires, les résultats de l'analyse multicritères et les enseignements de la concertation permettent de conforter le choix du SYTRAL **de retenir le tracé rouge tel que proposé lors de la concertation préalable.**

Le positionnement des stations

- Sur le tronc commun : au regard des contributions sur le secteur de la « Route de Genas » et des éléments issus des études préliminaires, il est proposé de mutualiser les stations « Gare de Villeurbanne » et « Route de Genas » en une station unique « Gare de Villeurbanne » à implanter au sud de l'infrastructure de T3.
- Sur le tronçon « Grandclément – Doua » : au regard des incertitudes et attentes quant à l'emplacement des stations au centre-ville de Villeurbanne, il est proposé d'approfondir la répartition géographique des stations sur ce tronçon dans le cadre des études d'avant-projet (AVP). Ce sujet sera également débattu en phase de concertation continue (un atelier secteur dédié).

L'accompagnement spécifique sur les secteurs contraints

Les contributions ont montré de fortes inquiétudes sur le nombre et la localisation des expropriations ainsi que sur les nuisances sonores et nuisances liées aux vibrations liées au passage du tramway sur certains axes, notamment rue Billon et rue Bourgey. Pour cela, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts fonciers sur les secteurs contraints et à mettre en place des mesures de limitation des nuisances sonores et des vibrations là où elles ne peuvent être évitées.

- Les études techniques chercheront à optimiser l'insertion du tramway et intégreront des dispositions visant à limiter au maximum les nuisances sonores et vibratoires.
- En concertation continue, des modalités spécifiques et de proximité seront mises en œuvre pour accompagner les riverains concernés.

La desserte locale, un enjeu dominant

De fortes attentes ont été formulées pour une meilleure desserte des quartiers Est de Villeurbanne, avec le sentiment que le quartier des Buers, notamment, n'était pas pris en compte dans les nouveaux projets de lignes fortes du mandat.

- Le SYTRAL s'engage à lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface en lien avec la mise en service du T6 prolongé.

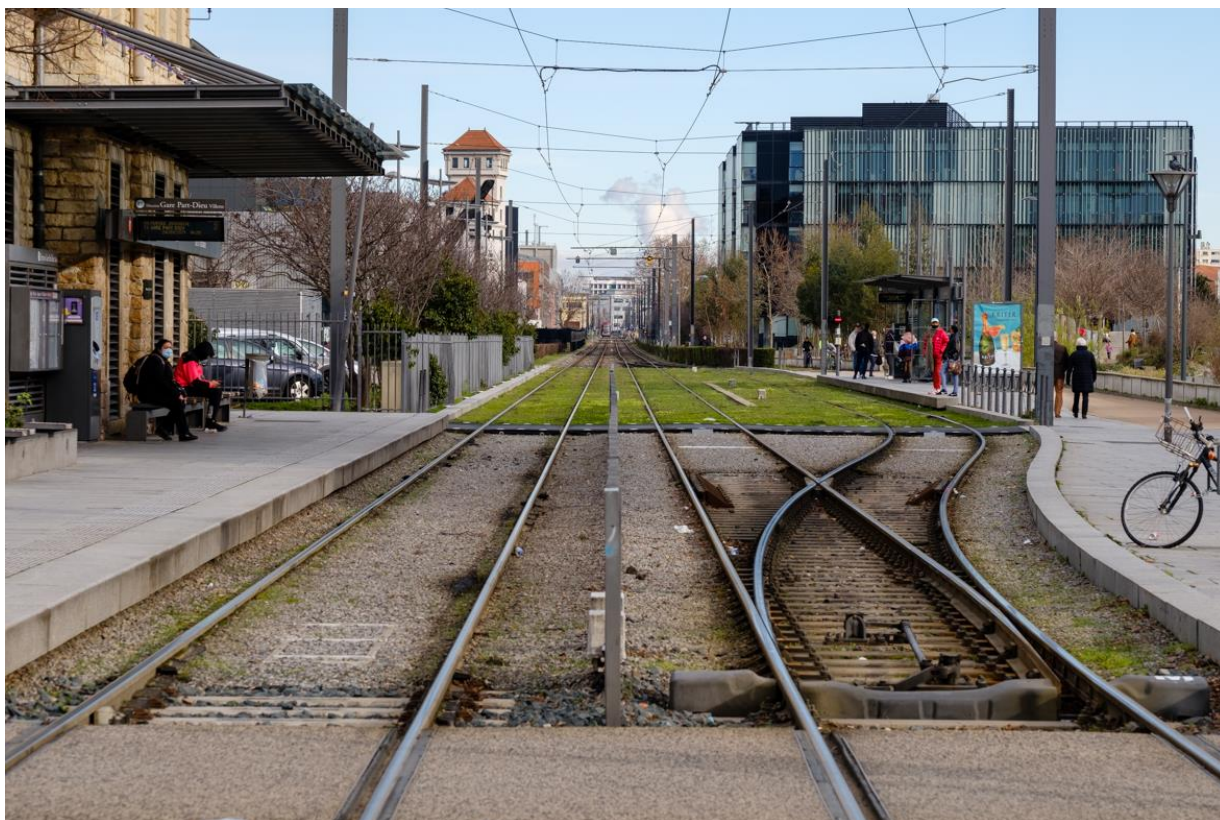
Le cadre de vie et l'usage de l'espace public

- **Sur les volets intermodalité et modes actifs**, la concertation a mis en avant l'opportunité d'aménager de nouvelles voies cyclables tout en soulevant des questionnements sur la sécurité liée au partage de la voirie et à la cohabitation des modes. Le SYTRAL s'engage donc à :
 - travailler avec les services de la Métropole sur l'intégration des cycles et la cohérence avec le Plan d'action pour les Mobilités Actives (PAMA) et le projet de Réseau Express Vélo (REV) à proximité du T6 Nord ;
 - travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie entre les différents modes ;
 - mettre en œuvre les conditions d'une bonne intermodalité aux abords de chaque station.

- **Sur les volets circulation et stationnement**, le SYTRAL note des attentes du public en matière de décongestion de certains secteurs et de maintien d'un maximum de places de stationnements et des accès riverains et commerçants. Le SYTRAL s'engage à travailler finement avec les services de la Métropole et des Villes sur le nouveau plan de circulation prenant en compte les impacts liés à l'arrivée du tramway et à mener une étude d'insertion des places de livraisons et maintien des accès riverains.
- **Sur le volet environnement** : si le tramway est perçu largement comme un mode répondant aux objectifs environnementaux, et comme une opportunité de végétaliser les secteurs traversés, la concertation a également révélé des attentes fortes sur la préservation des espaces verts existants (parc, jardins publics et privés). Pour cela, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts sur les espaces verts et végétalisés existants et à proposer des aménagements qui participeront à la revégétalisation et à la réduction des îlots de chaleur sur l'ensemble des secteurs traversés.
- **Pour les espaces publics, leur réaménagement**, particulièrement les places et carrefours, suscite de fortes attentes, avec un point d'attention à ne pas créer des « fractures » dans l'espace public par le passage du tramway. Comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade, le SYTRAL s'engage à mener des études en lien avec l'ensemble des partenaires des secteurs concernés pour proposer et réaliser des aménagements de qualité, au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers. Il s'engage également à proposer des aménagements permettant l'accessibilité de la ligne et de l'espace public, y compris pendant les travaux.

L'accompagnement des travaux du chantier

Le SYTRAL note les craintes et questionnements concernant les impacts sur les commerces des rues concernées et sur la circulation et les accès durant la phase travaux. Il s'engage, comme pour tous ses projets à assurer l'accessibilité des logements et commerces et maintenir les cheminements piéton et cycles tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.



b. À la concertation

En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité des différentes phases de concertation engagées sur le projet et pour répondre aux fortes attentes qui se sont exprimées durant la concertation préalable à ce sujet, le SYTRAL s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet. Pour cela, il proposera un dispositif adapté en enjeux du projet :

- **Une concertation ouverte** à tous ceux qui le souhaitent pour poursuivre les échanges sur les thématiques liées au projet, par secteur à chaque phase d'étude (AVP/ PRO). Ces temps d'échange seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme du projet.
- **Une concertation ciblée**, à destination des riverains et commerçants concernés. Des temps de rencontres de proximité leurs seront dédiés. Ils accompagneront le dispositif de « relation riverains ». Une chargée de relation riverains est dédiée au projet et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord. Ce dispositif contribue à la bonne information sur l'avancée des projets et des travaux auprès des riverains des chantiers et des usagers du réseau.



Suivez l'actu du projet !



sytral.fr

SYTRAL

