



**COMPTE-RENDU**  
**Rencontre avec les acteurs**  
**constitués**  
**Mardi 16 mars 2021**



## Préambule

**Animation :** Coline Grégoire – Agence Senne

**Intervenant-e-s :**

- Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord – SYTRAL
- Séverine Lardellier, Responsable concertation – SYTRAL

**Co-animation des tables-rondes :**

- Sandrine Besson – SYTRAL
- Emilie Baer – Algoé
- Yoann Chapelet – Ville de Villeurbanne
- Hervé Desbenoit – Ville de Villeurbanne
- Céline Fournier – Ville de Villeurbanne
- Anna Levy – Ville de Villeurbanne
- Matthieu Pillard – Ville de Villeurbanne
- Dominique Gautier – Equipe de Maitrise d'œuvre (Gautier Conquet)
- Jérémie Simon – Equipe de Maitrise d'œuvre (Egis)
- Salomé Drieux-Bénéfice – Agence Sennse
- Coline Grégoire – Agence Sennse
- Eloïse Rabin – Agence Sennse
- Marianne Riboullet – Agence Sennse

**La rencontre, organisée sur invitation, s'est déroulée en présence 26 participant-e-s, représentant-e-s des structures suivantes :**

- La CARPA
- La Chambre de Métiers et de l'Artisanat Lyon-Rhône
- Le Conseil de quartier Buers / Croix-Luizet
- Le Conseil de quartier Charpennes Tonkin
- Le Conseil de quartier Cyprian/les Broses
- Le Conseil de quartier Ferranfière Maisons Neuves Villeurbanne
- Le Conseil de quartier FMN
- Le Conseil de quartier Perralière Grandclément Villeurbanne
- L'association DARLY
- L'association Déplacements Citoyens
- Destination Gratte-ciel
- Le Groupement Hospitalier EST
- L'INSA
- Inter-quartiers Carré de Soie Villeurbanne
- La Ville Edifiante
- La Ville à vélo
- La Maison du vélo Lyon

**En raison du contexte sanitaire, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participant-e-s ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.**

### **Contexte de la rencontre :**

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 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.

Cette rencontre avec les acteurs constitués a lieu en amont de la soirée d'ouverture et ouvre le processus de concertation préalable.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- **associer les acteurs constitués du territoire au projet**
- **leur donner les informations et outils pour être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux**

---

## *Ouverture de la réunion*

---

L'animatrice ouvre la rencontre en rappelant le contexte et présente le déroulé de la réunion :

- **Retour sur l'historique du projet**
- **Le T6 Nord aujourd'hui**
- **Echanges en tables rondes**
- **Zoom sur la concertation**

---

## *Introduction*

---

### **Séverine Lardellier – Responsable concertation SYTRAL**

Tout d'abord, Séverine Lardellier remercie les participants pour leur présence.

Le lancement de la phase de concertation sur le prolongement de la ligne de tramway T6, le 15 mars, ouvre une année 2021 riche en concertation. En effet, la concertation autour des projets du T9 et du T10 débiteront à la fin du printemps. De nouvelles concertations seront également lancées à partir de l'automne et en 2022.

Les acteurs constitués pourront donc être amenés à participer à ces différentes concertations.

Cette rencontre avec les acteurs constitués, premier événement de la concertation sur le projet T6 Nord, permet la diffusion de l'information aux acteurs concernés, de les intégrer à la réflexion autour du projet mais aussi de mieux comprendre leur vision du projet. Cette rencontre permet aussi d'apporter des éléments de réponse à leurs questions et de leur transmettre les outils pour relayer le dispositif de concertation auprès de leurs réseaux.

---

## *Présentation du projet*

---

Axel Sabouret – Chef de projet T6 Nord, SYTRAL, présente le projet en 3 étapes :

- Les chiffres clés
- L'analyse multicritère et ses 11 critères
- Un projet à horizon 2026

La présentation est disponible en annexe de ce document.

---

## *Temps d'échange*

---

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé.

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous. Pour plus de lisibilité, elles sont classées par thématique.

### Les tracés

- Dans la présentation des tracés écartés, il n'est pas mentionné le projet appelé la « Directissime ». Ce tracé allait de la place Kimmerling à la place de la Reconnaissance et montait tout droit jusqu'à la rue des Bienvenus, par la rue Antonin Perrin notamment. Ce projet a été proposé par plusieurs associations, pourquoi n'a-t-il pas été retenu ?

**Réponse :** Ce tracé était en effet une des options proposées lors de leur première concertation. Elle a été partiellement reprise dans l'étude de la variante « Flachet ». Ce tracé était moins pertinent que les autres en termes de desserte. C'est pourquoi, après la première analyse multicritère, ce tracé n'a pas été retenu.

- Dans le dossier de concertation, il est indiqué une distance unique de 5,6km alors que le tracé vert représente 6,4 km. La distance de 5,6 km ne correspond-elle pas plutôt aux voies à construire ?

**Réponse :** La distance entre Hôpitaux-Est et la Doua n'est pas exactement la même selon le tracé vert ou le tracé rouge. La distance de 5,6 km correspond à une moyenne : la distance exacte de création de nouvelle infrastructure est de 5,5 km sur le tracé rouge et de 5,6 km sur le tracé vert.

- **Le tronc commun traverse la place Grandclément d'Est en Ouest et la transforme en un couloir de passage. Cela ne risque-t-il pas de « casser » la place ?**

**Réponse :** La place Grandclément va faire l'objet d'une requalification. Le SYTRAL, au travers du T6 Nord prendra en compte les nouveaux aménagements à venir. Les deux projets seront menés conjointement et participeront globalement à la requalification de la place Grandclément.

- **Le conseil de quartier Perralière Grandclément est opposé aux deux tracés proposés. Quelles sont les raisons du rejet du tracé « Flachet » ? En quoi les contraintes d'insertion sont-elles plus complexes pour ce tracé ?**

**Réponse :** Au nord du cours Emile Zola, le tracé « Flachet » dispose d'un linéaire contraint important (profil existant de 14m). A ce titre, il présente effectivement des contraintes techniques fortes et des difficultés d'insertion qui impliquent un linéaire important de site banalisé (circulation réservée riverains). Surtout, ce tracé ne répond pas à l'ensemble des objectifs du projet (pas de passage par le centre-ville de Villeurbanne) et a une couverture population/emplois moindre que les 2 tracés retenus à ce stade des études (-25%).

- **Il est indiqué que la ligne T6 est une ligne de rocade, or la ligne passe par le centre-ville. Pourquoi indiquer que cette ligne est une rocade dans le dossier de concertation ?**

**Réponse :** Le terme de rocade est utilisé car l'objectif est de ne pas réaliser une ligne radiale mais de contourner le centre de Lyon en passant par Villeurbanne, Lyon Sud et Bron. L'objectif est ainsi de terminer la rocade commencée avec la ligne T1, et contourner les villes proches de Lyon. Ce tracé correspond à l'axe A7 décrit au PDU.

- **Le collectif des Bienvenus a fait une pétition contre le tracé vert car il ne souhaite pas le passage du tram dans la rue des Bienvenus. Le choix du collectif se porte donc sur le tracé rouge.**

**Réponse :** Nous prenons bien note de l'avis du collectif et serons disponibles pour le recevoir notamment lors des permanences dédiées aux habitants qui résident sur les tracés.

- **Les riverains ont une forte attente de desserte à l'Est et ont le sentiment que le projet sert essentiellement l'ouest de la ville de Villeurbanne.**

**Réponse :** Le tramway accompagne le développement des quartiers sans prioriser de secteur, que ce soit l'Est ou l'Ouest.

### La desserte

- **Quel est le nombre de personnes desservies par les deux tracés proposés ?**

**Réponse :** En termes de desserte emplois / population, les deux tracés ne sont pas différenciants. Ils desserviraient environ 24 000 emplois et 67 000 personnes à horizon 2030. En revanche, les variantes écartées ne permettraient pas une desserte aussi élevée.

### Les mobilités douces

- **Quel est l'impact du projet sur les aménagements cyclables ?**

**Réponse :** Sur certaines portions du projet, la cohabitation entre les vélos et les piétons est envisagée. Un travail est réalisé avec la métropole, en lien avec le Plan Modes Doux et les futurs réseaux express vélo qui, au nord et au sud, viendront s'interfacer avec cette opération. Tout sera mis en œuvre pour préserver au maximum les aménagements cyclables.

- **Concernant les aménagements cyclables, les sites dédiés concernent 63 % du tracé rouge et 54% du tracé vert. Ce pourcentage s'applique-t-il seulement à la section Verlaine - La Doua ou à l'ensemble de la ligne ?**

**Réponse :** Ce pourcentage s'applique à l'ensemble de la ligne, donc entre les Hôpitaux Est et La Doua.

---

## *Tables rondes*

---

À la suite du temps d'échange, les participants sont répartis dans trois tables-rondes portant sur les thèmes suivants :

- **Mobilité et accessibilité**
- **Cadre de vie et vie locale**
- **Développement et vie économique**

Les tables-rondes ont pour objectif d'échanger plus spécifiquement sur les enjeux à prendre en compte et les conditions de réussite du projet.



### Table ronde 1 : Mobilité et accessibilité

#### Question 1 : Quels sont les enjeux du projet à prendre en compte en matière de mobilité et d'accessibilité ?

Les enjeux identifiés sont les suivants :

<b>Voirie</b>	<p>Dimensionner les rues : attention à ne pas faire des rues sous-dimensionnées pour un tramway en double sens.</p> <p>Travailler l'insertion dans les rues très étroites (Billon / Bienvenus).</p> <p>Végétaliser le tracé qui ne sera pas retenu.</p> <p>Augmenter les rayons de courbes pour éviter les effets « baïonnettes » afin de gagner de la vitesse, de diminuer l'usure des rails et de diminuer le bruit.</p>
<b>Mobilité douce</b>	<p>Diminuer la place de la voiture : faiblesse du pourcentage des aménagements cyclables dédiés par rapport aux principes qui avaient été posés.</p> <p>Mêler les vélos aux piétons, dans une rue de 12 mètres (Bienvenus), sur les accotements de 3m de chaque côté du tram ou alors les séparer plus nettement sous forme de bandes cyclables.</p> <p>Faire attention à la séparation piéton / cycle.</p> <p>Faire attention aux interconnexions et aux carrefours pour les vélos.</p> <p>Homogénéiser les pistes cyclables et prêter attention à la continuité des pistes et à l'aménagement des carrefours.</p> <p>Eviter une duplication de pistes, mais laisser différentes options de trajets Nord / Sud.</p> <p>Réaliser des pistes réellement dédiées aux cyclistes : qu'elles soient véritablement séparées de la route.</p>
<b>Accessibilité</b>	<p>Prendre en compte l'accessibilité et la circulation sur les voiries modifiées, notamment en fauteuil roulant.</p> <p>Prendre en compte l'utilisation des divers modes actifs par les étudiants, notamment dans l'accès au centre-ville, aujourd'hui difficilement accessible.</p>
<b>Stationnement</b>	<p>Penser le stationnement de façon optimale. Le stationnement deviendra quasiment interdit dans les rues les plus étroites. En revanche les livreurs et les déménageurs doivent pouvoir accéder à leur destination.</p>
<b>Réseau</b>	<p>Restructurer le réseau de surface pour éviter que la desserte fine de proximité ne soit rendue moins performante avec l'arrivée du tramway.</p>

**Question 2 : Quelles sont les conditions de réussite du projet ?**

*Le groupe ne s'est pas exprimé sur cette question.*

**En résumé, la table-ronde « mobilité et accessibilité » met en lumière les points suivants comme étant essentiels :**

- **Garantir la qualité de la desserte de proximité en bus – ne pas supprimer des lignes et maintenir le maillage.**
- **Accorder une attention particulière à l'insertion du tramway dans les rues étroites.**
- **Végétaliser l'ensemble des secteurs y compris ceux non traversés par le tramway.**
- **Aménager des pistes cyclables de qualité, de préférence séparées de la chaussée et des trottoirs.**
- **Réaliser des aménagements pour tous les modes actifs et faire attention à l'accessibilité.**

## Table ronde 2 : Cadre de vie et vie locale

**Question 1 : Quels sont les enjeux du projet à prendre en compte en matière de cadre de vie et de vie locale ?**

Les enjeux identifiés sont les suivants :

<p><b>Voirie et circulation</b></p>	<p>Végétaliser la ligne afin d'éviter le caractère trop minéral connu sur certaines lignes.</p> <p>Ne pas couper les rues en deux parties avec des trottoirs trop importants ou trop hauts, qui ne permettent pas les traversées piétonnes. Ne pas couper le quartier.</p> <p>Mener une réflexion sur l'écoulement de l'eau et infiltration dans les rues.</p> <p>Travailler sur la partie Nord du tracé rouge en définissant la densité des habitants, les infrastructures et les entreprises sur le secteur, évoquer la liaison avec la zone Gratte-Ciel et la connexion avec l'avenue Roger Salengro.</p> <p>Penser correctement le passage au niveau de la Gare de Villeurbanne.</p> <p>Choisir des matériaux et travailler le traitement des virages pour éviter le bruit et le grincement du tramway.</p> <p>Prendre en compte la qualité de vie : déambulation, esthétique, sécurité, bruit, chaleur, la connexion inter-quartiers et le patrimoine.</p>
<p><b>Mobilité douce et intermodalité</b></p>	<p>Réfléchir à la cohabitation des modes route de Genas et dans les rues étroites.</p> <p>Positionner les stations en intermodalité avec le C3.</p> <p>Réfléchir à l'étroitesse et l'intermodalité rue Florian.</p> <p>Eviter les accès limités aux riverains notamment rue Jean-Baptiste Clément sur le tracé vert.</p>
<p><b>Insertion</b></p>	<p>Penser l'insertion dans le foncier existant, notamment à proximité de la Doua, au raccordement de Roger Salengro à Gaston Berger car le trait rouge passe dans les habitations.</p> <p>Travailler l'insertion sur la place Grand Clément : inquiétude d'abimer la place et d'en faire un couloir de passage. Recommandations : engazonner les voies, limiter les voitures, éviter le noir / le sombre et choisir une couleur le plus proche possible du blanc pour le sol afin d'éviter de renforcer l'effet de chaleur.</p>
<p><b>Sécurité</b></p>	<p>Sécuriser les accès à proximité des écoles.</p> <p>Sécuriser sans contraindre les cheminements transverses.</p> <p>Eviter le partage de la voie entre tous les modes pour des questions de sécurité et sécuriser les stations par rapport aux vélos.</p>

<p><b>Patrimoine</b></p>	<p>Bâtiment ACI (tracé rouge) : garder des parties de l'usine pour l'histoire ouvrière du quartier, intégrer des éléments de mémoire et préserver le patrimoine (notamment la façade de l'usine).</p> <p>Prendre en compte les maisons remarquables proches du tracé rouge.</p> <p>Préserver la rue des Bienvenus, qui a un caractère patrimonial.</p>
--------------------------	--

## Question 2 : Quelles sont les conditions de réussite du projet ?

Les conditions de réussite du projet identifiées sont les suivantes :

- Organiser des réunions sur place pour comprendre les besoins des quartiers en termes de mobilité et évaluer les impacts du projet.
- Inviter les acteurs à la construction du plan de circulation.
- Intégrer les Conseils de Quartier et les Citoyens au projet.
- Donner de l'information suffisamment en amont.
- Répondre aux questions, notamment sur la densité de population desservie.

En résumé, la table ronde « cadre de vie et la vie locale » demande que soit portée une attention très forte à la façon dont le projet va s'insérer dans les quartiers. Les participants insistent sur la prise en compte des enjeux de déambulation, d'esthétisme, de sécurité, de nuisances sonores, des îlots de chaleur, de connexions inter-quartiers et de patrimoine.

### Table ronde 3 : Développement et vie économique

**Question 1 : Quels sont les enjeux du projet à prendre en compte en matière de développement et de vie économique ?**

Les enjeux ressortis des échanges de ce sous-groupe sont les suivants :

<b>Impact du tracé sur les commerces</b>	<p>Être attentif à la vie des commerçants et particulièrement à leurs inquiétudes par rapport aux travaux qui vont avoir lieu.</p> <p>Réaliser une analyse économique des impacts du projet sur les entreprises et artisans placés sur les deux tracés.</p> <p>Faire attention à l'impact du tramway sur le coût du foncier et sur les entreprises déjà installées. Le tracé est une opportunité économique mais peut être dangereux pour les entreprises/artisans déjà présents.</p> <p>Informar par rapport à la fermeture des commerces.</p> <p>Réaliser un travail en amont du projet : utilisation de la mixité fonctionnelle pour anticiper l'installation d'artisans.</p> <p>Proposer un accompagnement aux personnes impactées.</p>
<b>Accessibilité</b>	<p>Travailler sur l'accessibilité des commerces.</p>
<b>Circulation et stationnement</b>	<p>Réfléchir aux accès voitures et aux risques de bouchons au niveau des sorties du groupement hospitalier, pour se rendre au centre-ville ou vers l'est, situées en majorité rue Vinatier.</p> <p>Réfléchir à la circulation dans la rue Paul Verlaine et l'avenue Henri Barbusse.</p> <p>Faire attention aux nuisances que pourraient générer des bouchons.</p> <p>Avoir une réflexion sur le stationnement, les livraisons, la « traversabilité » concernant l'avenue Henri Barbusse ou la rue Paul Verlaine.</p> <p>Prendre en compte les traversées : si des arrêts sont prévus rue Paul Verlaine, ils ne doivent pas faire obstacles aux traversées.</p>
<b>Tracé</b>	<p>Faire de la partie Gratte-Ciel Nord un lieu d'animation.</p> <p>Faire en sorte que les parties historiques et nouvelles du centre-ville soient unifiées pour ne pas créer une fracture ou un déséquilibre entre le nord et le sud.</p>

## **Question 2 : Quelles sont les conditions de réussite du projet**

Les conditions de réussite du projet ressorties des échanges de ce sous-groupe sont les suivantes :

- **Anticiper et écouter les acteurs pour prendre en compte les différentes contraintes.**
- **Communiquer avec les commerçants et les artisans.**
- **Communiquer sur les modalités d'indemnisation pour rassurer.**
- **Informier régulièrement pendant le chantier.**
- **Organiser des moments de rencontres avec le SYTRAL, pour que les acteurs économiques puissent être les relais de l'information.**
- **Donner des informations réalistes : expliquer les conditions et les termes du projet en donnant des informations concrètes.**

**En résumé, la table-ronde « développement et vie économique » demande que soit portée une attention particulière sur la phase chantier et l'accompagnement des commerçants impactés par le projet. Il ressort également un souhait d'information et de communication.**

À l'issue de ces tables rondes, les co-animateurs ont présenté les principaux échanges à l'ensemble des participants.

---

## *Modalités de la concertation préalable*

---

Séverine Lardellier présente les modalités de la concertation préalable.

La présentation est disponible en annexe de ce document.

---

## *Conclusion de la réunion*

---

L'animatrice rappelle que les participant-e-s peuvent relayer l'ensemble des documents et outils de la concertation auprès de leurs réseaux.

Axel Sabouret conclue la réunion en remerciant les participant-e-s pour la qualité d'écoute et les échanges ainsi que pour les nombreuses contributions.





# Rencontre des acteurs constitués

16/03/2021

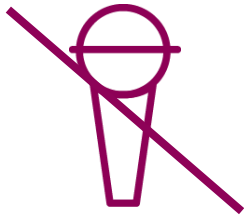
Construisons ensemble le tramway  !

**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**



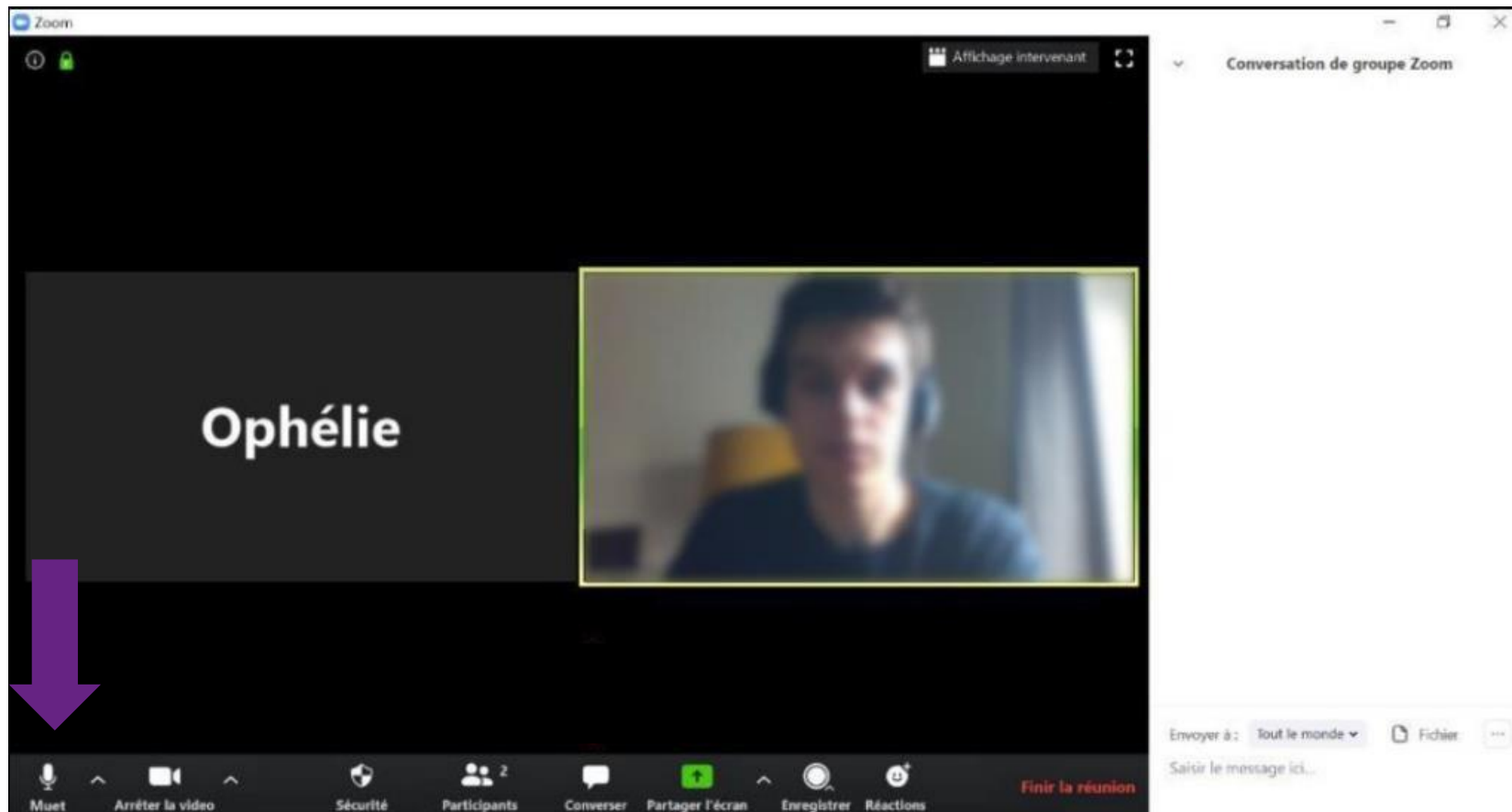
**Déposer vos questions ou remarques via l'outil  
Converser**

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

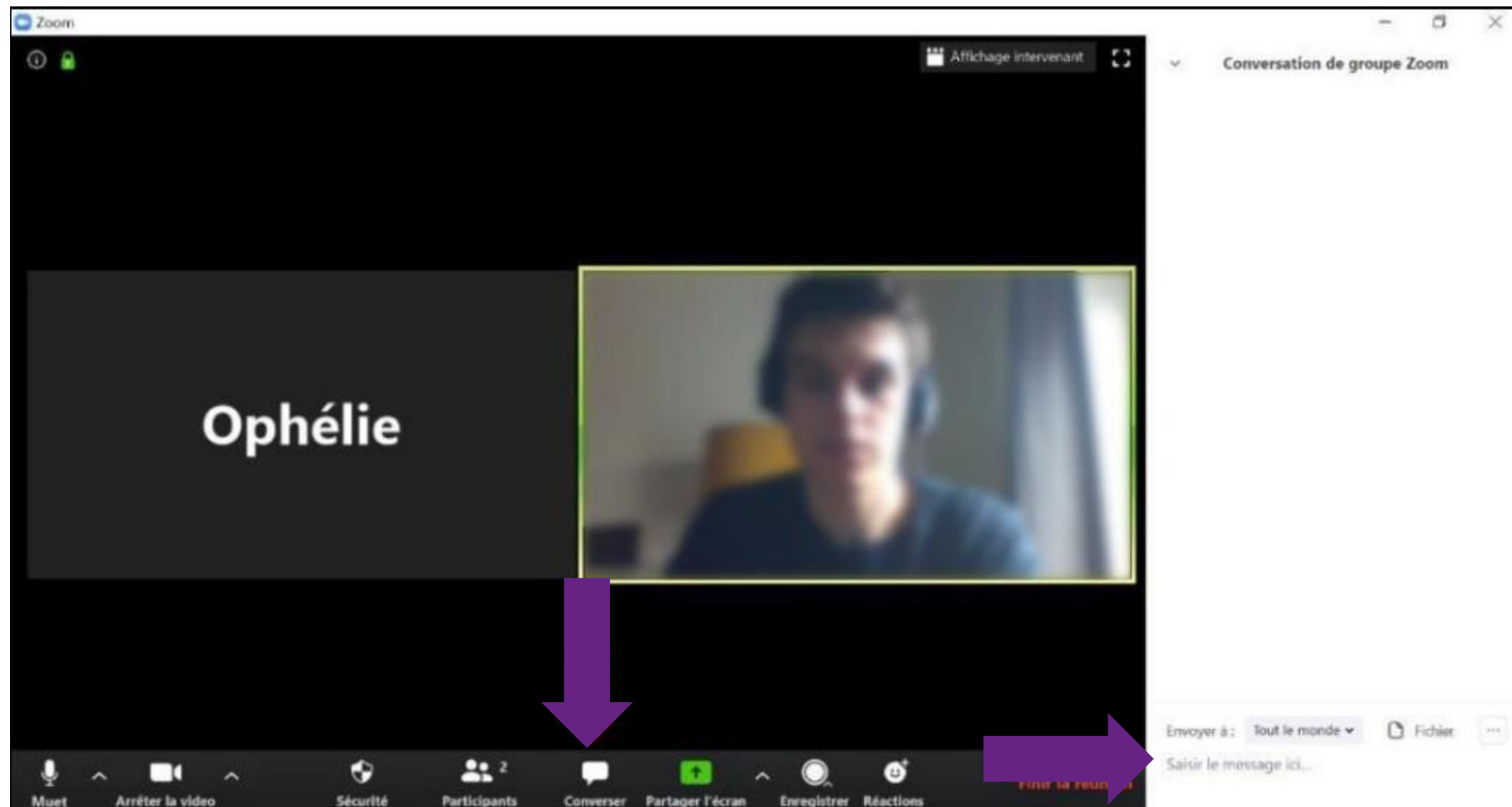


**Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main**

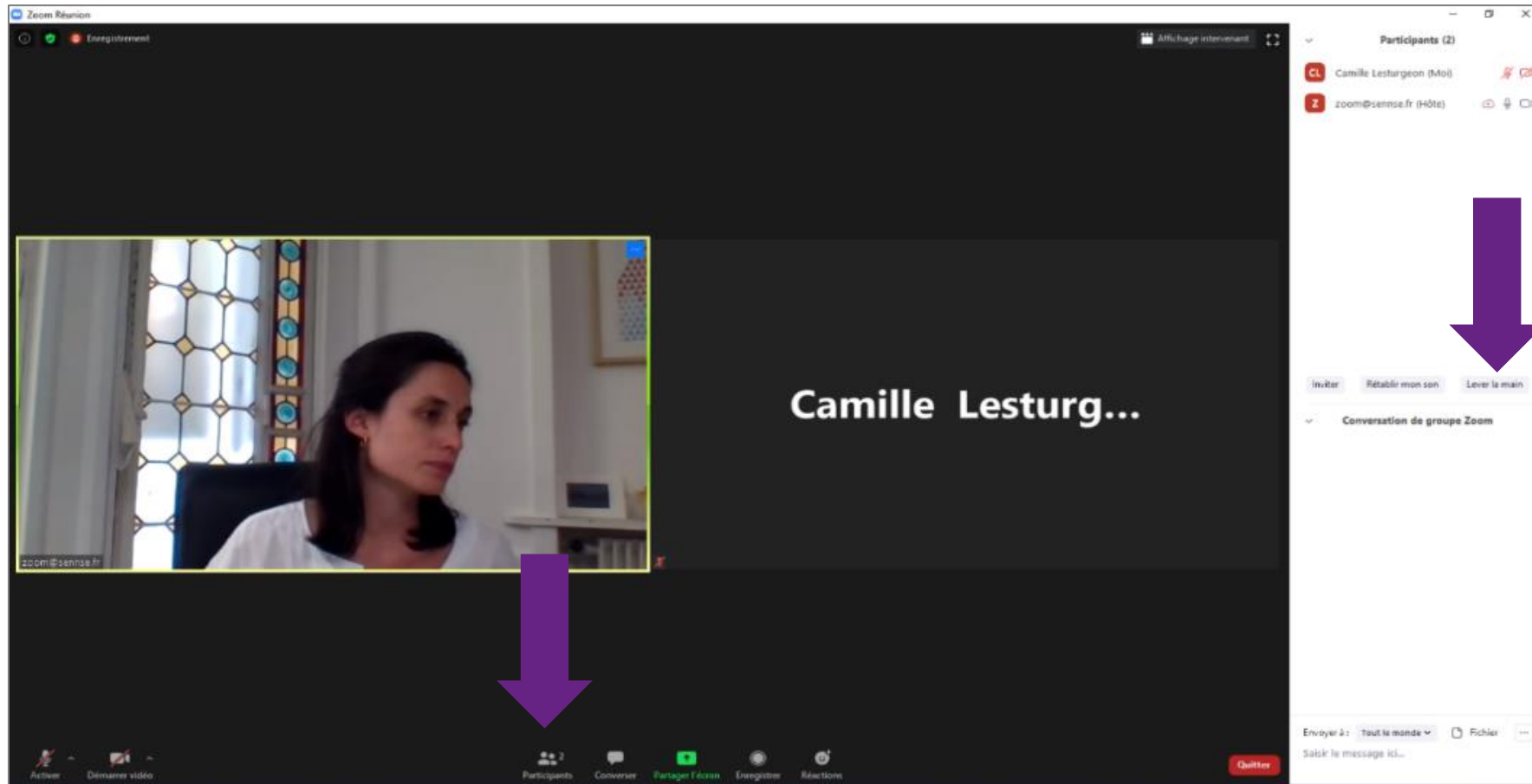
# Couper votre micro : comment faire ?



# 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 : 858 9734 8985**

# Ouverture de la concertation préalable

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

*Du 15 mars au 12 avril 2021*

# Les intervenants ce matin

**Axel Sabouret**

Chef de projet T6 Nord



**Séverine Lardellier**

Responsable concertation



# Les structures représentées



# Déroulé de la rencontre

- 1 Retour sur l'historique du projet
- 2 Le T6 Nord aujourd'hui
- 3 Tables-rondes
- 4 Zoom sur la concertation

# Préambule

Séverine Lardellier, Responsable concertation

# Retour sur l'historique du projet

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

# Pourquoi un projet T6 Nord ?

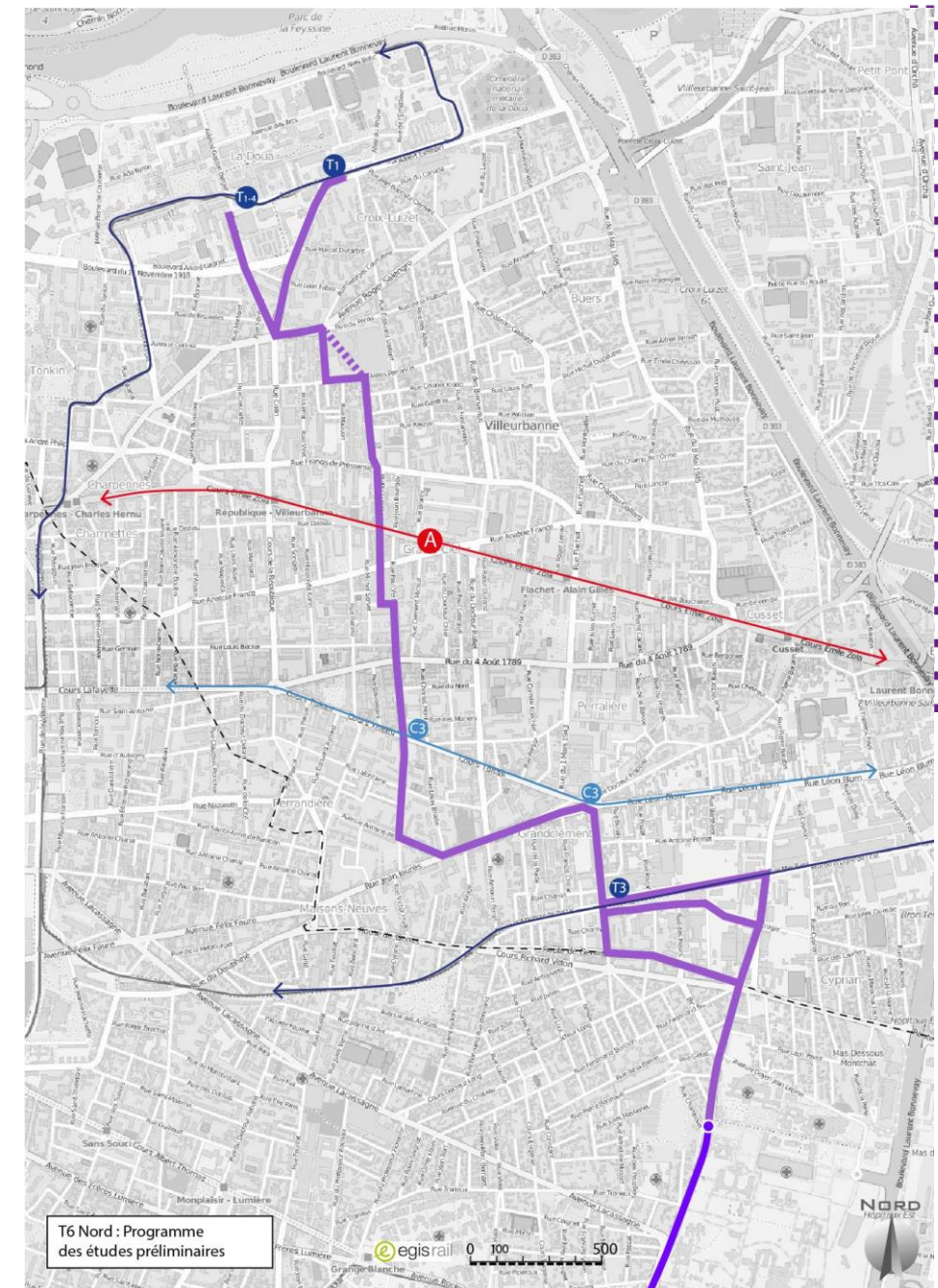
Un projet lancé en **2015**, avec **3 objectifs** :

- **Améliorer l'offre de transports collectifs** pour desservir Villeurbanne, Bron et Lyon.
- **Renforcer le réseau de transports en commun et les interconnexions** dans des secteurs aujourd'hui peu desservis.
- **Développer l'intermodalité** pour offrir une solution alternative à la voiture individuelle.



# Une première concertation préalable en 2019

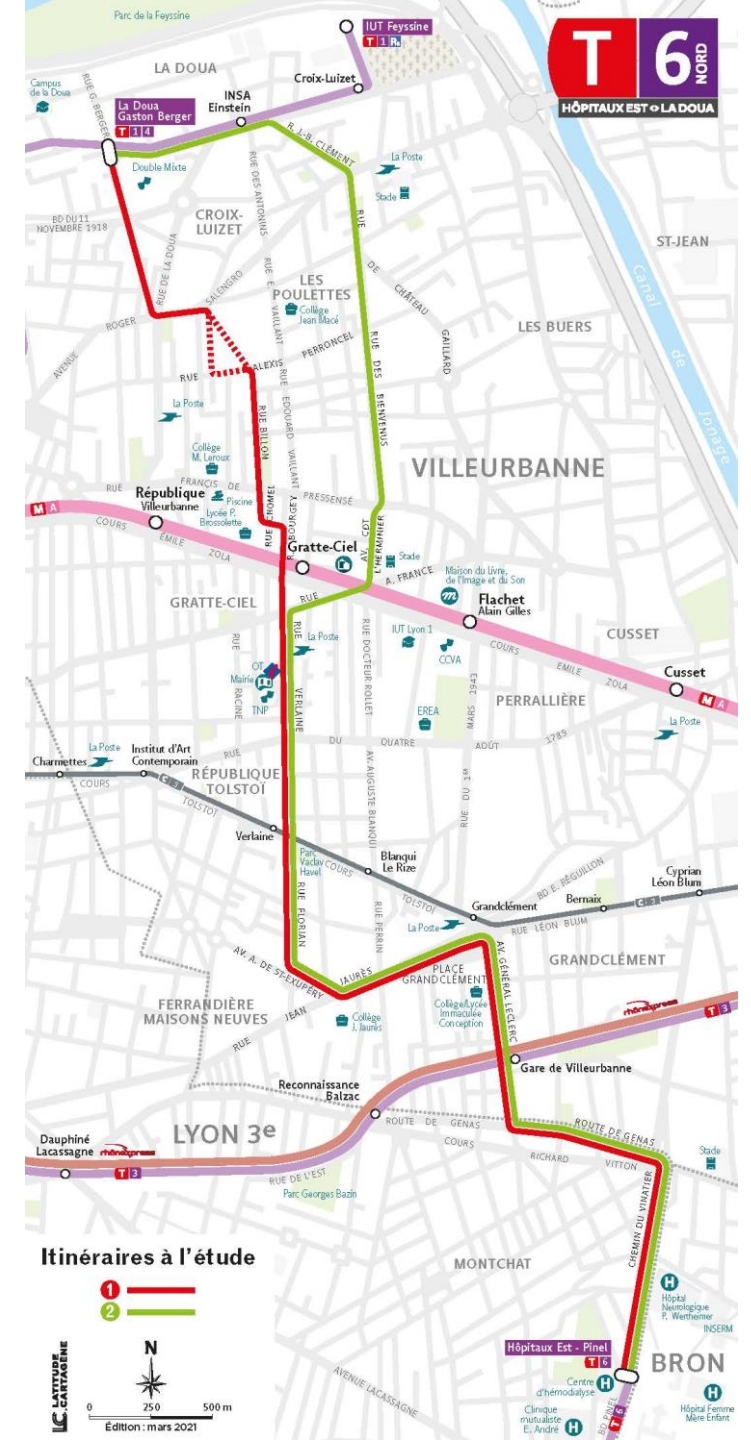
- Une confirmation de l'intérêt du projet et de la forte adhésion du public
- Deux points de sensibilité principaux mis en exergue :
  - Les difficultés d'insertion
  - La desserte à l'Est
- 2020 – 2021 : Poursuite des études préliminaires





# Les itinéraires retenus

- **2 itinéraires retenus :**
  - Tracé historique approfondi, tracé « rouge »
  - Tracé au Nord-Est, remis en perspective, tracé « vert »
- **3 variantes écartées :**
  - Variante Nord « Pressensé / Colin »
  - Variante « Perrin / Blanqui »
  - Variante « Flachet »



100



# Le T6 Nord aujourd'hui

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





# 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

# 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

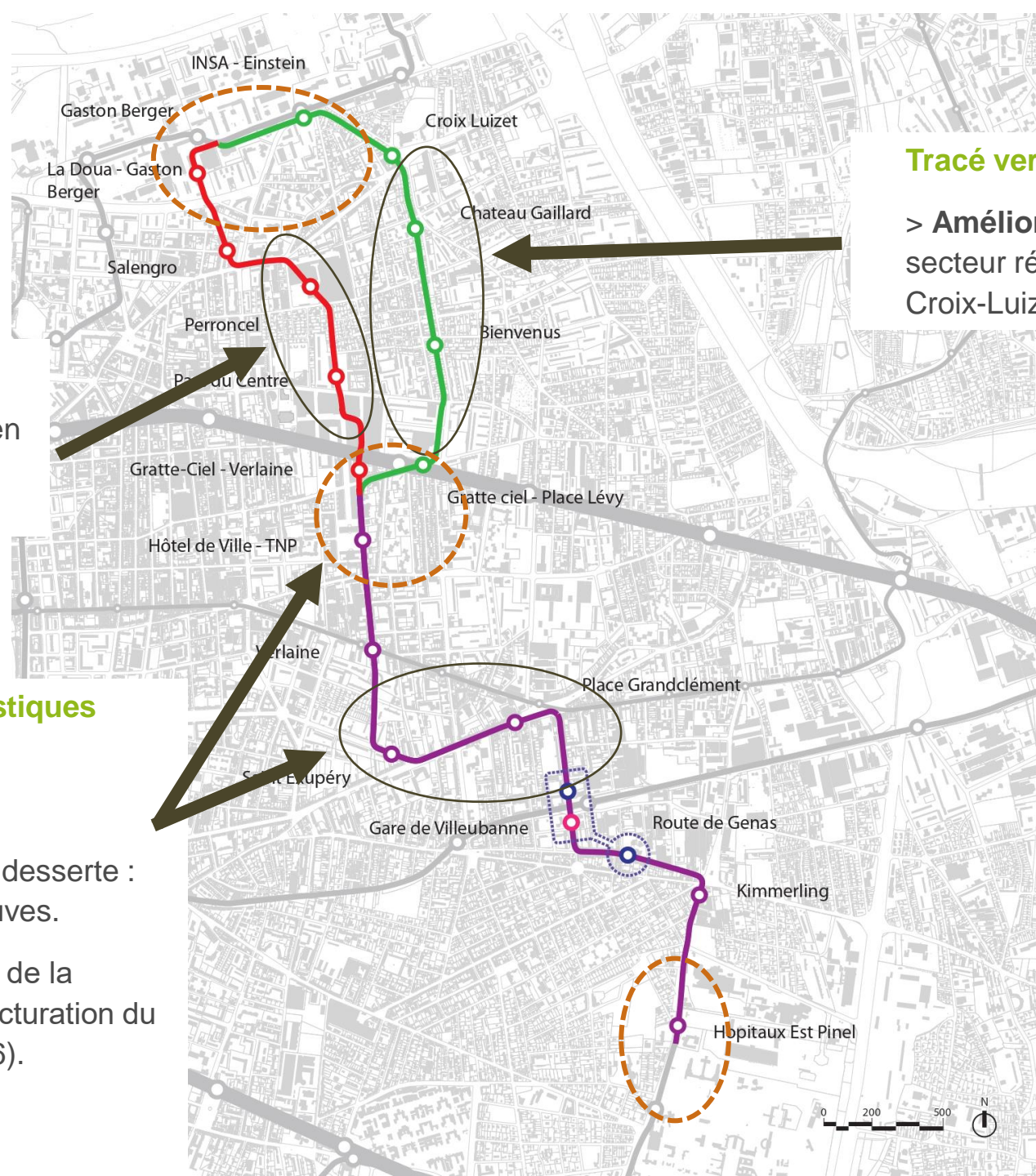


## Tracé rouge

> **Amélioration** des secteurs en devenir : ZAC Gratte-Ciel, Salengro et Spréafico.

## Tronc commun / caractéristiques communes

- > Desserte du centre-ville.
- > Amélioration globale de la desserte : Grandclément, Maisons Neuves.
- > Projet d'accompagnement de la desserte à l'Est par la restructuration du réseau de bus (horizon 2026).






## Tracé vert

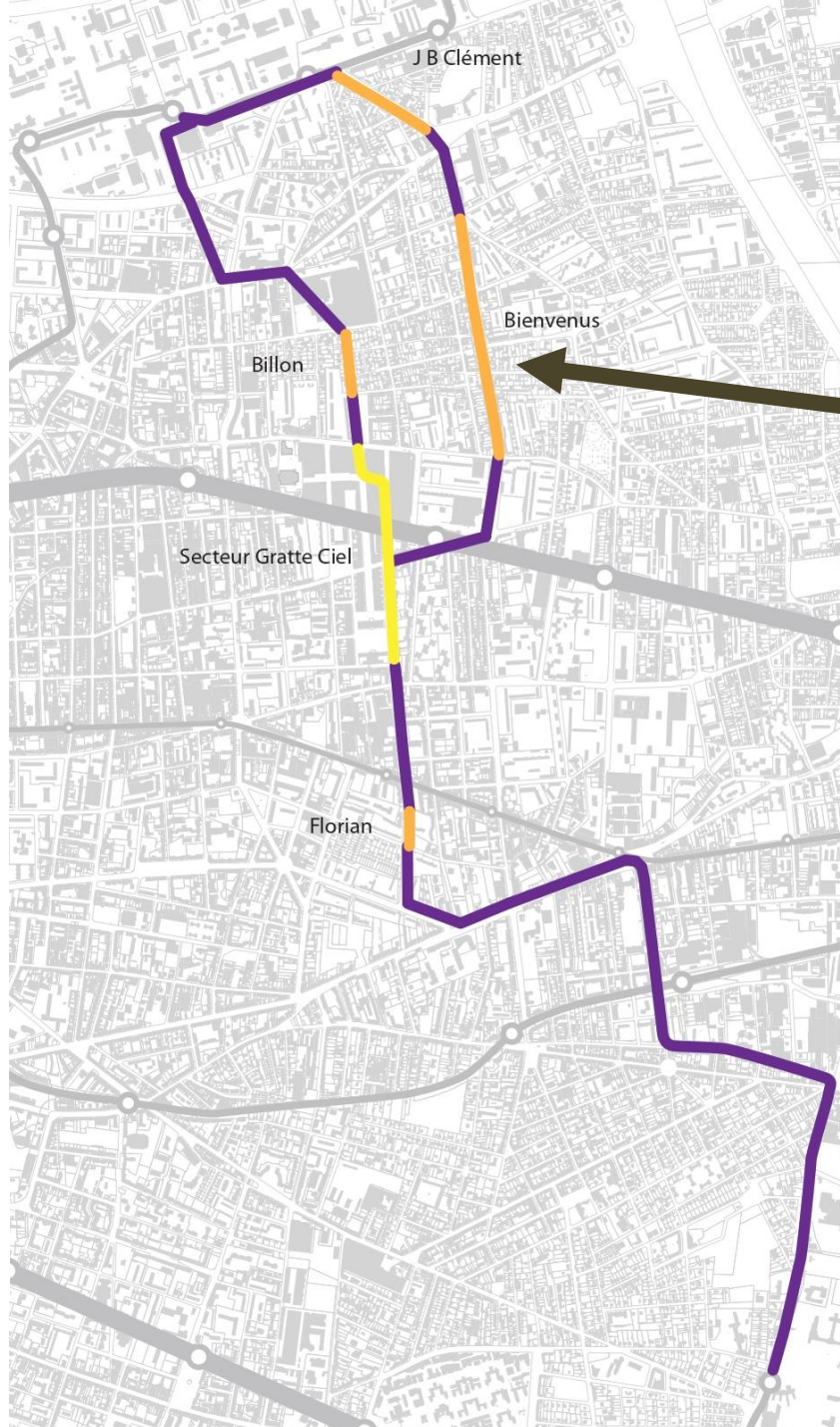
> **Amélioration** de la desserte du secteur résidentiel Bienvenus – Croix-Luizet.



## Tracé rouge

- > Site propre sur **82% du tracé.**
- > Aire piétonne sur Verlaine Nord et ZAC Gratte-Ciel

-  Site propre
-  Aire piétonne
-  Zone d'accès réservé riverains



## Tracé vert

- > Site propre sur **76% du tracé.**
- > Site banalisé sur la partie Nord du tracé : **risque de conflits d'usages**, notamment que les cyclistes empruntent la plateforme tramway.

## Tronc commun / caractéristiques communes

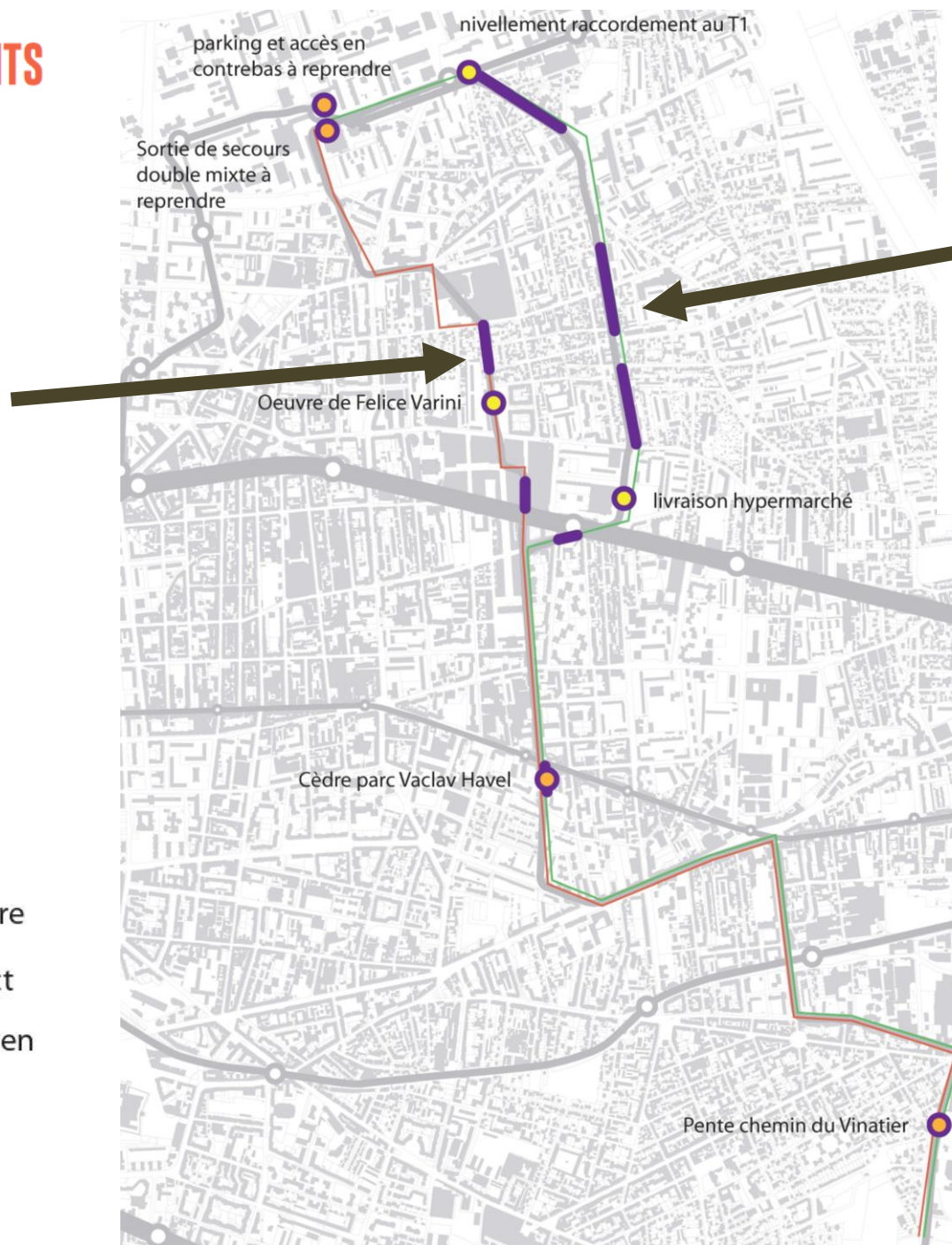
- > Plateforme tramway en site propre entre les Hôpitaux Est et le secteur de l'avenue Saint-Exupéry.
- > Aire piétonne sur la rue Paul Verlaine.

# INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS

## Tracé rouge

> **Contraintes** sur le secteur Billon, **soit 200 m** : élargissement de voirie sur une faible largeur (emprise non bâtie).

- 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



## Tracé vert

> **Contraintes** sur les axes Bienvenus, Château Gaillard et J.-B. Clément, **soit 1100 m** : élargissements de voirie ponctuels sur emplacements réservés (dont emprises bâties/non bâties).

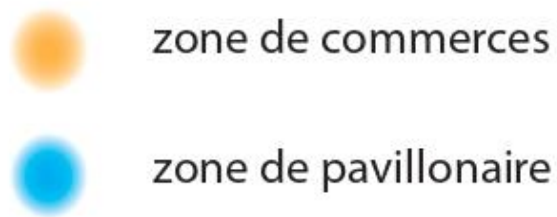
## Tronc commun / caractéristiques communes

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



## Tracé rouge

- > Cohabitation tramway / habitat pavillonnaire sur 200 m.
- > Bon potentiel d'aménagement urbain sur le reste du linéaire.



## Tracé vert

- > Cohabitation tramway / habitat pavillonnaire sur 1100 m.
- > Potentiel d'aménagement urbain limité.

## Tronc commun / caractéristiques communes

- > Levier d'aménagement urbain sur Kimmerling et Vinatier.
- > Cohérence du tramway avec le réaménagement du quartier Grandclément.
- > Apaisement de l'axe Verlaine.



# 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

## Tronc commun / caractéristiques communes

> Séparation classique des fonctions jusqu'à Grandclément.

> Aménagement cyclable sur l'ensemble du tronçon commun jusqu'à Grandclément.

## Tracé rouge

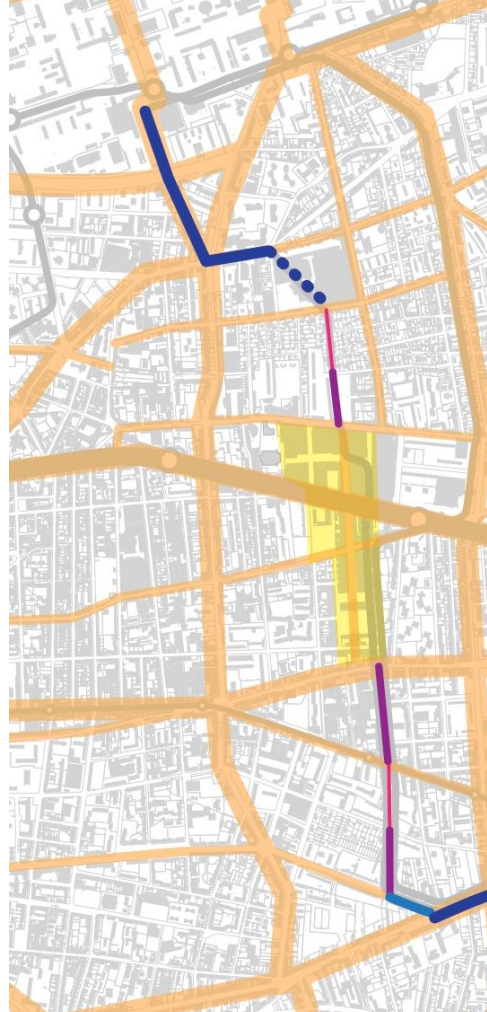
> Aménagement cyclable dédié sur 63% du tracé.

> Cohérence des aménagements avec le schéma directeur cycles.

## Tracé vert

> Aménagement cyclable dédié sur 54% du tracé.

> Secteur Bienvenus - J.-B. Clément : **axe structurant cycles à repositionner hors fuseau du tramway.**





### Tracé rouge

> 1 200 mètres linéaires contraints ou critiques.

### Tronc commun / caractéristiques communes

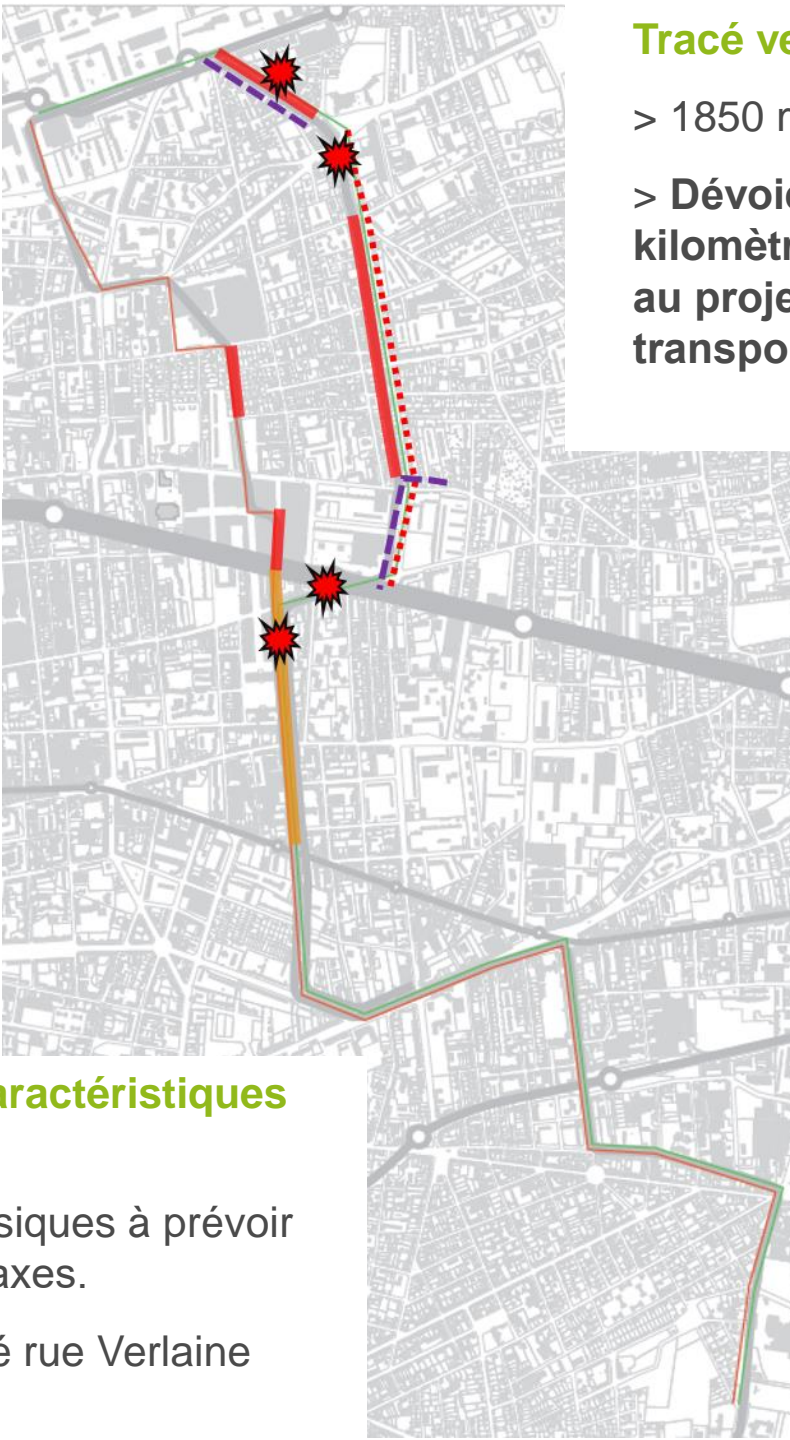
> Dévoiements classiques à prévoir sur l'ensemble des axes.

> Point de sensibilité rue Verlaine (chauffage urbain)






### Tracé vert

> 1850 mètres de secteurs critiques.

> Dévoisement sur plus d'un kilomètre, dans une rue adjacente au projet, d'un réseau majeur de transport d'eau potable.



### Légende

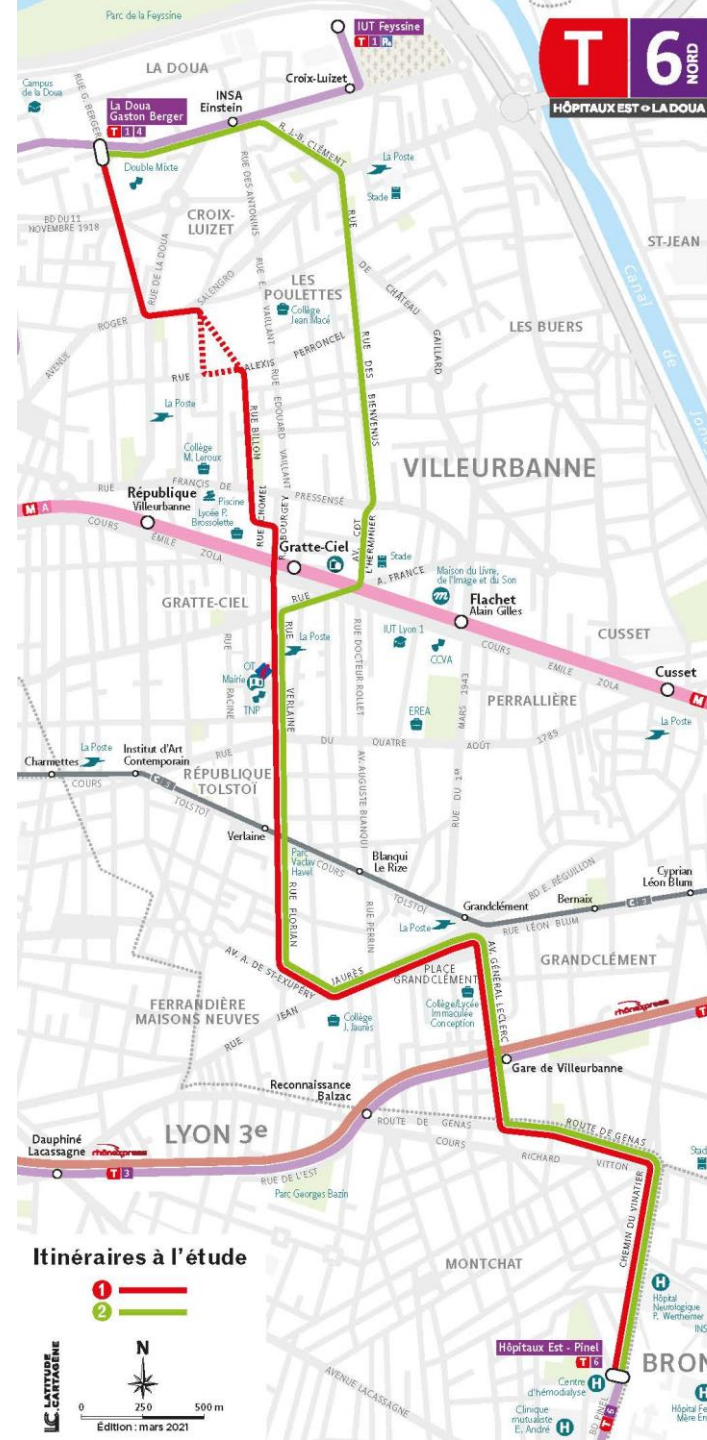
-  Secteurs critiques
-  Secteurs complexes
-  Réseau majeur à dévier hors fuseau (AEP)
-  Réseaux neufs impactés
-  Points durs (assainissement, Chauffage urbain)

## Tracé rouge

> Terminus La Doua dédié à T6, permettant les correspondances sans impacter l'exploitation des autres lignes.

## Caractéristiques communes

- > Fréquence à 10 minutes à la mise en service.
- > Fréquence à 7 minutes à l'horizon 2030.
- > Temps de parcours : 20 minutes entre La Doua et Hôpitaux Est.



## Tracé vert

> Risques d'exploitation partagés avec les lignes T1, T4 et future T9, entraînant une limitation de fréquence de l'ensemble des lignes.



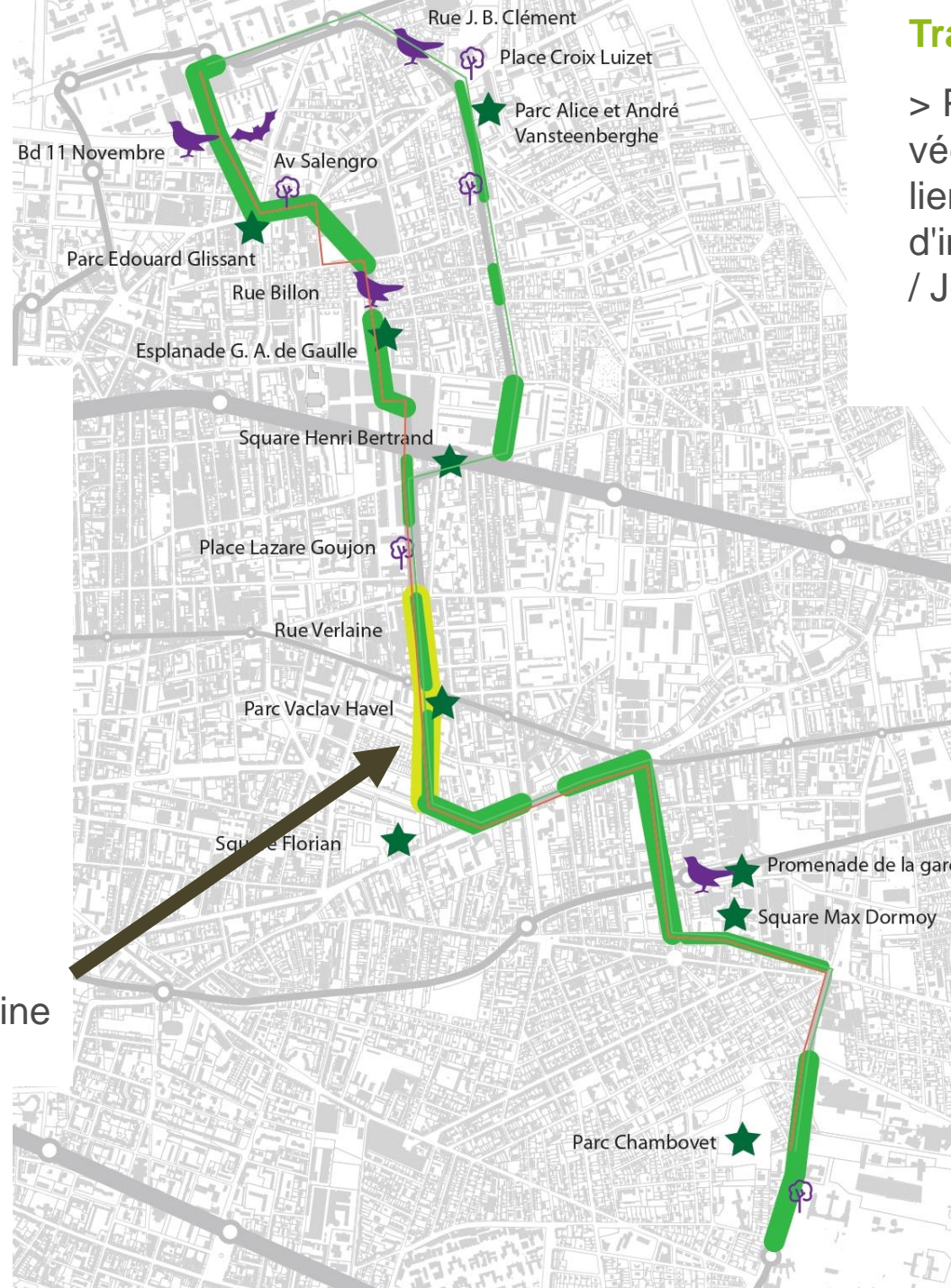
## Tracé rouge

> Bonnes capacités de végétalisation en lien avec le potentiel d'aménagements urbains (ACI, Spréafico...).

## Tronc commun / caractéristiques communes

> Bonnes possibilités de désimperméabilisation.

> Renaturation de la rue Verlaine



## Tracé vert

> Possibilités de végétalisation limitées en lien avec les contraintes d'insertion (voies Bienvenus / J-B Clément notamment).

### LEGENDE

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



## Légende

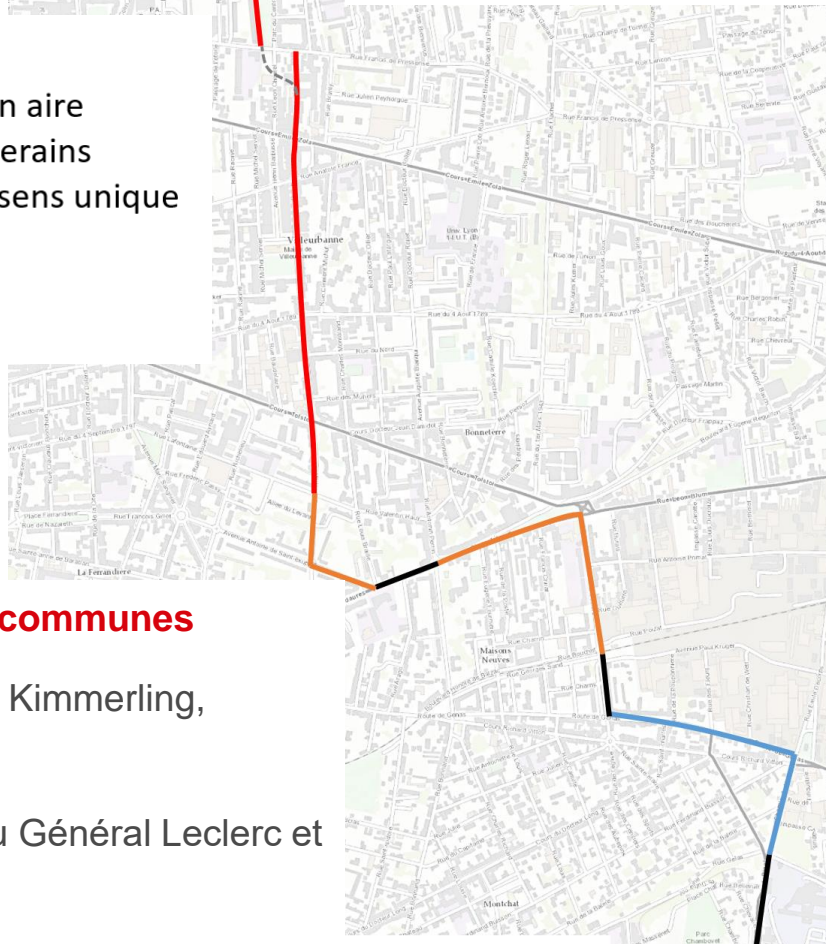
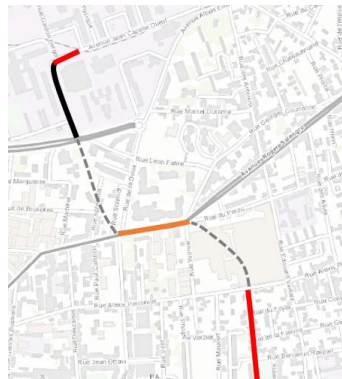
- Voie à double sens ou sens unique passée en aire piétonne ou réservée à la circulation des riverains
- Voie à double sens actuellement passée en sens unique
- Voie conservée en sens unique
- Voie conservée en double sens
- Tracé T6 Nord hors voirie existante

## Tronc commun / caractéristiques communes

- > Possible saturation des carrefours Kimmerling, Leclerc/T3, Jaurès/Perrin.
- > Mise à sens unique de l'avenue du Général Leclerc et de la place Grandclément.
- > Limitation de la circulation sur les voies de desserte Nord-Sud (rues Florian et Verlaine).

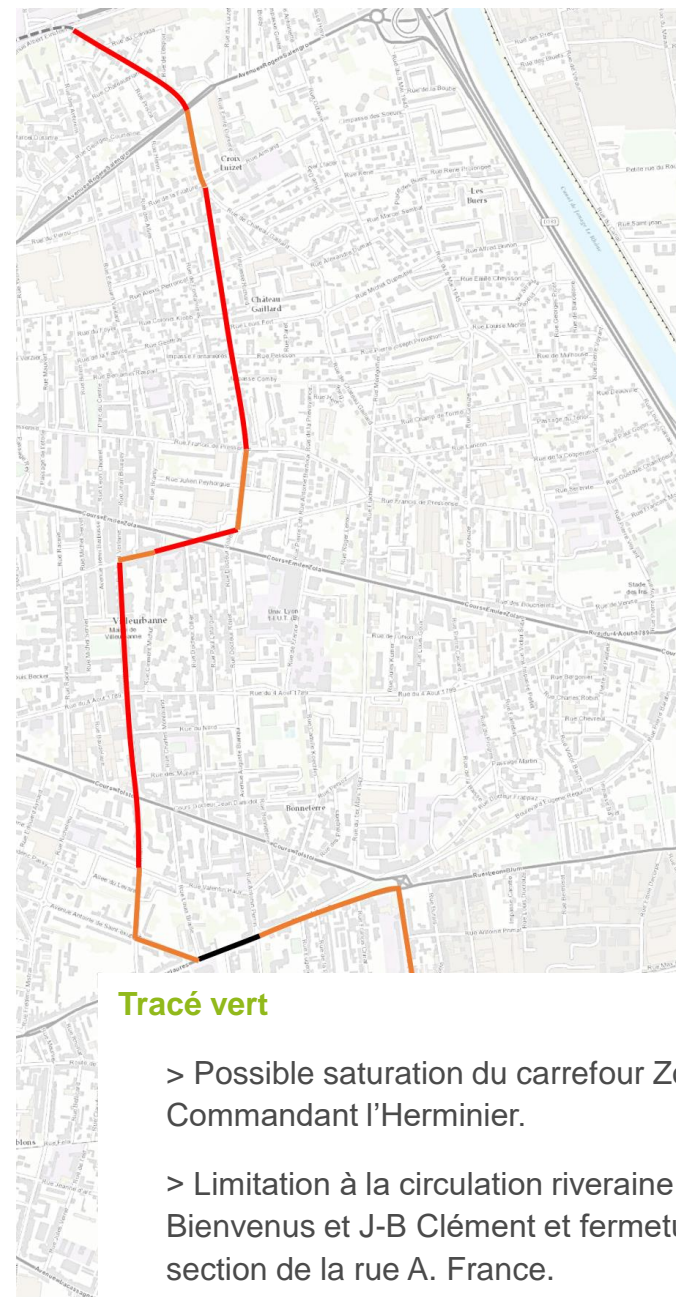
## Tracé rouge

- > Limitation à la circulation riveraine sur les rues Billon, Bourgey, Verlaine (tronçon A. France - É. Zola).



## Tracé vert

- > Possible saturation du carrefour Zola / Commandant l'Herminier.
- > Limitation à la circulation riveraine sur l'axe Bienvenus et J-B Clément et fermeture d'une section de la rue A. France.
- > Risque de reports de trafic sur des voies non adaptées (secteur Château Gaillard).





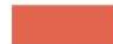




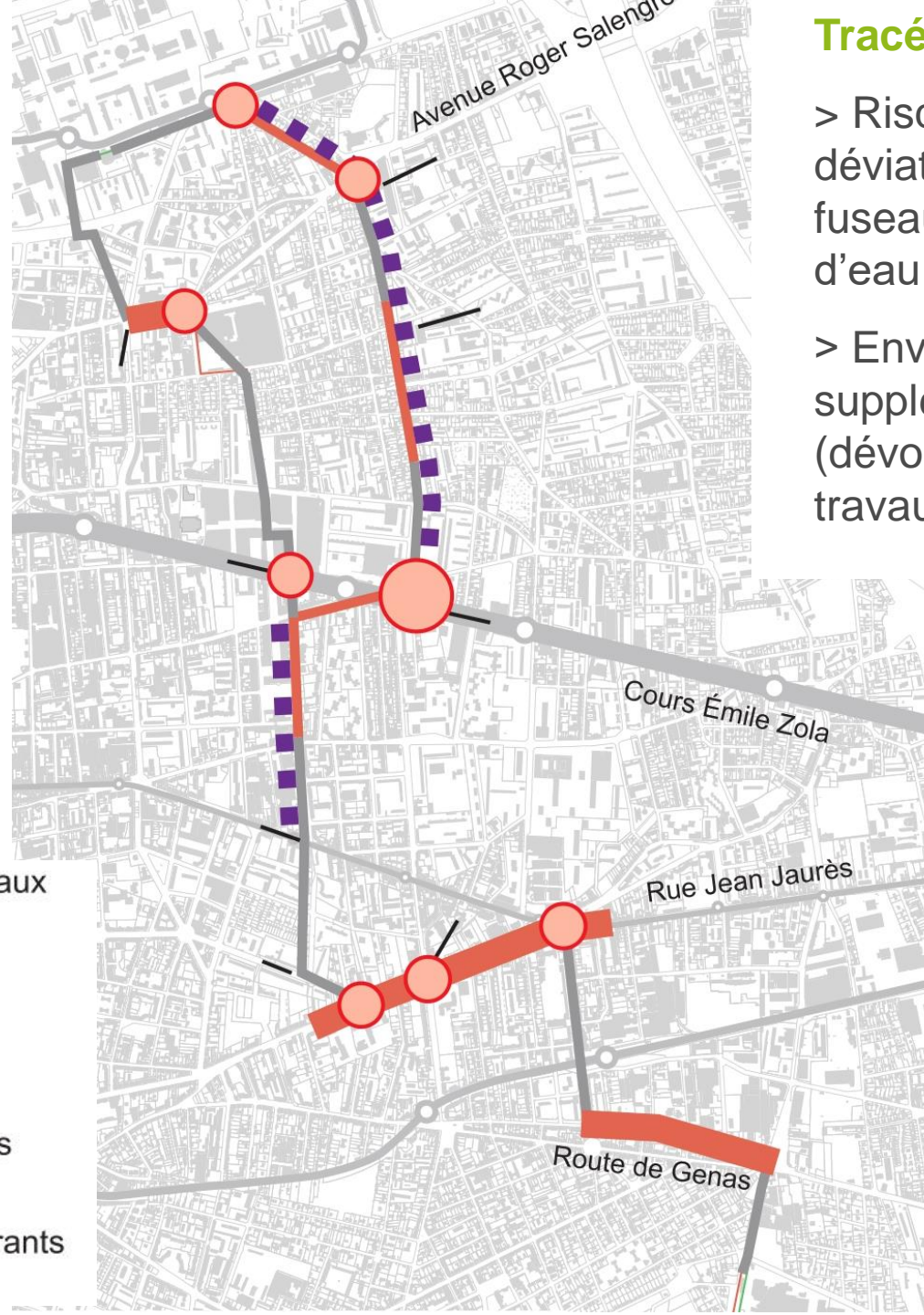


### Caractéristiques communes

> Planning d'études et travaux « tendu » compte tenu du contexte urbain de centre-ville.

> **140 M€ HT**

-  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

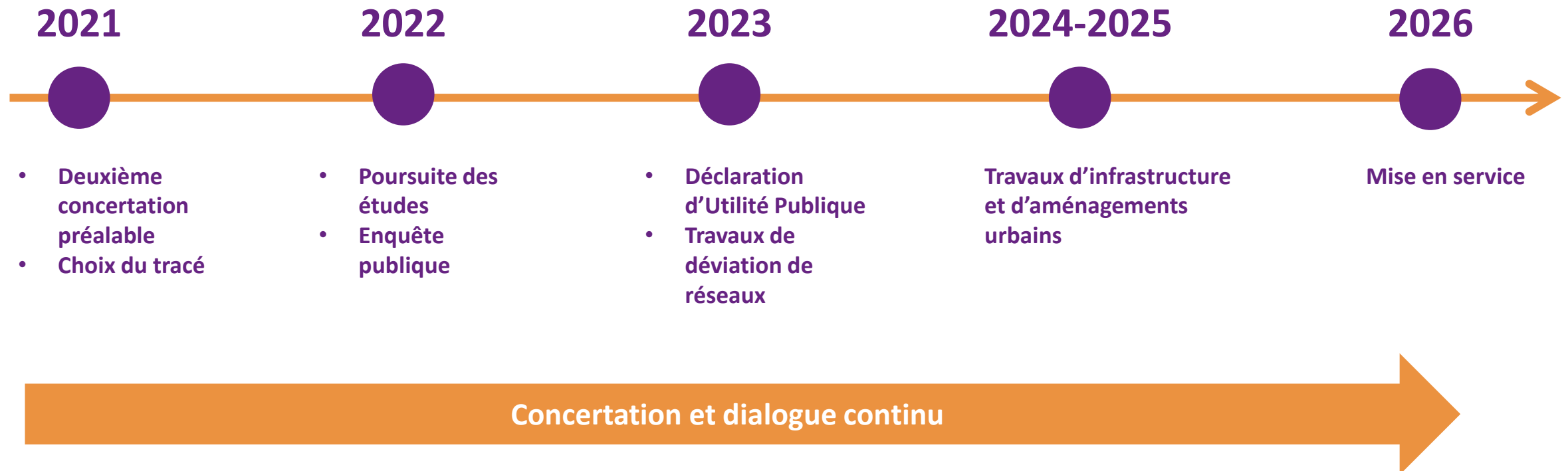


### Tracé vert

> Risque planning lié aux déviations réseaux hors fuseau (réseau structurant d'eau potable).

> Environ 7,5 M€ HT supplémentaires (dévoiements et linéaire travaux supérieurs).

# Un projet à horizon 2026



# Temps d'échange



# Tables-rondes

# Organisation des tables-rondes

## 3 tables rondes thématiques :

- Développement et vie économique
- Cadre de vie et vie locale
- Mobilité et accessibilité

## Pour échanger sur :

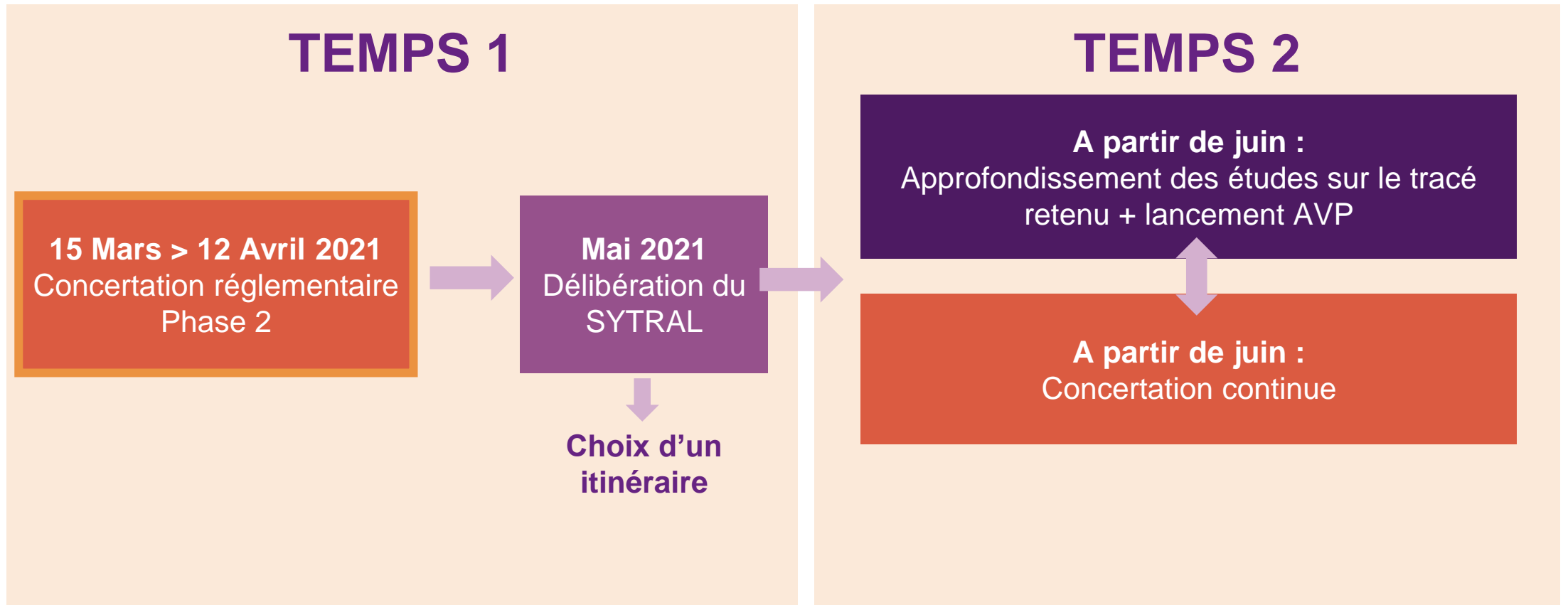
- Les enjeux à prendre en compte
- Les conditions de réussite du projet

# Restitution

# Zoom sur la concertation

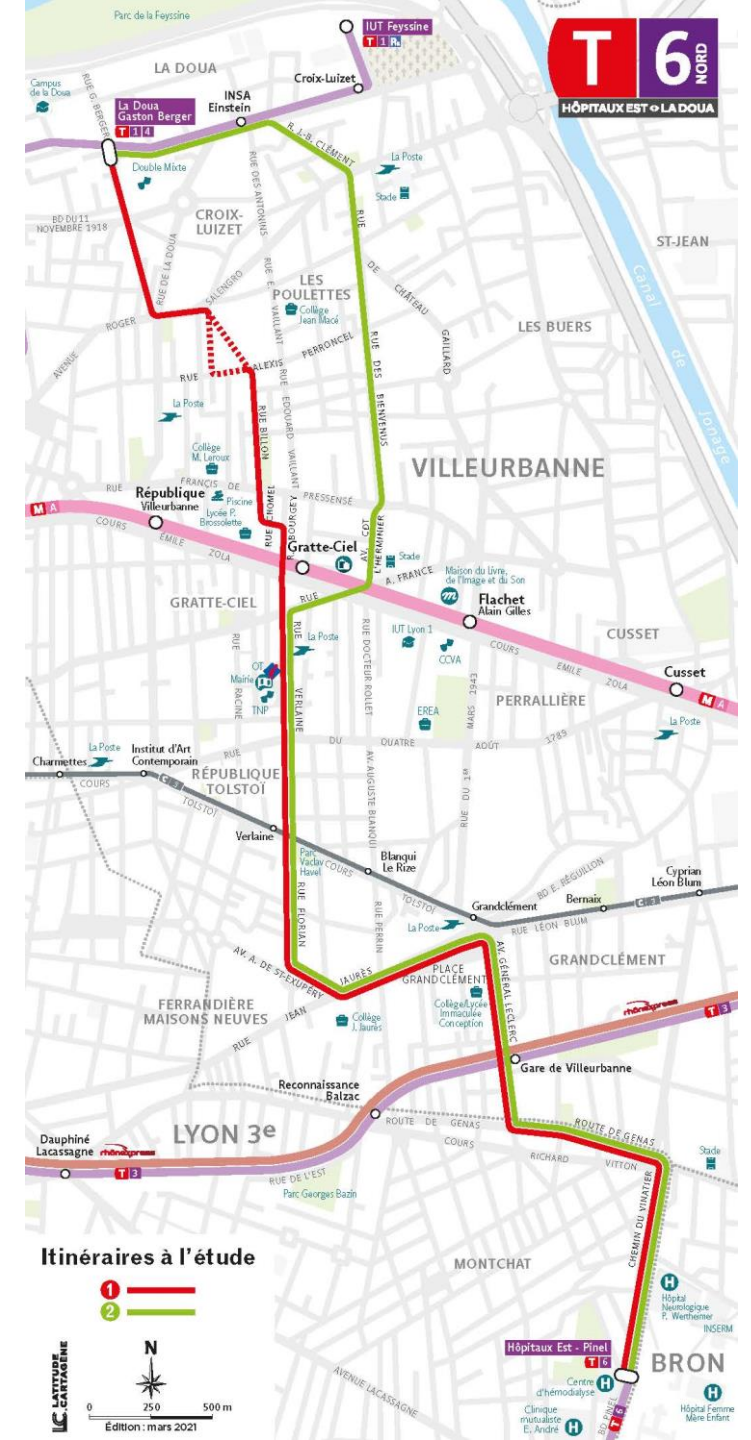
Séverine Lardellier, Responsable concertation

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



# 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](https://t6nord-sytral.fr)

Le questionnaire de la concertation



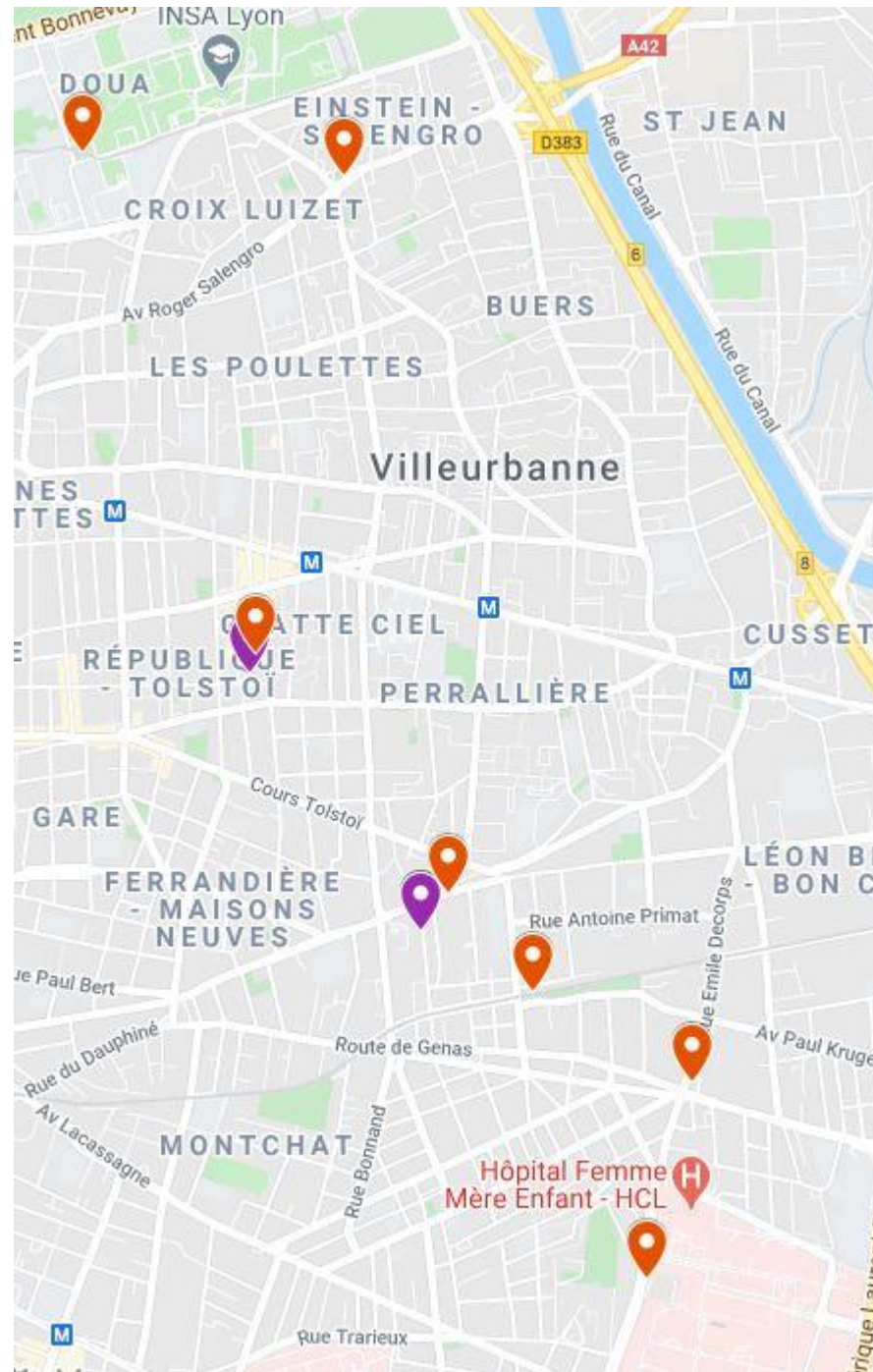
# De nombreuses rencontres

**1 soirée d'ouverture en ligne**

**4 ateliers en ligne**

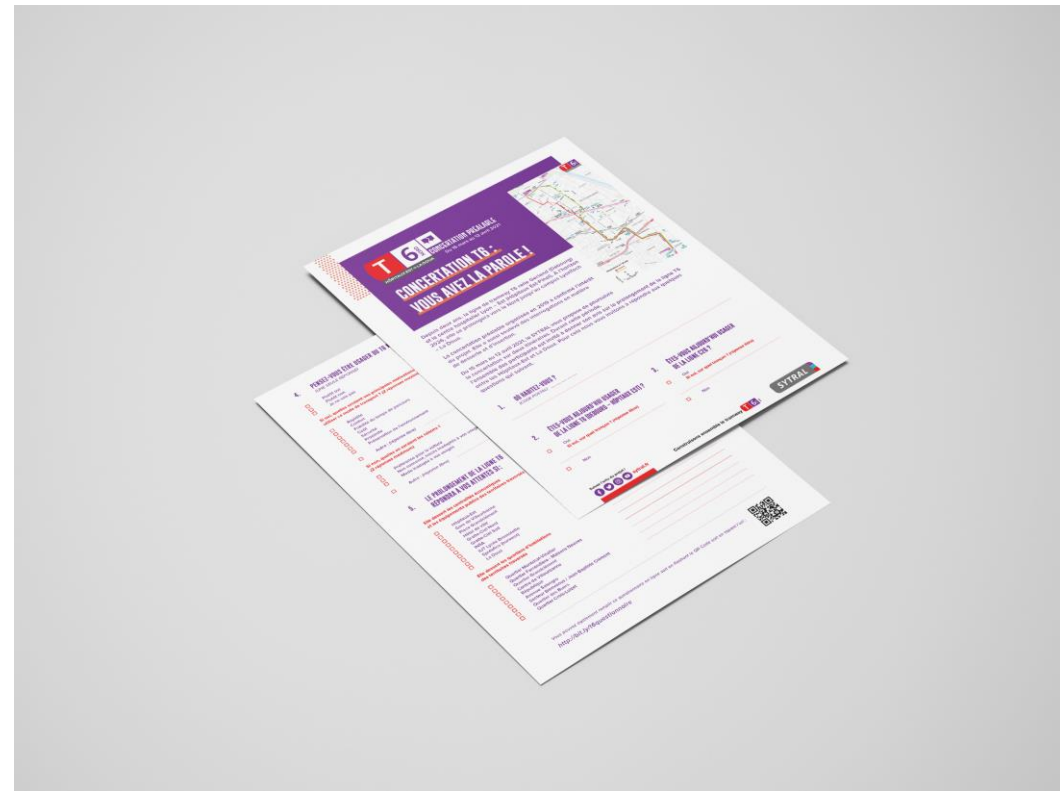
**3 permanences**

**7 stands mobiles**

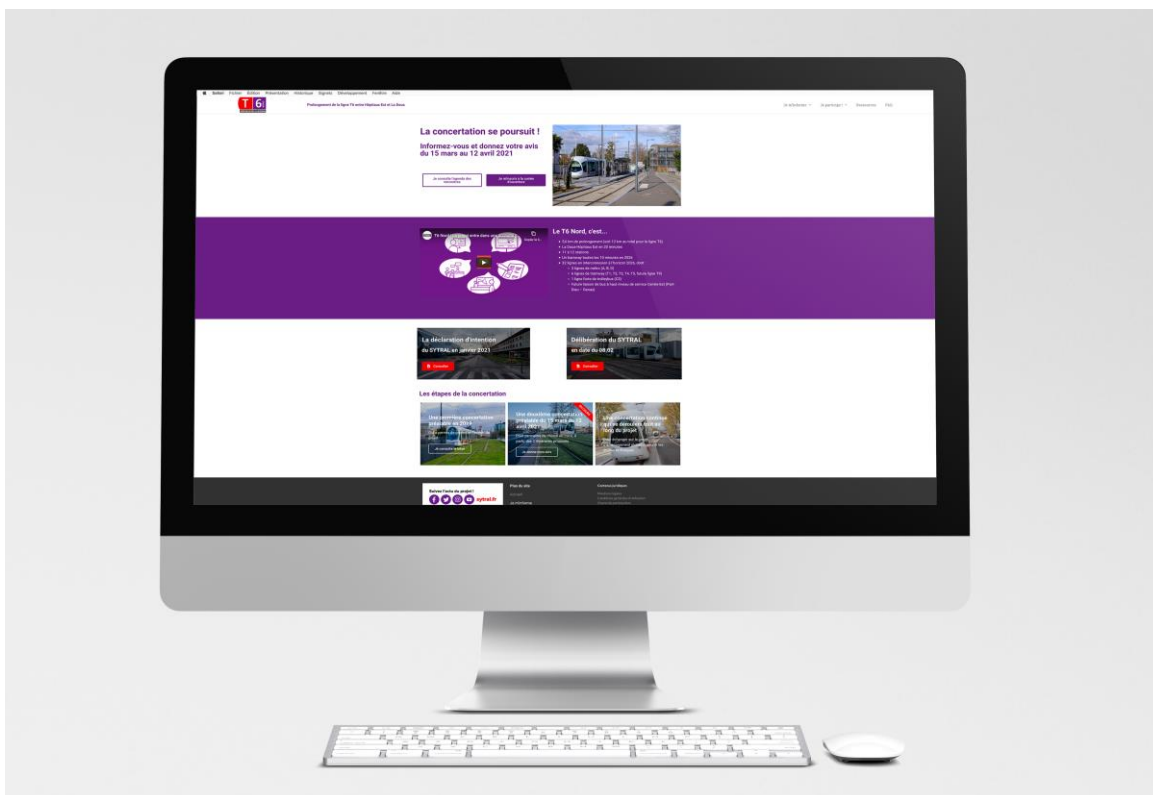




# Le dépliant et le questionnaire, des documents à relayer à vos réseaux



# Zoom sur la plateforme en ligne



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

**t6nord-sytral.fr**

# Conclusion



**Merci de votre attention !**