

CONCERTATION

HÔPITAUX EST ↔ LA DOUA



COMPTE-RENDU :
Atelier Secteur Sud
Mercredi 31 mars 2021

SYTRAL



Animation et co-animation des tables-rondes :

- Marianne RIBOULLET, agence Sennse
- Claire LUGNE, agence Sennse
- Coline GREGOIRE, agence Sennse
- Salomé DRIEUX-BENEFICE, agence Sennse

Intervenant.es :

- Axel SABOURET, Chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER, Responsable concertation, SYTRAL
- Sandrine BESSON, Chargée de communication riverains, SYTRAL
- Emilie BAER, Management de projet, Algoé
- Yoann CHAPELET, Chargé des déplacements à la mairie de Villeurbanne
- Matthieu PILLARD, Responsable service démocratie locale et maisons des services publics à la mairie de Villeurbanne
- Céline FOURNIER, directrice du développement économique de l'emploi et de l'insertion à la mairie de Villeurbanne
- Hélène GOUEDARD, Chargée d'études, Egis
- Bertrand SAVARIT, Responsable Infrastructure et voie ferrée, Egis

Durée de la réunion : 1h30, 18h30 – 20h

Nombre de connexions : 16 participants – Atelier limité à 50 participants

En raison du contexte sanitaire, l'atelier sur le secteur centre a été organisé par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe ainsi que par le tchat.

1. Mise en contexte

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

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

L'atelier sur le secteur Sud, qui s'est tenu le mercredi 31 mars, avait pour objectifs de :

- Présenter le projet et les enjeux sur le secteur allant des Hôpitaux Est à la place Grandclément ;
- Echanger sur les conditions d'insertion, la desserte (y compris l'interconnexion) et les stations.

2. Ouverture de l'atelier

L'**animatrice** ouvre l'atelier et rappelle qu'il s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable au projet de prolongement de la ligne de tramway T6. Elle rappelle les consignes d'utilisation de Zoom pour un bon déroulement de la soirée.

L'**animatrice** invite les participants à répondre à un sondage pour mieux connaître les personnes mobilisées.

Sondage n°1 : Dans quel quartier habitez-vous ?

Les participants ont le choix entre ces différentes propositions :

- Bron
- Lyon – Montchat
- Villeurbanne – Grandclément
- Autre

Une majorité des participants est de Villeurbanne, secteur Grandclément.

L'**animatrice** présente ensuite les objectifs de l'atelier, les intervenants ainsi que le déroulé de l'atelier :

1. Présentation des objectifs du projet, de l'analyse multicritère du secteur Sud, des zones de stations sur ce secteur
2. Tables-rondes
3. Zoom sur la concertation

L'**animatrice** invite les participants à répondre à un deuxième sondage pour estimer leur niveau de connaissance du projet :

Sondage n°2 : Avez-vous participé à une des rencontres organisées depuis le début de la concertation ?

- Oui : 73 %
- Non : 27 %

Une majorité des participants a déjà participé à une des rencontres depuis le début de la concertation.

3. Le projet T6 Nord - secteur Sud

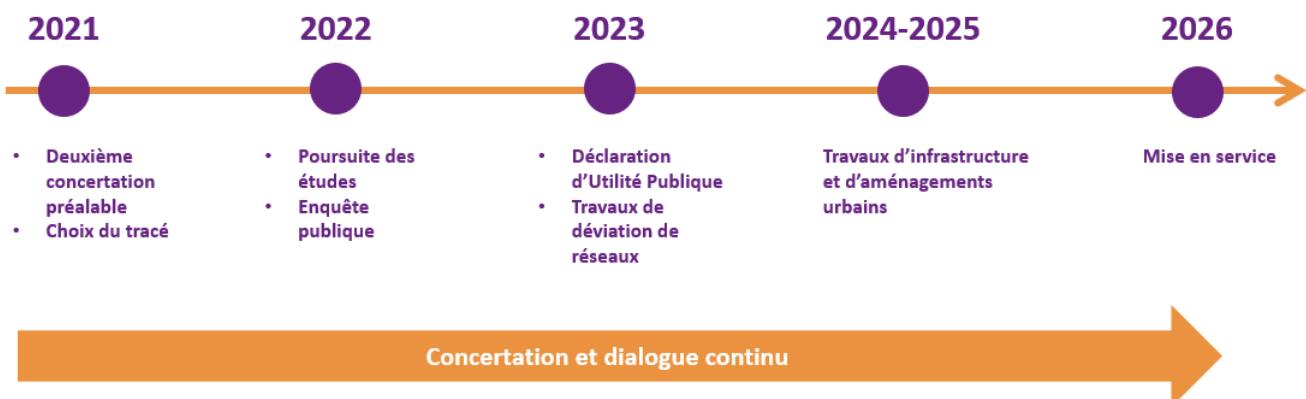
L'animatrice projette une vidéo qui présente les itinéraires soumis à la concertation.

Retrouvez la vidéo du projet à l'adresse suivante :
https://youtu.be/3jsMomA_TPA

Axel Sabouret, chef de projet du T6 Nord, présente ensuite les chiffres clés du projet pour comprendre les enjeux auxquels celui-ci répond :

- **5,6 km d'infrastructure nouvelle** (soit 12 km au total pour la ligne T6) ;
- **11 à 12 stations** : le nombre et l'emplacement des stations sont à définir une fois le tracé retenu ;
- **20 minutes** pour lier La Doua – Hôpitaux Est ;
- **55 000 voyages / jours** attendus à l'horizon 2030 ;
- **32 lignes en interconnexions à l'horizon 2026** dont les lignes A et B du métro, les lignes T1, T2, T3, T4 du tramway, les futures lignes T9 et LCE ;
- **140 millions d'euros de budget** pour une mise en service en 2026 ;
- Un tramway toutes les 10 minutes en 2026 puis toutes les 7 minutes à l'horizon 2030.

Axel Sabouret détaille le calendrier du projet :



Axel Sabouret précise que, dès la fin de la concertation préalable, et pendant toute la durée du projet, il y aura un processus de concertation et de dialogue continu aussi bien dans les phases d'études que dans les phases de travaux.

Il présente ensuite l'analyse multicritère qui est un outil d'aide à la décision et qui participe à éclairer le choix d'un tracé. Elle se base sur une série de diagnostics centrés sur la faune et la flore, l'urbanisme et le paysage, le transport, la conception et les contraintes techniques de mise en œuvre. L'analyse multicritère a été réalisée pour les deux tracés. C'est sur la base de cette analyse technique et sur les résultats de la concertation que le choix du tracé sera pris.

Voici la synthèse des **11 critères de l'analyse multicritère** qui seront détaillés par la suite sur le secteur Sud :

- La desserte des quartiers
- L'insertion
- L'intégration dans les secteurs contraints
- La vie urbaine
- Les modes actifs et aménagements cyclables
- La circulation
- L'environnement
- Les réseaux
- L'exploitation
- Les délais des travaux
- Les coûts

Retrouvez les 11 critères dans le dossier de concertation :
https://t6nord-sytral.fr/wp-content/uploads/2021/03/dossier_concertation_t6_nord.pdf

Axel Sabouret détaille les principaux critères de l'analyse multicritère sur le secteur Sud Hôpitaux Est – Place Grandclément :

Desserte des quartiers

Axel Sabouret rappelle que le projet doit répondre à un objectif de desserte des quatre grandes polarités suivantes :

- les Hôpitaux Est
- le secteur Grandclément
- Centre-ville – Gratte-Ciel
- le campus de La Doua

Il précise qu'il n'y a pas de distinction de tracé sur le secteur Sud, il s'agit du tronc commun dont le tracé est arrêté. Cette section dessert deux centralités que sont les Hôpitaux Est et le secteur Grandclément.

Il explique que 4 zones de stations sont envisagées sur ce tronçon Sud : Hôpitaux Est – Pinel, Kimmerling, route de Genas, Gare de Villeurbanne, Grandclément. Seule la station Hôpitaux Est a son emplacement défini. Concernant Grandclément, la station se trouvera sur la place et sera intégrée dans le cadre du réaménagement global de celle-ci. La station Kimmerling sera implantée autour de la place du même nom.

Il ajoute que la pertinence d'implanter une station sur la route de Genas est à questionner. En effet, une station « gare de Villeurbanne » au sud de l'infrastructure T3/RX et une station « Kimmerling » pourraient s'avérer suffisantes pour assurer la desserte du secteur.

Insertion

Axel Sabouret explique que le tronçon secteur Sud a l'avantage de s'insérer dans des voies larges. De fait, sur l'intégralité du tronçon Sud, l'insertion du tramway se fera en site propre, c'est-à-dire que la plateforme sur laquelle circulera le tramway lui sera totalement dédiée.

Il ajoute que sur le secteur de Genas, la plateforme du tramway pourra être partagée avec la Ligne Centre Est et qu'elle pourra donner lieu à une station commune mais en quais dissociés.

Intégration dans les secteurs contraints

Axel Sabouret précise qu'il y a peu de contraintes d'intégration dans ce secteur mis à part :

- Le Chemin du Vinatier. La pente forte de la rue va obliger à adapter le profil de voirie. Un léger soutènement serait possiblement nécessaire au début de la pente.
- La pointe Ouest de la place Grandclément. La voirie se resserre à cet endroit, l'espace d'insertion est donc plus contraint.

Vie urbaine

Axel Sabouret rappelle qu'il y a trois grandes zones de vie urbaine que sont les Hôpitaux Est, la zone de Kimmerling actuellement en développement et le secteur Grandclément.

Il explique que le projet de tramway va venir accompagner le projet urbain Les Genêts qui sera développé aux abords de Kimmerling. Il ajoute que la voirie sur l'avenue Leclerc va être requalifiée en parallèle de l'insertion du tramway. Enfin, il informe que sur le secteur Grandclément, la Métropole de Lyon mène une action de requalification de l'ensemble de la place, le tramway viendra donc s'insérer en cohérence avec ces réaménagements.

Il précise que la tenue des marchés alimentaire et manufacturé est incompatible avec la présence du tramway. Ils seront alors déplacés. Un travail est actuellement en cours entre la mairie de Villeurbanne et les forains pour retrouver un emplacement pérenne.

Modes actifs et aménagements cyclables

Axel Sabouret informe que sur le tronçon Sud, les aménagements cyclables seront des bandes cyclables, ce qui signifie qu'il y aura une plateforme dédiée aux cycles des Hôpitaux Est à Grandclément.

Réseaux

Axel Sabouret informe qu'il n'y a pas de secteur critique concernant les réseaux sur le tronçon Sud. Il ajoute qu'il y aura tout de même une phase de déviation des réseaux sur l'ensemble du tronçon en 2023 pour les dégager de l'emprise de la plateforme du tramway.

Environnement

Axel Sabouret explique qu'un large profil de voirie permet une bonne capacité de végétalisation en plus d'insérer des voies pour tous types de transports (piétons, cycles, voitures, tramway). Il ajoute que lorsque des arbres ne pourront être conservés, ils seront introduits ailleurs pour que le bilan arbres à l'échelle de la ligne soit positif. Il précise que le SYTRAL a un objectif de désimperméabilisation des sols sur l'ensemble de l'itinéraire.

Circulation

Axel Sabouret explique qu'une saturation est possible sur les carrefours de Kimmerling, Leclerc/T3 et Jaurès/Perrin et que cela sera étudié lors des études de conception. Il informe que l'avenue du Général Leclerc et la place Grandclément seront mises à sens unique.

Délais travaux

Axel Sabouret informe que les impacts forts des travaux auront lieu à l'échelle des carrefours sur l'ensemble du tracé, ce qui pourrait perturber la circulation. Il relève des axes contraints comme la rue Jean Jaurès et la route de Genas.

L'animatrice remercie Axel Sabouret pour sa présentation et lance le temps de tables-rondes.

4. Les tables-rondes

Les participants sont répartis en 3 tables-rondes pour échanger sur :

- Leurs attentes liées à l'arrivée du tramway sur le secteur ;
- Les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte ;
- La desserte du secteur par le tramway.

1. Attentes des participants sur les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte.

Dans un premier temps, en tables-rondes, les participants sont invités à réfléchir aux enjeux d'insertion et aux points d'attention à prendre en compte par rue/secteur. Une synthèse générale, résumant les analyses des 3 groupes est présentée ci-dessous. Les travaux détaillés des 3 groupes sont disponibles en annexes.

Du sud du quartier Pinel à la route de Genas :

- Les participants demandent que les pistes cyclables soient privilégiées aux bandes cyclables pour permettre aux cyclistes plus de sécurité lors de leurs déplacements.
- Les participants souhaitent que l'impact des travaux sur la circulation soit anticipé, surtout au niveau du croisement Pinatier/Pinel déjà embouteillé actuellement.

Les croisements au niveau de route de Genas et de la place Grandclément :

- Les participants remarquent la présence d'immeubles en forme de U sur ces lieux. Ils craignent que les nuisances sonores dues au tramway ne soient amplifiées par répercussions sur ces bâtiments.

Place Grandclément :

- Les participants souhaitent que la problématique de l'emplacement des marchés soit bien prise en compte.
- Les participants conseillent de commencer les travaux du tramway T6 sur la place pour enchaîner ensuite avec les travaux de réhabilitation de la place.
- Les participants s'interrogent sur la réelle possibilité d'insérer tous les modes de circulation autour de la place Grandclément et appréhendent les impacts de l'arrivée du tramway sur celle-ci.

Avenue Général Leclerc :

- Les participants s'interrogent sur la nécessité du passage de l'avenue en sens unique alors que les marchés vont être déplacés.
- Ils s'interrogent sur la possibilité d'engazonner la plateforme du tramway et la difficulté que cela pourrait engendrer par rapport aux interconnexions avec les lignes de bus C9, C11 et LCE.
- Les participants demandent à prêter attention aux enjeux de circulation des différents modes au niveau du croisement entre le T3 et le futur T6.

Gare de Villeurbanne :

- Les participants craignent que le T6 ne vienne saturer le réseau au niveau de la gare de Villeurbanne considérant le passage du T3 et du Rhônexpress.
- Ils remarquent qu'il serait utile que le secteur soit pourvu d'appareils de voies.
- Ils suggèrent que la gare soit identifiable depuis la route de Genas.
- Ils souhaitent un cheminement entre le T6 et le Rhônexpress rapide pour les piétons.

Route de Genas :

- Les participants craignent qu'une station route de Genas ne viennent saturer les circulations sur le secteur.
- Ils questionnent le fait que la station mutualisée entre Gare de Villeurbanne et route de Genas soit réellement à interdistance des zones définies dans le cas de l'insertion de deux stations.
- Certains participants s'interrogent sur la gestion des travaux par rapport à la circulation et souhaitent savoir si la rue Paul Kruger sera impactée.

Quartier Montchat, au niveau de la route de Genas :

- Les participants craignent un report du trafic sur les petites routes autour du tracé car ils remarquent que certaines personnes n'utiliseront pas le tramway pour traverser le quartier.

Kimmerling :

- Les participants remarquent que les carrefours au niveau de Kimmerling sont déjà très congestionnés, ils demandent leur fluidification.
- Les participants souhaitent également que la priorité sur les carrefours soit donnée au C9.
- Certains participants s'inquiètent du sens unique route de Genas et de l'impact que cela aura sur les sorties des maisons des particuliers.

Chemin du Vinatier :

- Les participants remarquent qu'un aménagement cycle distinct de la plateforme du tramway est positif pour les cyclistes.

Quartier Montchat / Chemin du Vinatier

- Les participants remarquent qu'une station sur le Chemin du Vinatier serait la bienvenue pour desservir le quartier Montchat.
- Ils soulèvent que les stations entre Kimmerling et place Grandclément sont resserrées ce qui pourrait justifier une station sur le chemin du Vinatier.

Remarques générales sur les enjeux d'insertion sur le tronçon Sud :

- Les participants craignent que le passage de certaines rues en sens unique ne vienne créer plus de congestion et donc plus de pollution. Ils s'interrogent sur les mesures à prendre pour éviter ces problèmes de saturation.
- Les participants s'interrogent sur la réalisation de constats d'huissier concernant les immeubles susceptibles d'être impactés par le tracé.
- Des participants craignent que le croisement entre le T6 et le T3 ne paralyse la circulation et s'interrogent sur la part de report modal vers le tramway.
- Les participants demandent de considérer les possibles nuisances sonores dues au tramway.

2. La desserte des secteurs et la localisation des stations.

Dans un deuxième temps, les participants s'expriment sur la desserte du secteur. Station par station, ils peuvent faire remonter leurs attentes en termes de localisation des stations, d'aménagements aux abords des stations et d'intermodalité.

Station Hôpitaux Est – Pinel :

Localisation

- Des participants ne remettent pas en question la localisation de la station, réalisée il y a peu.

Aménagements aux abords

- Des participants demandent l'aménagement de mobilier pour stationner les vélos comme des arceaux mais également des vélos box sécurisés.

Intermodalité et accès

- Des participants souhaitent voir le nombre de voitures stationnées aux abords de l'arrêt se réduire.

Station Kimmerling :

Localisation

- Des participants suggèrent de localiser la station sur la route de Genas, à la sortie du virage entre le chemin du Vinatier et la route de Genas.
- Certains proposent de mutualiser la station route de Genas et celle de Kimmerling.
- Des participants proposent de localiser la station sur la place Kimmerling car ils relèvent un manque de desserte à cet endroit. Ils disent avoir tout de même conscience des contraintes techniques.

Aménagements aux abords

- Des participants demandent de nouveau l'aménagement de mobilier pour stationner les vélos comme des arceaux mais également des vélos box sécurisés.
- Des participants conseillent de profiter des travaux d'aménagement du tramway pour faire de Kimmerling une nouvelle centralité à Villeurbanne.
- Des participants proposent de mettre en place un cheminement aménagé de la station à la place pour simplifier les déplacements des personnes en situation de handicap.

Intermodalité et accès

- Les participants souhaitent des aménagements pour réduire la congestion sur ce secteur.
- Ils souhaitent que la priorité soit donnée au passage du C9.
- Ils demandent que la priorité sur ce passage soit donnée aux transports en commun en général.

Stations Route de Genas – Gare de Villeurbanne :

Localisation

- Des participants souhaitent que la station soit rapprochée du quartier Montchat.
- Ils suggèrent de positionner la station au Sud de la gare de Villeurbanne, tout en pensant à simplifier la correspondance avec le T3.
- Des participants pensent qu'insérer une station route de Genas n'est pas pertinent et apporterait simplement plus de confort.
- Quelques participants s'interrogent quant à l'utilité d'une station route de Genas et se demandent si une station à Kimmerling n'est pas suffisante pour une interconnexion avec la ligne LCE.
- Des participants relèvent un risque de ralentissement de la fréquence du tramway ainsi que de la circulation si une station était réalisée route de Genas.
- Un participant dit qu'il est inutile d'avoir un arrêt au niveau de la gare de Villeurbanne.
- D'autres pensent au contraire qu'il est important d'installer une station au niveau de la gare de Villeurbanne.
- Certains participants conseillent de réaliser deux stations différentes pour faciliter les correspondances avec le T3 et le Rhônexpress.
- Des participants s'interrogent sur les différences en termes de fréquentation selon le choix d'insérer une ou deux stations.

Aménagements aux abords

- Des participants proposent de renommer la station « Gare de Villeurbanne » en l'appelant uniquement « Gare ».
- Les participants demandent de nouveau l'aménagement de mobilier pour stationner les vélos comme des arceaux mais également des vélos box sécurisés.
- Certains participants demandent que la station mise en place ne demande pas d'aménagements trop lourds afin d'en faire une station fantôme dans une logique à long terme.

Intermodalité et accès

- Les participants regrettent le fait de ne pas aménager de piste cyclable sur l'autre partie de la route de Genas.
- Des participants jugent l'arrêt route de Genas éloigné du quartier Montchat ce qui peut rendre l'interconnexion compliquée.
- Des participants conseillent l'aménagement de places de parking à proximité de la station pour faciliter l'intermodalité des gens excentrés.

Station place Grandclément :

Localisation

- Des participants souhaitent que la station desserve le collège Immaculée Conception et soit donc située à proximité.
- Des participants suggèrent d'insérer une station sur l'avenue Général Leclerc.
- Des commerçants parmi les participants veulent que la station soit localisée sur la partie Ouest de la place, du côté des commerces, près du terrain de pétanque actuel.

Aménagements aux abords

- Les participants demandent de nouveau l'aménagement de mobilier pour stationner les vélos comme des arceaux mais également des vélos box sécurisés.
- Les participants suggèrent que les travaux pour l'insertion du tramway permettent de repenser l'aménagement de la place pour réduire substantiellement la place de la voiture sur celle-ci.
- Des participants veulent que la place soit déminéralisée lors de son réaménagement.

Intermodalité et accès

- Les participants demandent qu'une réflexion large soit menée lors de la requalification de la place Grandclément pour penser les interconnexions tramway et bus.
- Les participants suggèrent de réfléchir à une correspondance de ligne aisée sur Grandclément pour rejoindre Vaulx-en-Velin. Ils demandent que les lignes C3 et C11 en parallèle de l'aménagement du tramway place Grandclément.
- Les participants souhaitent la mise en place d'une piétonnisation sécurisée avec un sens de circulation clair pour les voitures.
- Les participants soulèvent le besoin d'aménager la place et l'accès au tramway en considérant la présence des personnes malvoyantes.

Après ces trois temps en tables-rondes, tous les participants se retrouvent en plénière pour un temps de restitution de leurs travaux de groupes. Les travaux détaillés et présentés lors de cette restitution sont à retrouver en annexes.

5. Zoom sur la concertation

Séverine Lardellier-Nesme, responsable concertation au SYTRAL, présente les sujets soumis à la concertation :

- Le tracé, à partir des 2 itinéraires proposés ;
- Le positionnement des stations ;
- L'insertion du tramway dans les quartiers traversés ;
- L'intermodalité, les modes actifs, la circulation ;
- Le cadre de vie et la conception environnementale du projet.

Elle présente ensuite les modalités de participation :

- **Pour s'informer** : le dossier de concertation est disponible en ligne et dans les lieux de la concertation que sont : la mairie de Villeurbanne, la mairie de Bron, la mairie de Lyon 3^e, le siège du SYTRAL et l'Hôtel de la Métropole.

- **Pour donner son avis :**
 - les registres disponibles sur les lieux de la concertation
 - les questionnaires (distribués par courrier et lors des stands mobiles, disponibles sur les lieux de la concertation)
 - l'espace de contribution de la plateforme en ligne : <https://concertation.t6nord-sytral.fr/processes/concertation>

*Retrouvez les différents outils d'information sur le projet en ligne :
<https://t6nord-sytral.fr/la-concertation/>*

Séverine Lardellier-Nesme invite les participants à s'inscrire aux prochaines rencontres qui ont lieu sous la forme de :

- 2 ateliers secteurs en ligne
- 2 permanences en ligne

*Suite à l'évolution du contexte sanitaire, les permanences et stands sont remplacés par des permanences en visioconférence. Pour vous inscrire, rendez-vous sur :
<https://calendly.com/concertation-t6nord>*

Elle conclue en rappelant le **processus de concertation** et précise que celui-ci s'inscrit dans le temps long :

- Un premier temps qui englobe la **phase de concertation préalable du 15 mars au 12 avril** pour aboutir au choix de l'itinéraire suite à la délibération du SYTRAL en juin 2021.
- Un second temps **à partir de septembre 2021** d'**études techniques d'avant-projet et de concertation continue** afin de renforcer le projet.

6. Conclusion

En fin d'atelier, l'animatrice invite les participants à répondre à un dernier sondage qui permettra d'affiner le dispositif proposé pour la concertation continue :

Sondage n°3 : Quelles thématiques vous semblent prioritaires à aborder dans le cadre de la concertation continue?

- L'insertion fine du tracé : 33%
- L'aménagement de nouveaux cheminements pour les modes actifs : 33%
- L'amélioration du partage de la voirie entre les différents modes : 60%
- Le réaménagement de l'espace public : 47%
- La végétalisation des secteurs traversées : 47%
- La connexion à d'autres modes de transports : 33%
- La recomposition des plans de circulation et de stationnement : 47%

Pour les participants la priorité est à donner à l'amélioration du partage de la voirie entre les différents modes.

Près de la moitié d'entre eux souhaitent également que soit considérer comme prioritaire le réaménagement de l'espace public, la végétalisation des secteurs traversés et la recomposition des plans de circulation et de stationnement.

Ils sont un tiers à considérer l'insertion fine du tracé, l'aménagement de nouveaux cheminements pour les modes actifs et la connexion à d'autres modes de transports comme thématiques prioritaires.

Pour conclure, Axel Sabouret, chef de projet T6 Nord, remercie tous les participants. Il retient particulièrement la grande écoute et la participation active des participants malgré les conditions particulières liées au contexte sanitaire.

7. Annexes

Vous trouverez la présentation projetée lors de l'atelier Sud ainsi que les supports de chaque sous-groupe dans les pages suivantes.



Atelier Secteur Sud

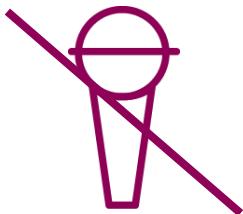
31/03/2021

Construisons ensemble le tramway **T6** NORD !

SYTRAL

Les modalités d'échanges et de contributions : mode d'emploi

Durant la présentation, nous vous invitons à...



Couper votre micro pour permettre à tous une écoute de qualité



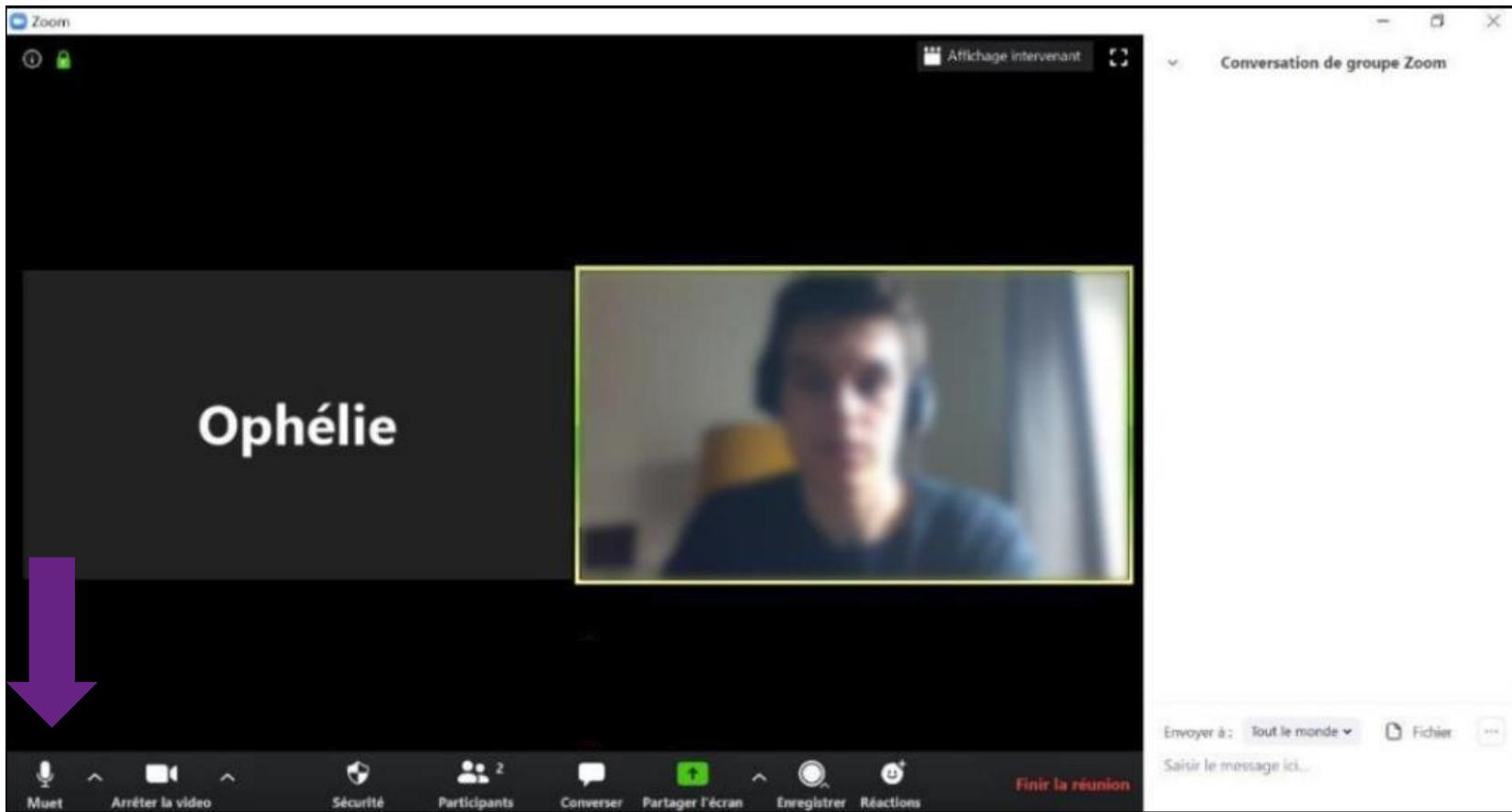
Déposer vos questions ou remarques via l'outil Converser

Durant le temps d'échanges, vous avez la possibilité de...

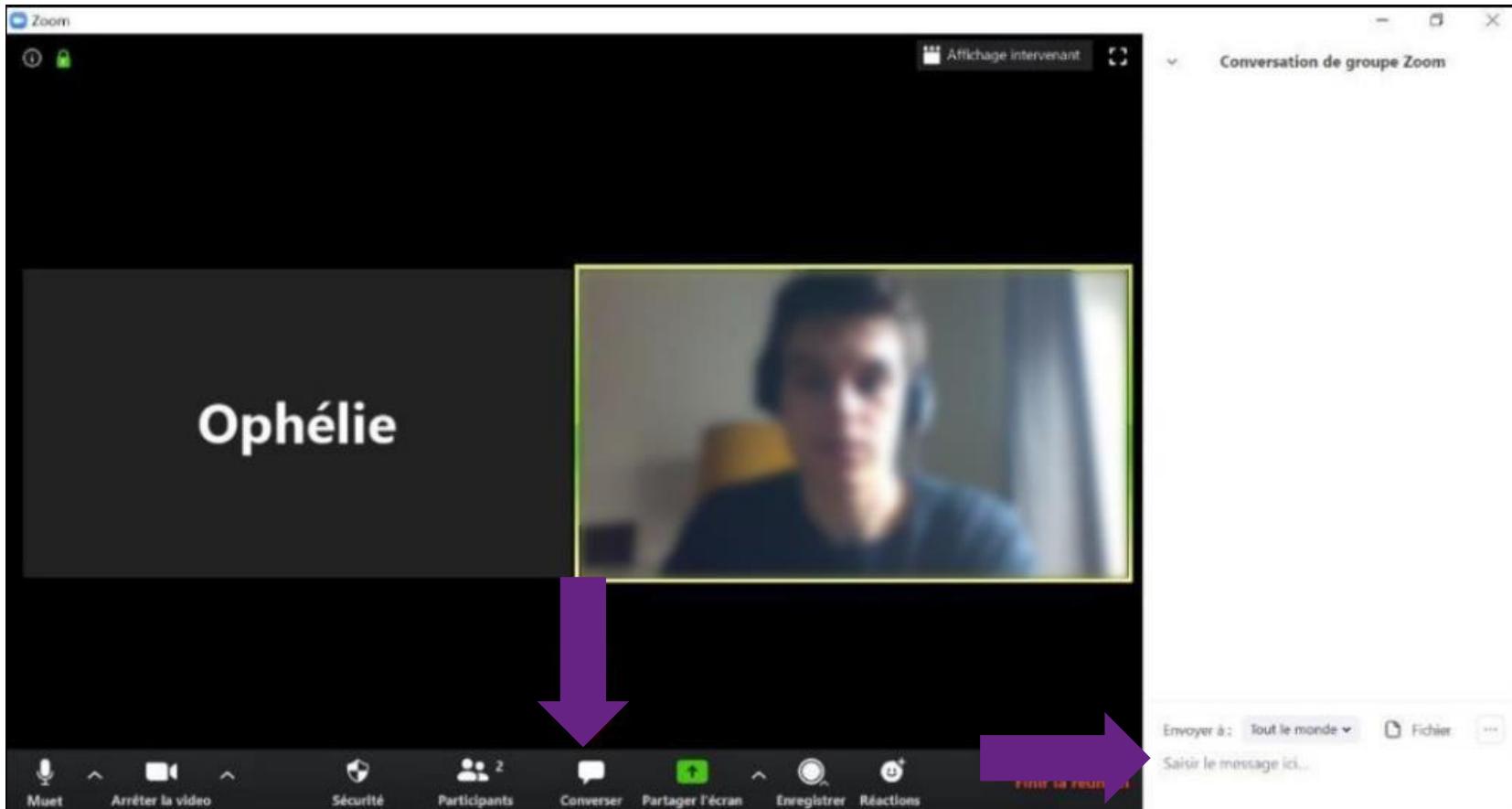


Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main

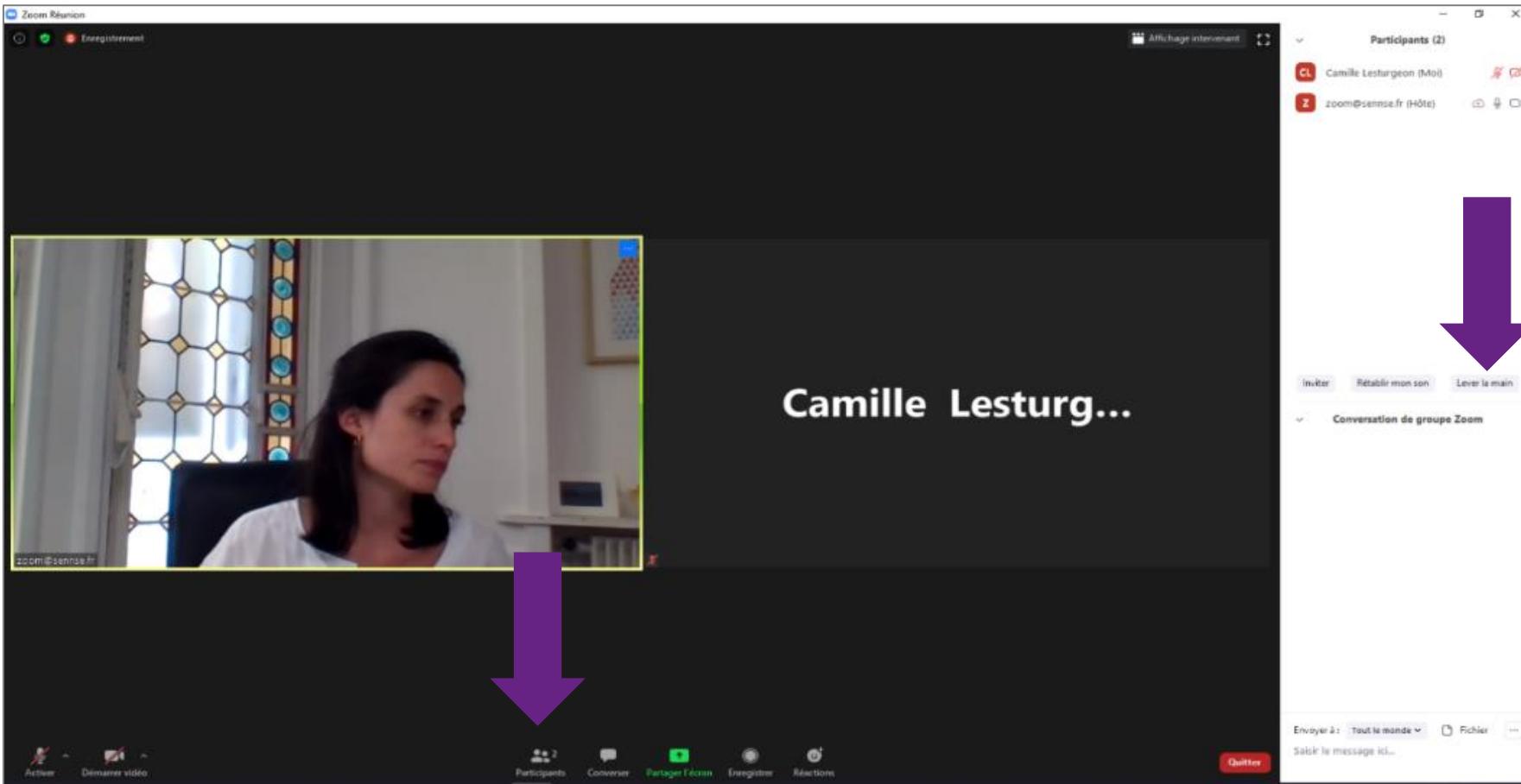
Couper votre micro : comment faire ?



Utiliser le tchat : comment faire ?



Outil « Lever la main » : comment faire ?



Un numéro de téléphone

En cas de mauvaise connexion, un numéro de téléphone est à votre disposition :

01 70 37 22 46

ID de réunion : 859 4313 2420

Concertation préalable

**4 semaines
pour vous informer et participer !**

Du 15 mars au 12 avril 2021

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

Sondage 1

Dans quel quartier habitez-vous ?

Objectifs de l'atelier

- **Vous présenter les enjeux du projet sur le secteur allant des Hôpitaux Est à la place Grandclément**
- **Echanger sur les enjeux d'insertion et de desserte dans ce secteur**

Les intervenants ce soir

Axel Sabouret

Chef de projet T6 Nord



Séverine Lardellier

Responsable concertation



Déroulé de l'atelier

- 1 **Le projet T6 Nord et ses enjeux sur le secteur
Hôpitaux Est < > Place Grandclément**
- 2 **Tables-rondes**
- 3 **Zoom sur la concertation**

Sondage 2

Avez-vous participé à une des rencontres organisées depuis le début de la concertation ?

Le T6 Nord aujourd’hui

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Retrouvez la vidéo de présentation du projet en cliquant sur ce lien :

https://www.youtube.com/watch?v=3jsMomA_TPA

Les chiffres clés



5,6 Km (soit 12 Km au total pour la ligne T6)



11 à 12 stations



La Doua – Hôpitaux Est en
20 minutes



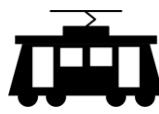
55 000 voyages / jour



32 lignes en interconnexions
à l'horizon **2026**

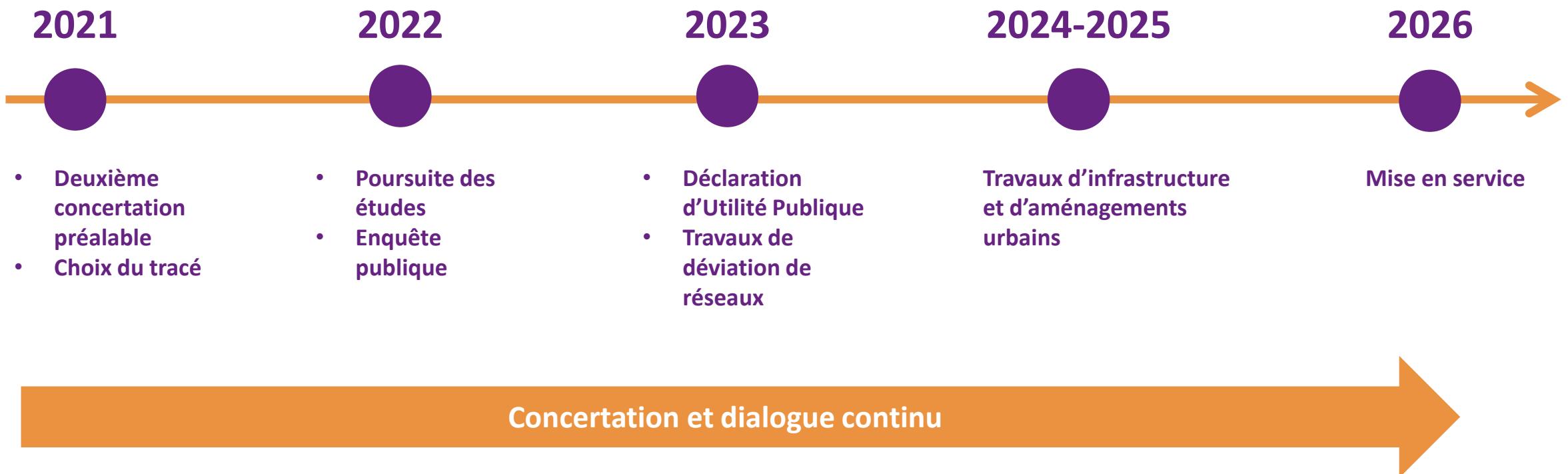


140 M€



Un tramway **toutes les 10 minutes** en 2026

Un projet à horizon 2026



Les enjeux du projet sur le secteur Hôpitaux Est < > Place Grandclément

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

L'analyse multicritère

- **Un outil d'aide à la décision** qui participe à **éclairer le choix d'un tracé**.
- Un élément central des études préliminaires qui se base sur **une série de diagnostics centrés sur la faune et la flore, l'urbanisme et paysage, le transport, la conception et les contraintes techniques de mise en œuvre**.

Les 11 critères de l'analyse multicritère

DESSERTE DES QUARTIERS



INSERTION

INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS



VIE URBAINE

MODES ACTIFS
ET AMÉNAGEMENTS
CYCLABLES



CIRCULATION



ENVIRONNEMENT

RÉSEAUX



EXPLOITATION



DÉLAIS TRAVAUX



COÛTS

DESSERTE DES QUARTIERS



Secteur Sud

- > Amélioration globale de la desserte quartier Grandclément
- > Amélioration de la desserte du pôle Hôpitaux Est
- > 4 zones de stations envisagées
- > Station Place Grandclément à intégrer dans le cadre du réaménagement global de la place



INSERTION



Site propre

Aire piétonne

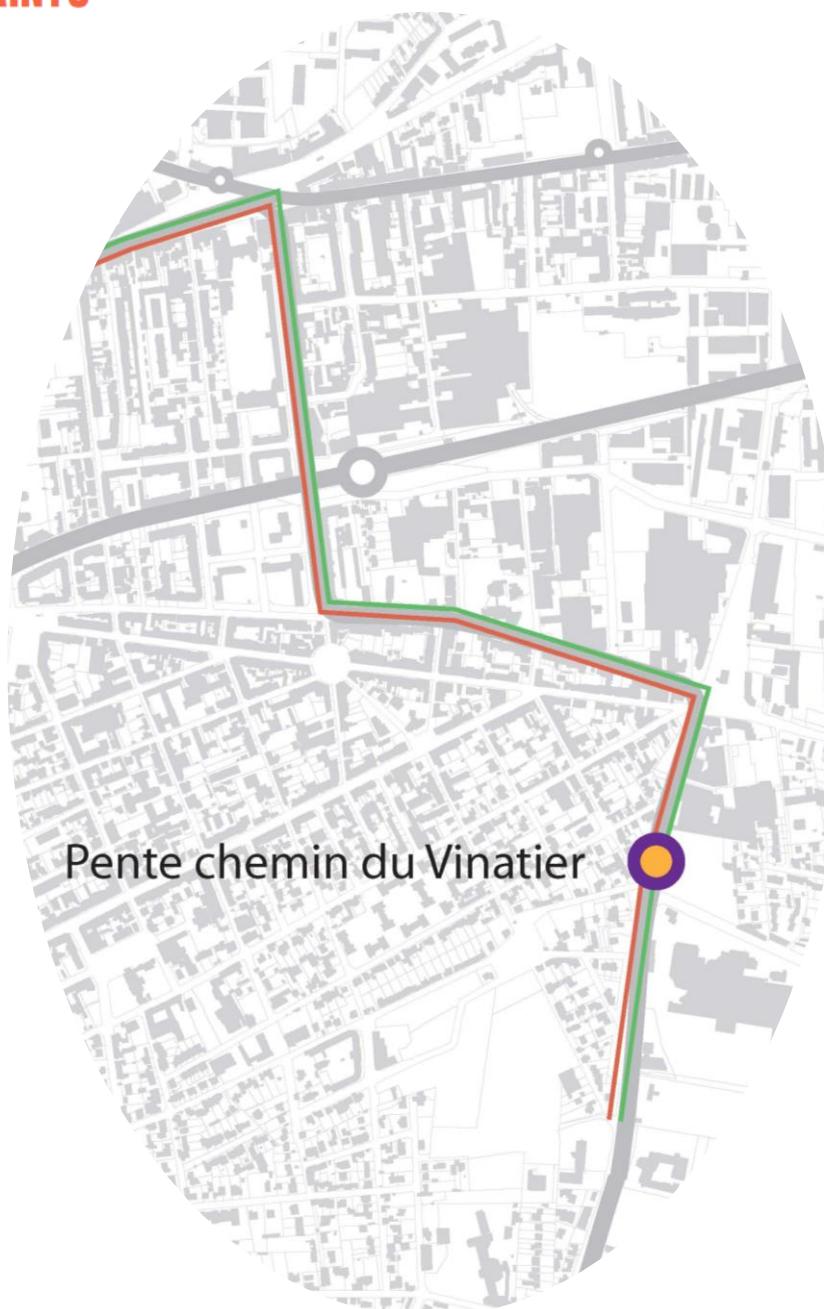
Zone d'accès réservé riverains

Secteur Sud

- > Plateforme tramway en site propre entre les Hôpitaux Est et le secteur de l'avenue Saint-Exupéry.
- > Dans le secteur de Genas, la plateforme pourra être partagée avec la Ligne Centre Est.

INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS

- insertion dans un profil < 16 mètre
- point dur d'insertion à faible impact
- point dur d'insertion à impact moyen
- point dur d'insertion à fort impact



Secteur Sud

- > Secteur contraint à la pointe Ouest de la place Grandclément.
- > Secteur Genas déjà en transformation.
- > Secteur contraint sur le chemin du Vinatier.



zone de commerces

zone de pavillonnaire

Secteur Sud

- > Levier d'aménagement urbain sur Kimmerling et Vinatier.
- > Accompagnement d'aménagements qualitatifs au sud de l'avenue Leclerc.
- > Cohérence du tramway avec le réaménagement du quartier Grandclément.

MODES ACTIFS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



- piste ou bande cyclable
 - zone 30 et contre sens cycle
 - zone de rencontre
 - mixité piétons cycles (aire piétonne)
 - aire piétonne centre ville
- PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives)
- itinéraire structurant
 - itinéraire secondaire



Secteur Sud

- > Séparation classique des fonctions (trottoirs, chaussée routière, pistes cyclables) jusqu'à Grandclément.
- > Aménagement cyclable sur l'ensemble du tronçon commun jusqu'à Grandclément.



Légende

- Secteurs critiques
- Secteurs complexes
- Réseau majeur à dévoyer hors fuseau (AEP)
- Réseaux neufs impactés
- ★ Points durs (assainissement, Chauffage urbain)

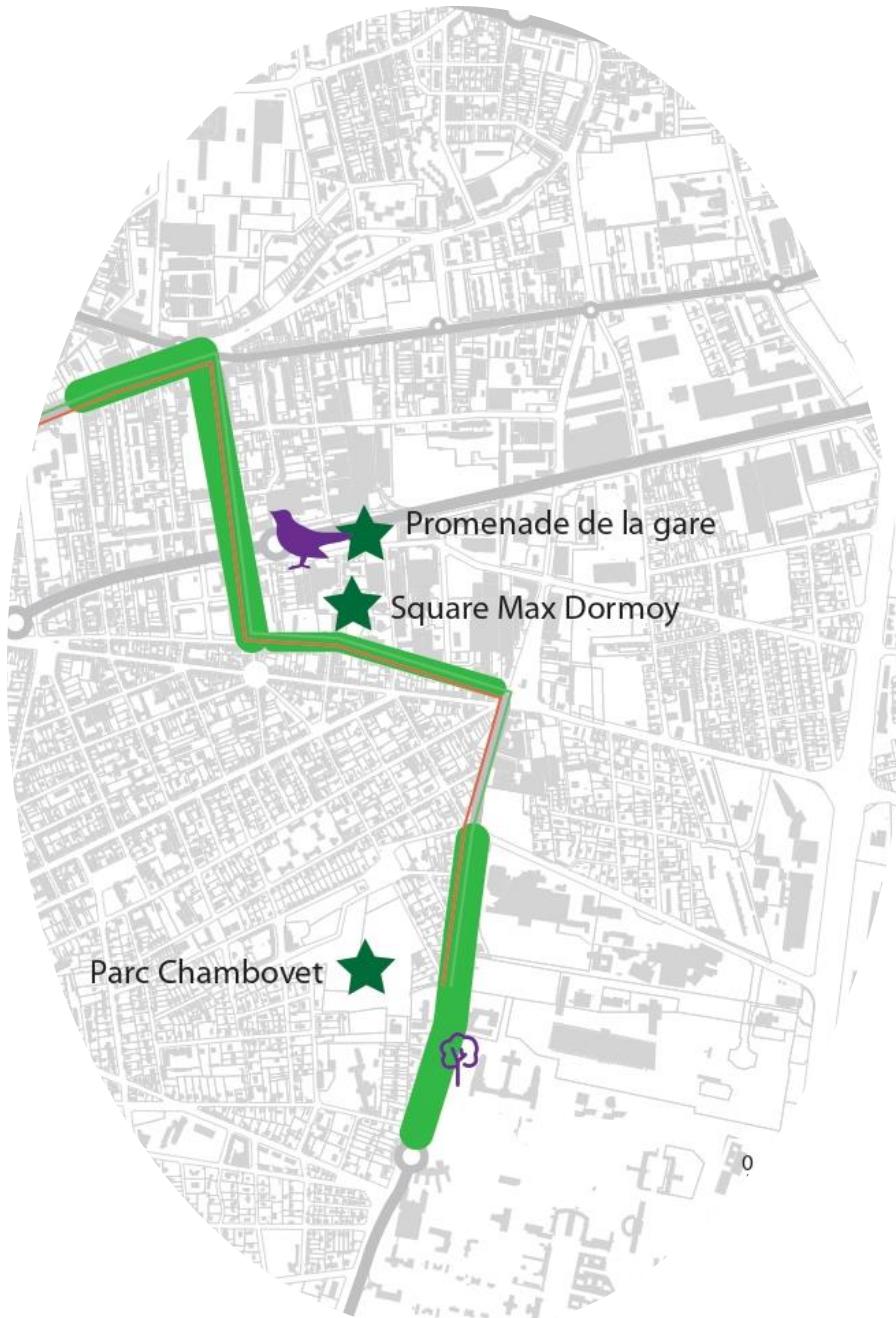


Secteur Sud

- > Dévoiements classiques à prévoir sur l'ensemble des axes.
- > Pas de points durs.

LEGENDE

-  bonne capacité de végétalisation
-  moyenne capacité de végétalisation
-  Renaturation
-  parc
-  zone d'interet faunistique restitué
-  Arbres remarquables conservés



Secteur Sud

- > Bonnes possibilités de désimperméabilisation.
- > Alignements d'arbres envisagés sur la route de Genas.
- > Renouvellement des plantations de l'avenue Leclerc en projet.

Légende

- Voie à double sens ou sens unique passée en aire piétonne ou réservée à la circulation des riverains
- Voie à double sens actuellement passée en sens unique
- Voie conservée en sens unique
- Voie conservée en double sens
- Tracé T6 Nord hors voirie existante



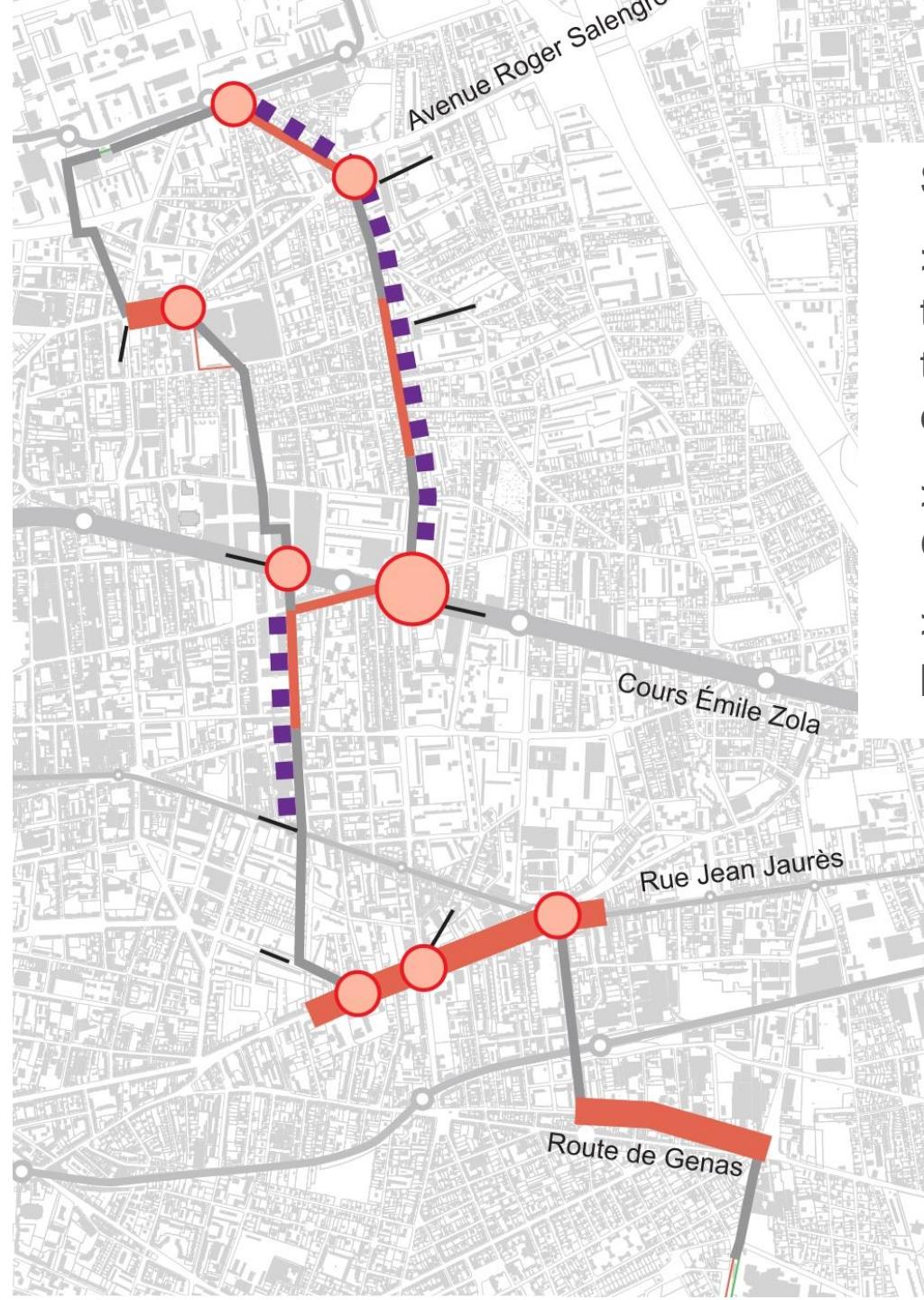
Secteur Sud

- > Possible saturation des carrefours Kimmerling, Leclerc/T3, Jaurès/Perrin.
- > Mise à sens unique de l'avenue du Général Leclerc et de la place Grandclément.
- > Priorité aux transports en commun envisagée Route de Genas.



DÉLAIS TRAVAUX

- Fermeture des rues pendant les travaux (hors accès riverains)
- Réseaux majeurs à déplacer/traiter avant le démarrage des travaux
- Impact sur les voies structurantes
- Impact fort sur carrefours structurants
- Impact majeur sur carrefours structurants



Secteur Sud

- > Planning d'études et travaux « tendu » compte tenu du contexte urbain de centre-ville.
- > Impact sur la route de Genas.
- > Impacts forts sur la place Grandclément.

Tables-rondes

Organisation des tables-rondes

4 tables rondes pour échanger sur :

- **Vos attentes liées à l'arrivée du tramway sur le secteur**
- **Les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte**
- **La desserte du secteur par le tramway**

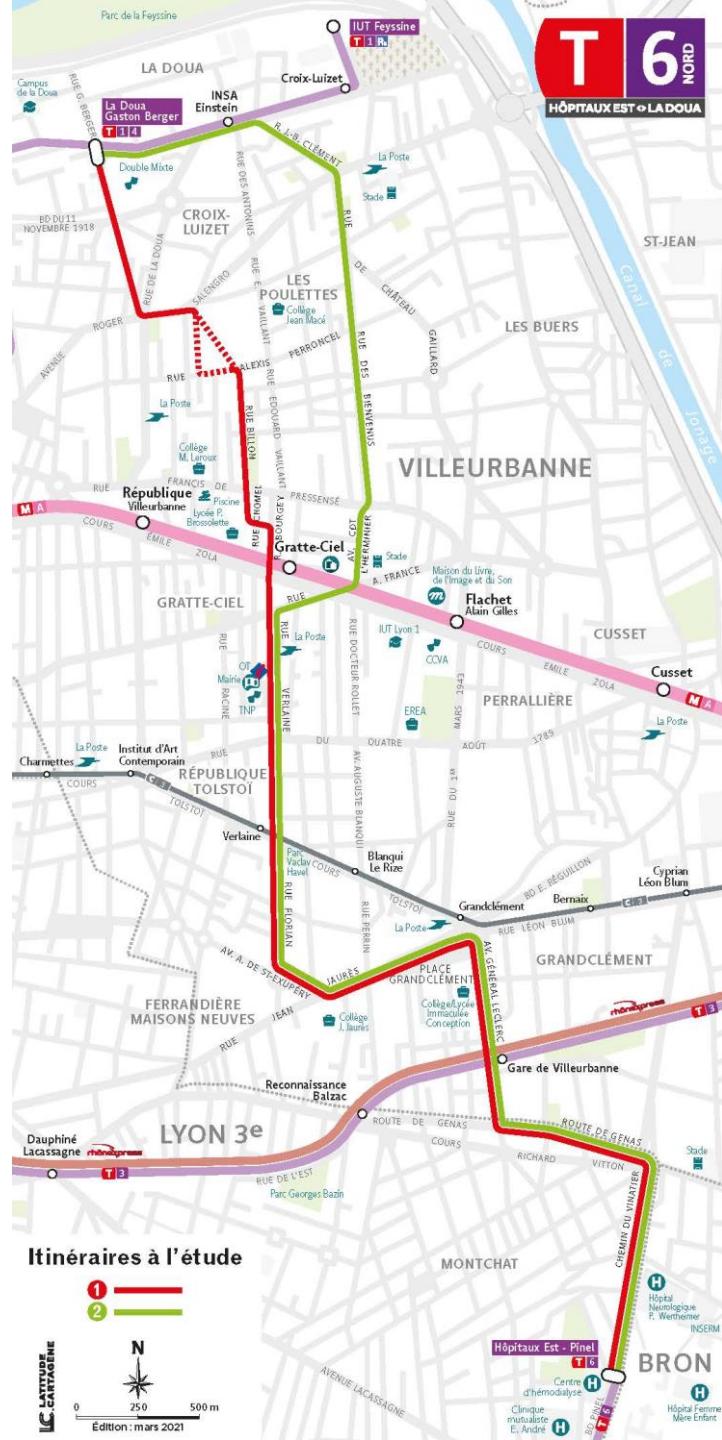
Restitution

Zoom sur la concertation

Séverine Lardellier, Responsable concertation

Les thématiques de la concertation

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



Pour s'informer



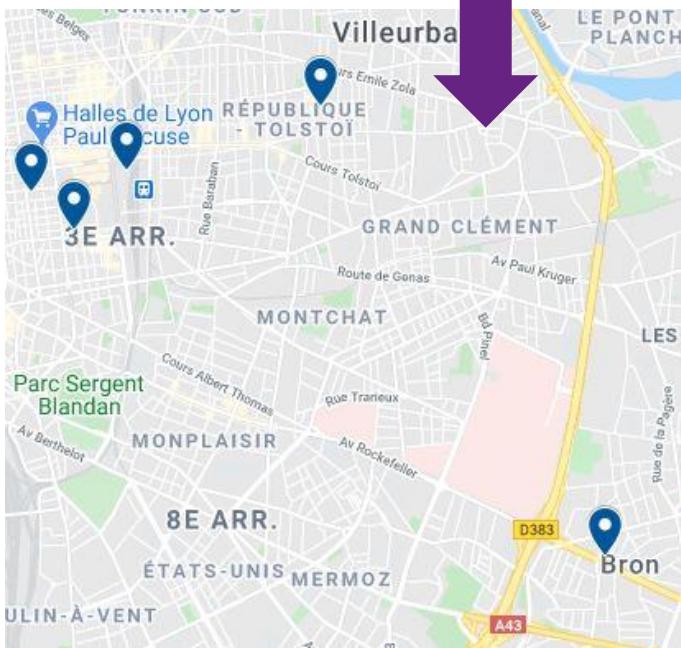
Le dossier de concertation, disponible en ligne et consultable en mairie dans les lieux de la concertation



Pour donner son avis



Les registres



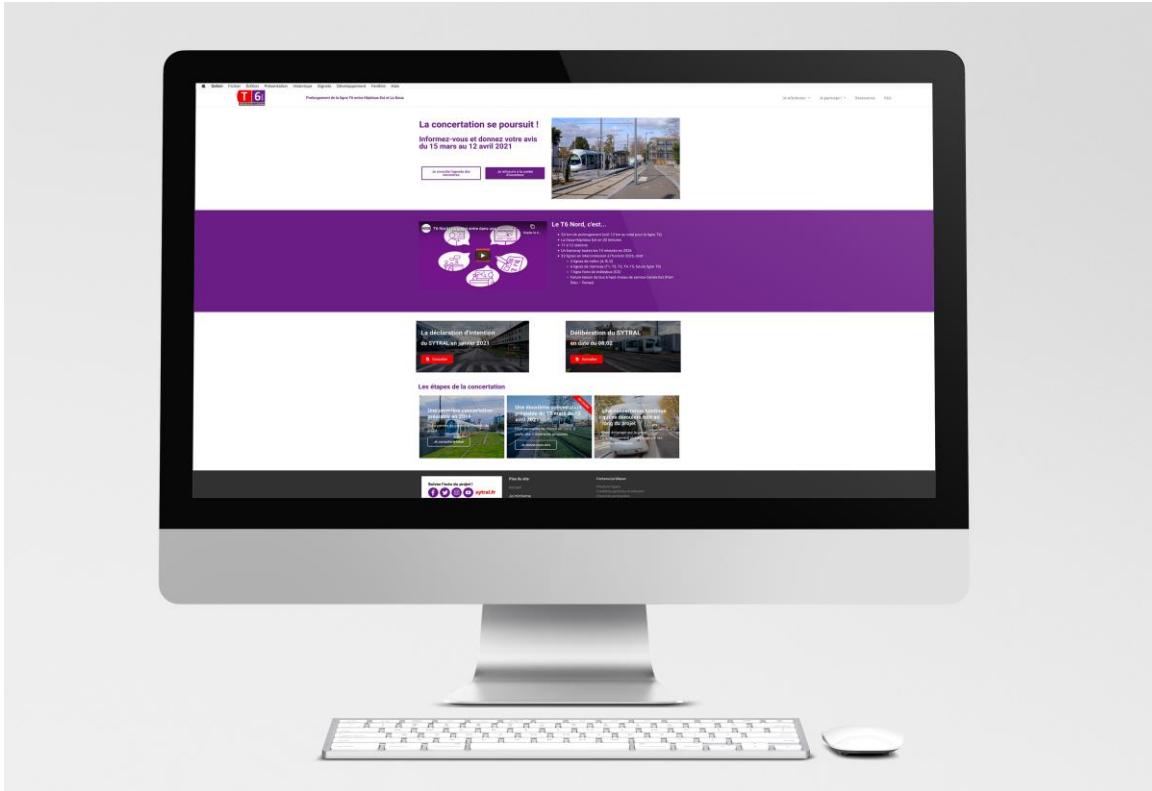
L'espace de contributions de la plateforme en ligne

t6nord-sytral.fr

Le questionnaire de la concertation



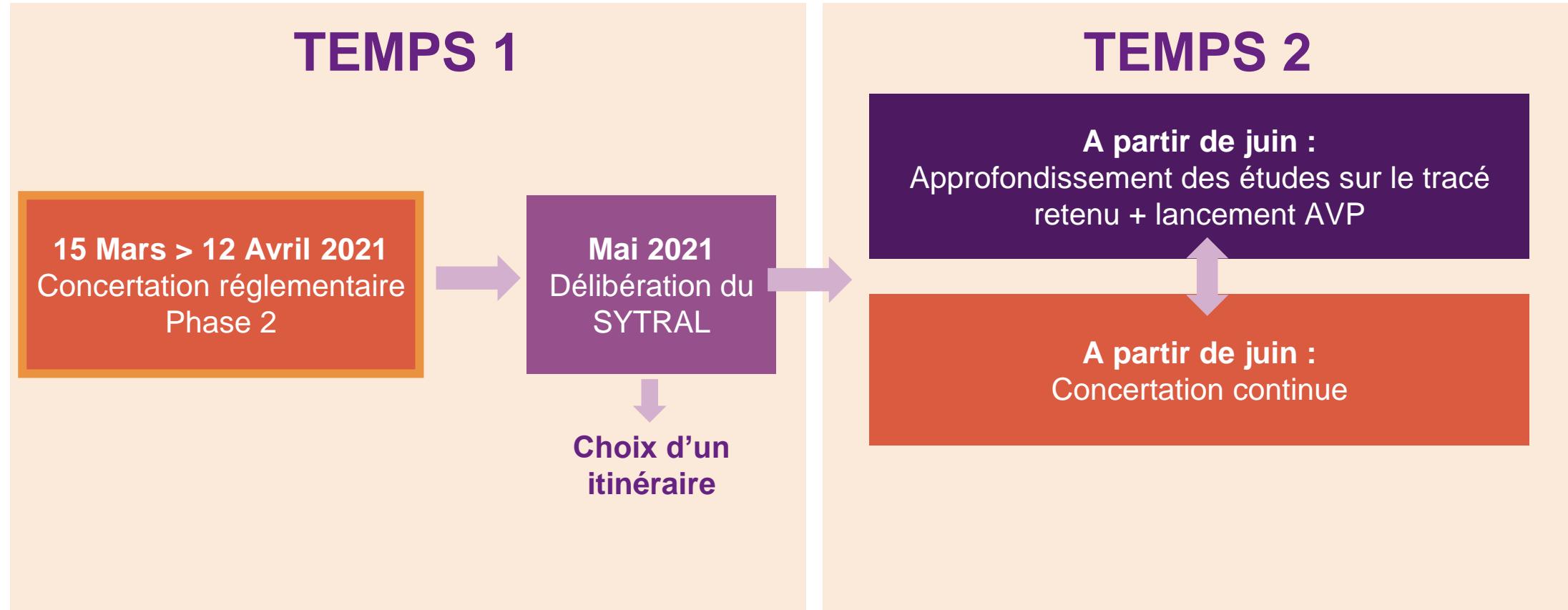
La plateforme en ligne



Une plateforme pour
s'informer, participer
et s'inscrire en ligne

t6nord-sytral.fr

Un processus de concertation qui s'inscrit dans le temps long



Sondage 3

Quelles thématiques vous semblent prioritaires à aborder dans le cadre de la concertation continue ?

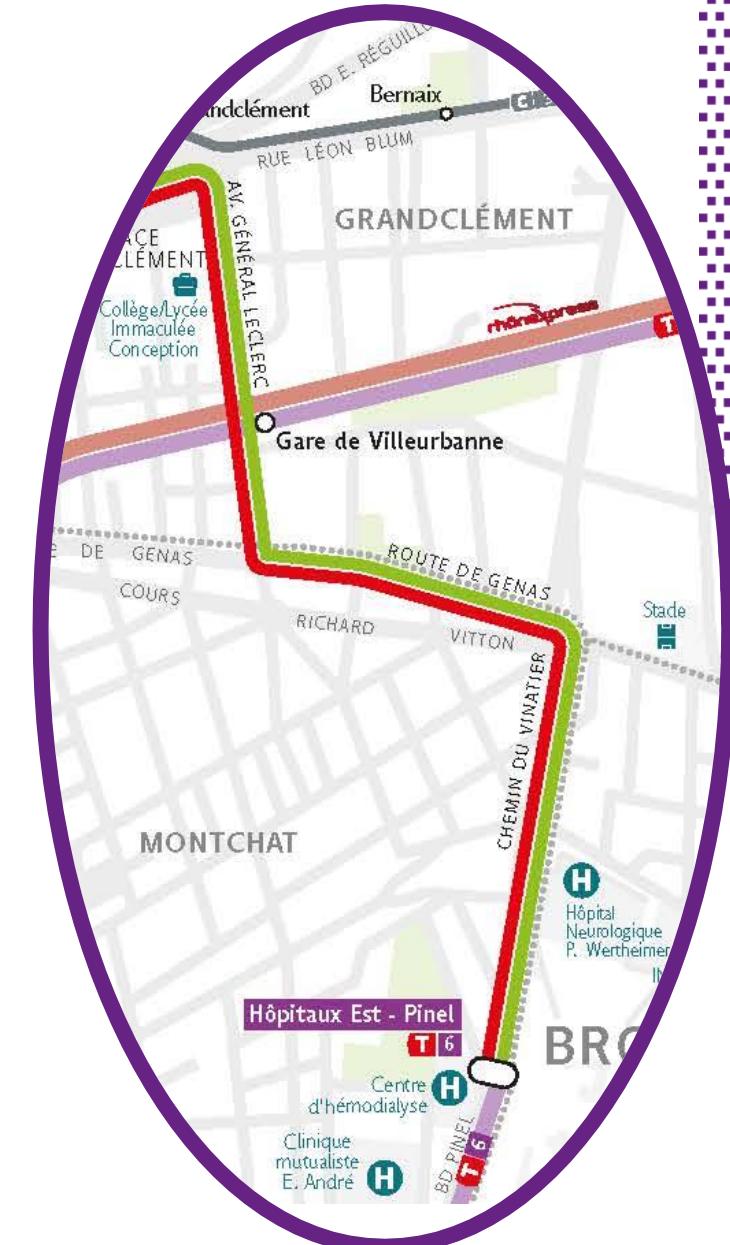
Conclusion

Merci de votre attention !

Sous-groupe 1

Les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte

Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
Secteur sud de Pinel large / Route de Genas plus contraint	Aménagements cyclables : pistes privilégiées car plus sécurisées.
Croisement route de Genas / Grand Clément	Immeuble en U : son répercusé sur le bâtiment, nuisance sonores.
Monchat/Genas	Report du trafic routier sur les petites routes autour du tracé. Personnes non intéressées par tram car traverse le quartier.
Monchat	Emplacement des stations : beaucoup de stations sur une distance resserrée. Une station sur le secteur de Monchat serait bienvenue.
Kimmerling	Aujourd'hui, carrefour très congestionné, à fluidifier. Priorité de passage au C9.



Sous-groupe 1

Desserte du secteur

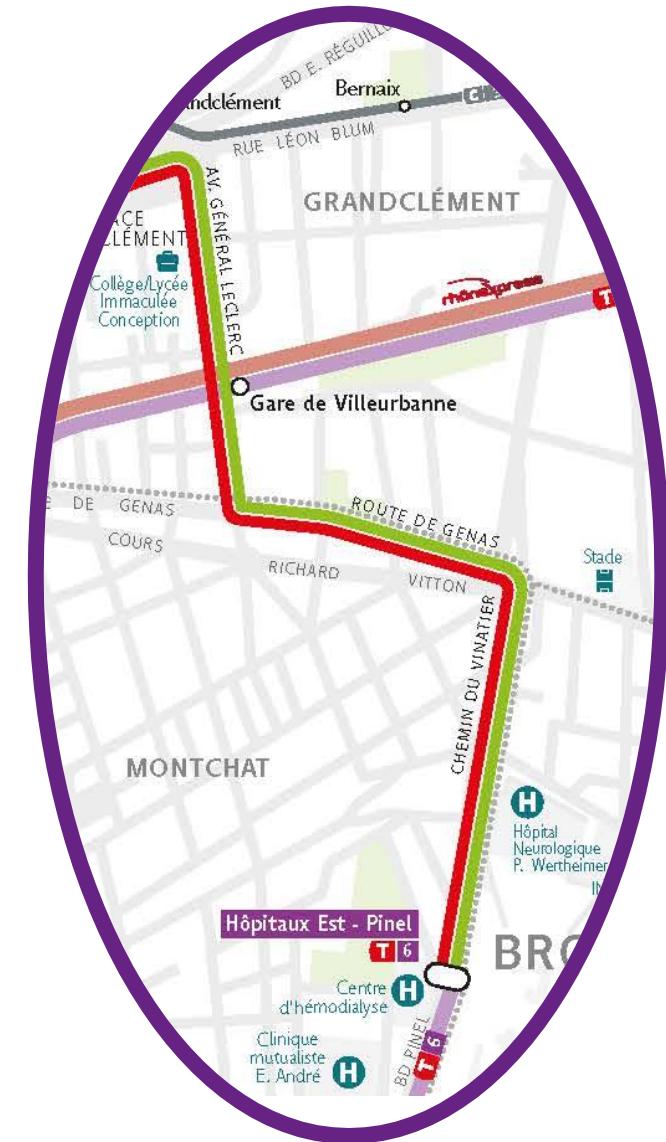
Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Hôpitaux Est-Pinel		Aménagements cyclables pour stationner les vélos (parcs sécurisés, arceaux)	Aujourd'hui, stationnement des voitures aux abords. Projet : réduire le nb de stationnement.
Kimmerling	Sur la route de Genas, juste après le virage. Si sur le chemin du Vinatier, peut-être cadre plus agréable.	Aménagements cyclables pour stationner les vélos (parcs sécurisés, arceaux)	Aujourd'hui, congestion. Priorité de passage au C9. Donner la priorité aux transports en commun.
Route de Genas	Rapprocher de Monchat, placer la station au sud de la gare de Villeurbanne, tout en restant intéressant avec la correspondance T3.	Nom de la station sans Villeurbanne. Aménagements cyclables pour stationner les vélos (parcs sécurisés, arceaux)	
Gare de Villeurbanne	Mutualiser Genas et Kimmerling ?		
Place Grandclément		Aménagements cyclables pour stationner les vélos (parcs sécurisés, arceaux).	Refonte de la place, réflexion large avec les interconnexions bus/tram.



Sous-groupe 2

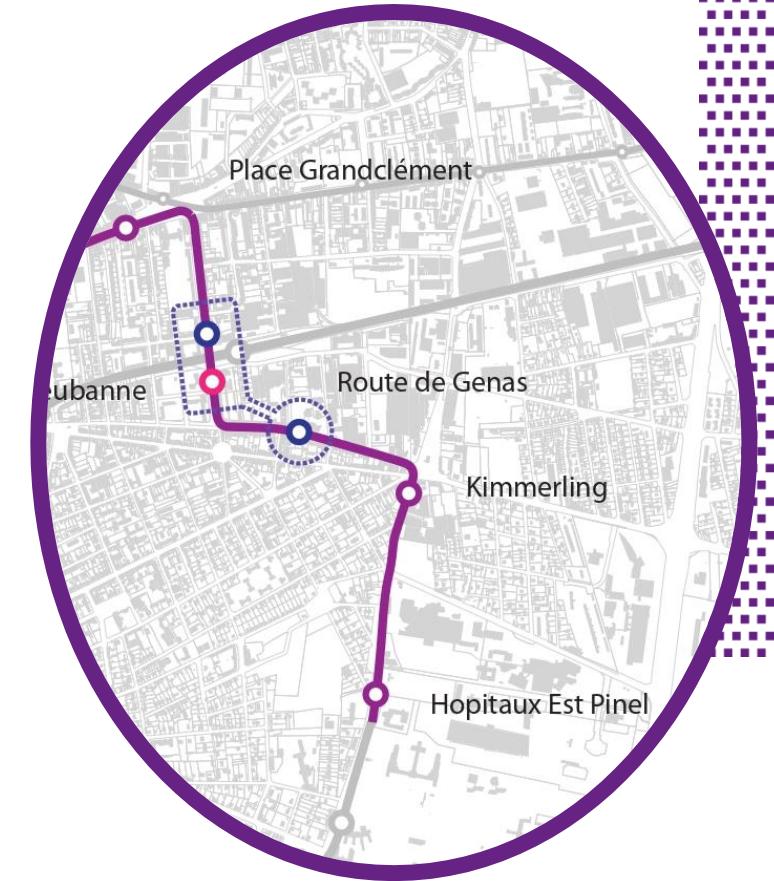
Les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte

Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte/observation/questions
Chemin du Vinatier	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement spécifique de la Plateforme positif d'un point de vue cyclable
Gare de Villeurbanne	<ul style="list-style-type: none"> Saturation : T3 / Rhonexpress > le T6 ne va-t-il pas ajouter de la saturation? Secteur sera-t-il pourvu d'appareils de voies? > réponse oui : en cours d'étude La gare sera-t-elle bien identifiable depuis la route de Genas Quelle interconnexion T6/Rhonexpress? Quel temps de parcours à pied?
Place Grandclément	<ul style="list-style-type: none"> La problématique du marché a-t-elle été prise en compte?
Route de Genas	<p>Station Route de Genas ne va-t-elle pas saturer le secteur? Estimation de l'inter-distance entre les stations?</p>
Avenue Général Leclerc	<p>Pourquoi voie à sens unique alors que le marché va être déplacé? Engazonnement de la plateforme? > interconnexion bus C9/C11/LCE ?</p>
	<p>Voies à sens unique > cela ne risque-t-il pas d'encombrer le secteur et d'ajouter des effets de serre (liés à la circulation automobile) ? Comment éviter les effets de congestion?</p>
	<p>Liaisons commerciales sont-elles prévues entre Meyzieu et Hôpitaux Est? > réponse : non Quel itinéraire LCE ?</p>



[https://www.google.com/
maps/@45.7501774,4.8950617,15z](https://www.google.com/maps/@45.7501774,4.8950617,15z)

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Hôpitaux Est-Pinel			
Kimmerling	> Pourquoi ne pas mutualiser Route de Genas/Kimmerling ?	<ul style="list-style-type: none"> • Profiter de l'aménagement pour faire de Kimmerling une centralité 	
Route de Genas	<ul style="list-style-type: none"> • 2 stations pour faciliter la correspondance avec T3 et le RX • 1 ou 2 stations : quels impacts sur la la fréquentation? • Quelle utilité de la station route de Genas ? La station Kimmerling ne suffit-elle pas pour l'interconnexion avec la LCE? • Station Route de Genas > pas pertinent uniquement du confort 	<ul style="list-style-type: none"> • Est-elle possible d'avoir une station qui ne nécessite pas des aménagements trop lourds (cf Croix-Luizet sur le T1)? > Station fantôme, pour optique de long terme 	
Gare de Villeurbanne			
Place Grandclément	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle desserte du collège? • Pourquoi pas une station sur l'avenue Général Leclerc? 	<ul style="list-style-type: none"> • Profiter de l'aménagement pour réduire substantiellement la place de la voiture sur Grandclément • Déminéraliser la place 	<ul style="list-style-type: none"> • Comment prendre en compte la ligne C3/la ligne C11 et offrir une correspondance de ligne aisée sur Grandclément> Vaux-en-Velin



Sous-groupe 3

Les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte

Quartier /rue	Points d'attention à prendre en compte
Croisement T6 N et T3	Insertion de la station, enjeux de circulation sur Balzac et av Gral Leclerc : circulation vélo, automobile, croisement des deux lignes...
Place Grand Clément	Comment faire en sorte d'insérer l'ensemble des modes et quel impact sur la place ? Voir lien avec la réhabilitation de la Place (démarrer les travaux du tramway sur la place au plus tôt pour enchaîner sur les travaux d'aménagement de la place)
Sur tout le tracé	Y a-t-il des constats d'huissier pour les immeubles sur le tracé ?
	Arrêt Kimmerling : emplacement, et aménagement Route de Genas : comment seront gérés les travaux ? Y aura-t-il un impact circulation sur la rue Paul Kruger ?
	Croisement T6 N et T3 : impact sur la circulation, peur de paralysie de la circulation sauf si report sur le tram
	Intersection Pinel / Pinatier : croisement générant beaucoup d'embouteillages. Voir impact des travaux et gestion de la circulation sur ce point (rond point ?...)
	Place de Kimmerling : dans quel sens sera la route de Genas ? Impact sur les sorties de maison notamment au 70 rue Emile D)
	Questions : bruit, ...



Sous-groupe 3

Desserte du secteur

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Hôpitaux Est-Pinel	Tout beau tout neuf : pas d'enjeu		
Kimmerling	<p>Proposition : positionnement du côté de la place Kimmerling pour desserte du quartier en manque de desserte</p> <p>Prise en compte néanmoins des contraintes techniques</p>	<p>Accès à Kimmerling pour les personnes porteuses de handicap (banc, arrêt, sur le chemin, ...)</p>	



Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Route de Genas Gare de Villeurbanne	<p>Avis différents sur une ou deux stations. Une station pour gagner en rapidité sur le tram T3 sur la gare de Villeurbanne : attention à ne pas avoir d'arrêt sur la gare de Villeurbanne / attention à un arrêt central car desserte de quartiers éloignés de la station déjà Deux stations : ralentissement du tram + risque de ralentissement de la circulation si station route de Genas</p>		<p>Dommage de ne pas faire des pistes cyclables sur l'autre partie de la route de Genas qui est neuve. Rejoindre la station : à pied / à trottinette /</p> <p>Route de Genas excentrée par rapport à Montchat</p> <p>Places de parking à proximité car desserte de quartiers assez éloignés et ligne en rocade</p>
Place Grandclément	<p>Demande des commerçants que ça se fasse du côté des commerces, à l'endroit du terrain de pétanque, partie ouest de la Place</p>		<p>Piétonnisation sécurisée et bien indiquée car des boulevards très larges, possibilité de traverser n'importe où auj., ... Sens de circulation clairs</p> <p>Beaucoup d'aveugles transitent par cette place car école des aveugles : à prendre en compte dans les aménagements pour sécuriser leur parcours</p>