



COMPTE-RENDU : **Soirée d'ouverture** **Mercredi 17 mars 2021**





Animation :

- Claude COSTECHAREYRE

Intervenant.es :

- Bruno BERNARD, Président du SYTRAL
- Cédric VAN STYVENDAEL, maire de Villeurbanne
- Béatrice VESSILLER, Vice-présidente de la Métropole de Lyon
- Marion CARRIER, Adjointe déléguée aux transports et aux mobilités à la mairie de Bron
- Pauline SCHLOSSER, Adjointe déléguée aux déplacements, aux mobilités et au stationnement à la mairie de Villeurbanne
- Axel SABOURET, Chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER, Responsable concertation, SYTRAL

Durée de la réunion : 2h, 18h30 – 20h30

Nombre de connexions : 292 (au maximum)

En raison du contexte sanitaire, la soirée d'ouverture a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors du temps d'échange ainsi que par le tchat.

Vous pouvez visionner l'ensemble de la soirée d'ouverture ici :

<https://www.youtube.com/watch?v=azjwdRFG0oY>

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 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.

La soirée d’ouverture, qui s’est tenue le mercredi 17 mars, avait pour objectifs de :

- Lancer la démarche de concertation auprès du grand public ;
- Présenter le projet et les tracés soumis à la concertation ;
- Favoriser l’appropriation du projet par le plus grand nombre ;
- Recueillir les observations et avis afin d’enrichir le projet.

2. Ouverture de la soirée

L'animateur invite les participants à se renommer pour faciliter les échanges. Il invite les personnes qui ont des difficultés à se connecter à appeler le numéro de téléphone inscrit sur la slide.

L'animateur ouvre la soirée d'ouverture et rappelle qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable au projet de prolongement de la ligne de tramway T6. Il rappelle les consignes d'utilisation de Zoom pour un bon déroulement de la soirée.

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

Sondage n°1 : Dans quelle ville habitez-vous ?

- Villeurbanne : 74 %
- Lyon : 15 %
- Bron : 2 %
- Autre : 9 %

Une majorité des participants est donc Villeurbannaise.

L'animateur présente ensuite les intervenants.

L'animateur présente le déroulement de la soirée qui s'établit autour de 4 axes :

- L'historique du projet
- L'état d'avancement du projet
- La concertation préalable
- Le temps d'échange

Cédric Van Styvendael, le maire de Villeurbanne, remercie le SYTRAL pour l'organisation de cette soirée d'ouverture et les participants connectés. Il annonce que la mise en place du prolongement de la ligne de tramway T6 est une bonne nouvelle pour Villeurbanne. Il ajoute comprendre les inquiétudes et les questions que cela peut générer chez les habitants.

Il précise que la ville de Villeurbanne verra se réaliser d'autres projets améliorant la desserte de la ville et cite le T9 dont l'itinéraire reliera La Soie à La Doua (voire Charpenne) et la ligne de bus à haute fréquence centre-est qui reliera Saint-Exupéry à la Part-Dieu en passant par Villeurbanne. Il remercie le SYTRAL pour cette programmation ambitieuse.

Le maire de Villeurbanne revient ensuite sur l'ouverture de cette nouvelle concertation au sujet du T6 qui s'organise autour des résultats d'études techniques menées par le SYTRAL et répond à un engagement politique de sa part et de celle de Béatrice Vessiller. Il ajoute que cette soirée d'ouverture a pour but de partager le résultat de ces études.

Enfin, il annonce la tenue de prochaines phases de concertation qui se tiendront après la phase de concertation préalable, au sujet de la localisation des stations, de l'interconnexion du T6 Nord aux autres mobilités, etc.

Bruno Bernard, Président du SYTRAL, se dit heureux de l'organisation de la soirée d'ouverture sur le projet du prolongement du T6. Il précise que cette soirée marque le lancement du premier projet de la mandature 2020-2026 qui sera rapidement suivi par d'autres projets afin de réaliser 25 km de tramway d'ici la fin du mandat. Le Président insiste sur la volonté du SYTRAL et de la Métropole d'aménager des lignes de tramway à l'extérieur du centre de Lyon afin de répondre aux besoins d'une majorité d'habitants de la Métropole.

3. Retour sur l'historique du projet

L'**animateur** invite les participants à répondre à un sondage pour savoir s'ils sont familiers au projet T6 Nord.

Sondage n° 2 : Quelle connaissance pensez-vous avoir du projet T6 Nord aujourd'hui ?

- Très bonne : 22 %
- Bonne : 50 %
- Faible : 24 %
- Très faible : 3 %

La moitié des participants ont une connaissance qu'ils jugent « bonne » du projet. Ceci peut s'expliquer par leur participation à la concertation organisée en 2019.

Afin que chaque participant ait la même connaissance du projet, **Axel Sabouret, chef de projet T6 Nord**, revient sur son historique, la concertation mise en place en 2019 et les enseignements et décisions tirés de cette concertation.

Axel Sabouret présente ensuite les deux tracés soumis à la nouvelle phase de concertation suite au bilan de la précédente concertation :

- Le tracé historique approfondi, « tracé rouge »,
- Le tracé au Nord-Est, remis en perspective, « tracé vert ».

Il revient sur trois des variantes qui ont été étudiées dans le cadre d'une deuxième phase d'études préliminaires puis écartées et en donne les raisons.

Pour prendre connaissance des points exposés, vous référer :

- à la présentation, en annexe du présent compte-rendu
- à la vidéo de la soirée d'ouverture :

<https://www.youtube.com/watch?v=azjwdRFG0oY>

- **Question sur le tchat : des participants souhaitent savoir pourquoi l'aménagement d'un bus en site propre n'a pas été privilégié à l'aménagement d'un tramway.**

Axel Sabouret explique que la fréquentation du prolongement attendue avoisine les 55 000 voyages / jour à échéance 2030, en lien avec la croissance démographique envisagée sur ces secteurs. Le mode tramway, à la différence des bus, permettra de répondre à cette demande en déplacements et à l'évolution attendue. Axel Sabouret ajoute que la caractéristique « site propre » et les rails du tramway amoindrissent les interférences avec les usages communs notamment avec les voitures.

4. Le T6 Nord aujourd'hui

L'animateur 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 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 revient les critères de l'analyse multicritère. Ces critères ont pour objectif :

- D'aider à la décision et participer à éclairer le choix d'un tracé ;
- De se positionner comme élément central des études préliminaires qui 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.

Il présente ensuite une synthèse des **11 critères de l'analyse multicritère** que sont :

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

Pour prendre connaissance de l'analyse détaillée des 11 critères, consultez le dossier de concertation disponible dans les lieux de la concertation mais également à l'adresse suivante : https://t6nord-sytral.fr/wp-content/uploads/2021/03/dossier_concertation_t6_nord.pdf

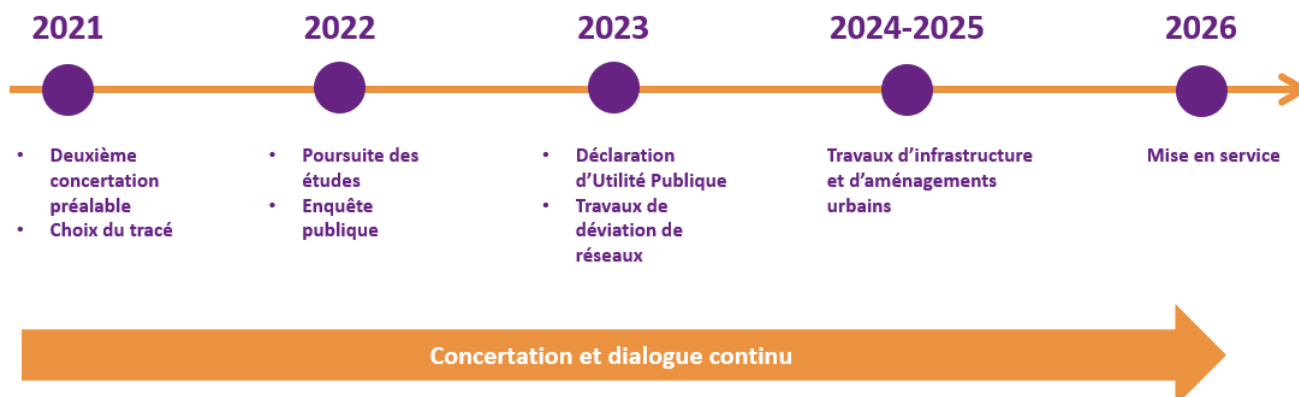
Pour prendre connaissance de la synthèse de l'analyse multicritère réalisée durant la soirée d'ouverture, consultez la présentation disponible en annexes de ce document.

Ou visionnez la vidéo de la soirée d'ouverture disponible à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?v=azjwdRFG0oY>

L'animateur précise qu'à cette analyse multicritère s'ajoute les avis exprimés lors de la concertation préalable pour la prise de décision du tracé.

Axel Sabouret annonce que la prise de décision au sujet du tracé retenu interviendra courant mai dans le cadre d'un comité de pilotage multi partenaires et sera proposé en suivant au vote du Comité syndical du SYTRAL en juin 2021.

Il présente ensuite le calendrier du projet :



- **Question sur le tchat : un participant demande si les conclusions de la précédente concertation, concernant en particulier le centre-ville, ont été intégrées dans les nouveaux tracés proposés.**

Axel Sabouret assure que les nouveaux tracés tiennent compte des retours de la précédente concertation. Il illustre ces propos en prenant pour exemple le passage du tracé en centre-ville par la rue Verlaine et non par la rue Henri Barbusse existante. Il complète en évoquant le choix de faire passer le tracé rouge par la rue Bourgey pour éviter Emile Zola afin de rejoindre la ZAC Gratte-Ciel par un nouveau passage.

- **Question sur le tchat : des participants souhaitent savoir s'il y a une volonté de renforcer le centre de Villeurbanne afin d'éviter que les Villeurbannais ne se rendent à Lyon par commodité.**

Cédric Van Styvendael répond que les tracés n'ont pas pour objectif d'éviter une « fuite » vers Lyon. Il précise que le prolongement du T6 a pour principal objectif de mettre en place un transport en commun sur l'axe Nord / Sud, à ligne forte et à fréquence régulière, à l'échelle de Villeurbanne. Il ajoute que le principal enjeu est de relier le campus de La Doua au centre-ville pour intégrer à la vie de la ville les 35 000 étudiants présents sur le campus. Il précise que le tracé rouge est qualifié de « historique » car il reprend la volonté initiale d'accompagner des projets urbains importants par les transports en commun en site propre. Le Maire de Villeurbanne complète en disant qu'un tracé passant par le centre amoindrit le risque de densification que génère un tracé passant plus à l'Est : un tracé passant par le centre réduit les impacts financiers sur le foncier.

- **Question sur le tchat : les participants demandent des précisions sur la zone en pointillés représentant la zone ACI sur le tracé rouge.**

Axel Sabouret explique que cette zone est en pointillés pour tenir compte de la disponibilité incertaine concernant ce terrain à l'échelle du planning de l'opération. Il précise que la Métropole et le propriétaire du terrain sont en discussions quant à l'avenir de cette parcelle.

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 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.

Séverine Lardellier-Nesme précise que le SYTRAL met à disposition des dispositifs d'information dans les différents 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).

Retrouvez les différents outils d'information sur le projet en ligne :

<https://t6nord-sytral.fr/la-concertation/>

Elle ajoute que chacun peut participer à la concertation en déposant des avis dans les lieux de la concertation, en ligne ou lors des rencontres avec le SYTRAL.

Elle informe alors de la tenue de ses rencontres qui ont lieu sous forme de :

- 4 ateliers en ligne ;
- 3 permanences ;
- 7 stands mobiles.

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>

6. Temps d'échange

Suite aux différents temps de présentation, l'**animateur** ouvre le temps d'échange.

- **Question sur le tchat : Est-il possible de faire passer le tramway sous terre dans les secteurs contraints ?**

Axel Sabouret répond que les travaux ne sont pas de la même ampleur. Les coûts seraient trop importants.

- **Question à l'oral : Le participant craint que le prolongement du T6 subisse des retards en heure d'affluence. Il affirme ensuite que les riverains souhaitent que le prolongement passe par l'itinéraire vert.**

Axel Sabouret répond qu'un des avantages du mode tramway est notamment sa fiabilité et sa régularité, notamment du fait de sa circulation en site propre et de sa priorité aux feux, et que l'ensemble des dispositifs mis en œuvre devraient permettre de limiter les retards, y compris en heure d'affluence.

- **Question à l'oral : un habitant du secteur Nord vers La Doua informe que beaucoup de maisons sont en préemption et souhaite savoir si, sur le secteur Spréafico, un projet, notamment de parc, était prévu. Il réitère sa question concernant la zone ACI. Il demande également s'il pouvait être envisagé d'aménager les deux tracés proposés.**

Béatrice Vessiller souhaite rassurer sur la concertation et assure que rien n'est encore décidé et qu'il est important que chacun s'exprime. Concernant les projets urbains et les préemptions, Madame Vessiller explique que la ville de Villeurbanne se porte acquéreur sur plusieurs secteurs car la ville porte plusieurs projets urbains et souhaite maîtriser son foncier. Au sujet de Spréafico, elle informe que si le tracé rouge est retenu, un projet urbain global, considérant le passage du tram sera mis en place. Elle évoque ensuite le parc du centre et déclare qu'il ne sera pas complètement obéré par le passage du tramway si le tracé rouge est retenu. Concernant la zone ACI, elle informe que l'entreprise a quitté le site. La mairie de Villeurbanne s'est engagée à un projet de parc sur une partie du site. Elle ajoute qu'en fonction de la période où la mairie maîtrisera le foncier, le projet de parc sera élaboré et le tracé empruntera l'une des deux options symbolisées par les pointillés sur le plan présentant les tracés. Elle conclut en informant que le réseau de bus sera réorganisé une fois le tramway mis en place.

- **Question à l'oral :** un habitant rue Jean-Baptiste Clément informe que les citoyens concernés par le projet n'ont pas été prévenus de l'ouverture de la concertation et des impacts sur le cadre de vie comme les risques d'expropriation et les nuisances liées au passage du tramway. Il regrette l'organisation de la soirée d'ouverture en visioconférence et dit que cela ne permet pas une expression libre. Il informe également qu'il a écrit un courrier au maire de Villeurbanne et qu'il est en attente de réponse.

Cédric Van Styvendaël rappelle que le projet d'une ligne Nord / Sud de tramway est un projet de longue date qui était également l'un des objets principaux de la campagne municipale. Il regrette que certaines personnes n'aient pas été informées et comprend les inquiétudes exprimées. Il informe que des discussions avec les personnes directement impactées par le projet seront mises en place. Le Maire entend les remarques quant à l'organisation de la soirée en visioconférence mais déclare qu'en crise sanitaire, c'est le seul moyen de continuer à associer les citoyens aux différents débats. Il assure que le choix du tracé n'est pas décidé car l'avis de citoyens comptera autant que celui des élus, des techniciens du SYTRAL.

Séverine Lardellier-Nesme précise que le SYTRAL tient à ce que les citoyens puissent échanger avec le maître d'ouvrage par courriers ou courriels. Elle ajoute que des boîtages du dépliant du projet et d'un questionnaire ont été réalisés entre le 8 et le 22 mars. Elle informe que lorsque l'itinéraire sera retenu, la chargée de relation riverains du SYTRAL ira à la rencontre des personnes impactées. Elle rappelle ensuite les dates des permanences et des stands mobiles.

- **Question à l'oral :** un participant demande pourquoi un passage par le cours Tolstoï n'est pas étudié. Il souhaite également savoir ce qu'il adviendra du stationnement dans les rues traversées par le tram. Enfin, il questionne sur les nuisances sonores liées au passage du tramway toutes les 7 minutes.

Axel Sabouret répond qu'un passage par le cours Tolstoï avait été étudié mais qu'entre temps, la ligne C3 a été mise en place sur cet itinéraire. Ainsi, il a été choisi de proposer un nouveau tracé qui élargisse les secteurs desservis, notamment Maisons-Neuves, ce qui explique le passage par la rue Jean Jaurès. Au sujet du stationnement, il informe que 80 % du stationnement actuel va être supprimé et déplacé en partie sur d'autres rues. Cependant, les places PMR et les aires de livraisons seront maintenus. Enfin, concernant les nuisances sonores, lorsqu'un tracé sera retenu, en fonction de la distance entre la plateforme de tramway et des façades, des dispositifs techniques spécifiques pourront être mis en place pour les réduire.

- **Question à l'oral :** Le participant souhaite savoir si des expropriations sont prévues sur l'itinéraire du tracé vert. Il reconnaît les avantages des deux tracés mais s'interroge sur le passage par Jean-Baptiste Clément plutôt que par la rue Perroncel ou la rue de la Filature ou encore la rue du Pérou, ce qui reviendrait à proposer un tracé mixte.

Axel Sabouret répond qu'il y aura un impact potentiel sur le foncier dans les secteurs étroits (rues de 10 à 12 mètres). L'une des solutions proposées est de banaliser la plateforme du tramway pour permettre aux riverains de l'emprunter en voiture. Il informe que le SYTRAL va réaliser des études, lorsqu'un tracé sera choisi, pour limiter au maximum l'impact sur le foncier. Les parcelles concernées ne sont donc pas connues pour le moment. Au sujet du passage par Perroncel, celui-ci fait partie des multitudes de variantes étudiées durant les études de faisabilité qui n'a pas été retenue pour problèmes d'insertion et de giration. Les itinéraires proposés aujourd'hui sont les plus pertinents au regard des contraintes techniques et de la desserte.

Béatrice Vessiller ajoute que les acquisitions foncières seront les plus limitées possible. Concernant le tracé vert, elles seront limitées au nécessaire pour faire passer le tramway sans aller jusqu'à créer une voirie très large pour limiter les acquisitions. Elle informe que les acquisitions se feront à l'amiable dans la mesure du possible. Elle précise que les expropriations se feront seulement avec les personnes qui ne souhaitent pas vendre dans une emprise rue des Bienvenus limitée au strict nécessaire pour le passage du tramway et l'accès riverain.

- **Question à l'oral :** la participante veut savoir comment se fera l'accès pour les riverains aux parkings souterrains pendant la phase de travaux et après cette phase, quel que soit le tracé retenu. Elle interroge ensuite l'insertion des câbles sur les façades et les dégradations que cela peut générer ainsi que l'entretien de ces câbles et des vibrations engendrées par ces câbles et par le passage du tramway.

Axel Sabouret répond que les accès riverains et commerçants seront maintenus durant toute la durée des travaux, hormis sur des périodes très courtes, de 2 à 7 jours, périodes pendant lesquelles une solution de rechange sera proposée. Il dit également que le projet prévoit la restitution de l'ensemble des accès riverains à la fin des travaux. Il ajoute au sujet des ancrages de câbles sur les façades que ces dispositions peuvent effectivement s'avérer nécessaires lorsque les façades sont proches du tramway. Au sujet des vibrations, il précise qu'il est très rare d'avoir des remontées sur le sujet des riverains concernés et que, si c'est le cas, des dispositifs anti-vibratils peuvent être mis en place et que, par retour d'expérience, cela fonctionne bien.

- **Question à l'oral :** le participant informe qu'il habite avenue Roger Salengro, dans un quartier dynamique mais pourtant peu desservi par les transports en commun, ce qui le gêne notamment pour aller travailler. Il demande alors pourquoi ne pas choisir le tracé vert qui pourrait désengorger l'avenue Roger Salengro. Il ajoute que la zone sur laquelle passe le tracé rouge est déjà bien desservie.

Béatrice Vessiller répond que l'intérêt du tracé vert est de desservir des parties de Villeurbanne peu desservies.

Cédric Van Styvendael précise que des études de complémentarité sont menées au passage du tramway selon les deux itinéraires étudiés. Il informe de la mise en service de la ligne T9 sur la même période que le T6 Nord. Cette ligne T9, au tracé indéfini aujourd'hui, partira de la Soie, enjambera le canal de Jonage, passera sous le périphérique et ira jusqu'à La Doua, voire jusque Charpenne. Il ajoute qu'il est alors certain que le quartier des Sœurs, voire le quartier des Buiers au Nord seront desservis. Une fois le tracé du T9 travaillé, il est possible de revoir la circulation et la fréquence du C17, surtout au niveau de l'avenue Roger Salengro. Le Maire complète en affirmant qu'il est nécessaire d'articuler l'ensemble des projets de transport pour se construire un jugement éclairé sur le tracé à choisir. Il rappelle que rien n'est encore décidé et que la concertation va permettre d'éclairer la décision. Il faut que le maillage de la ville réponde à l'intérêt commun des habitants de la ville.

- **Question à l'oral :** Le participant souhaite savoir pourquoi le tracé commun emprunte la route de Genas et pourquoi aucun arrêt n'y est prévu. Il exprime son incompréhension envers ce choix plutôt que les deux autres proposés lors de la précédente concertation. Il ajoute qu'un autre itinéraire aurait eu moins d'impact pour les habitants et aurait permis de traverser place de Kimmerling pour rejoindre le studio 24.

Axel Sabouret répond que la zone route de Genas est un secteur contraint mais une insertion mutualisée avec la future Ligne Centre-Est sur un site propre commun paraît intéressante. Le passage du tramway par le chemin du Vinatier vient desservir la zone Kimmerling. Au sujet de l'implantation des stations, rien n'est arrêté aujourd'hui. Une implantation de principe est considérée route de Genas, il faudra déterminer si cette insertion est maintenue ou mutualisée avec une insertion proche de gare de Villeurbanne par exemple. Enfin, il rappelle que l'itinéraire traversant la place Kimmerling a été écarté à l'issue de la première concertation au printemps 2019.

- **Question à l'oral :** La participante remarque que la rue Billon est une rue étroite. Elle souhaite savoir ce qui empêche la mise en place d'une voie unique sur ce passage pour limiter l'impact sur le foncier et les nuisances.

Axel Sabouret répond que la solution de la voie unique s'adapte à des sections courtes, pour ne pas fragiliser l'exploitation globale de la ligne, notamment au-delà d'une certaine fréquence (7 minutes).

- **Question à l'oral :** Le participant remarque qu'au niveau du Centre Hospitalier Est, il y a actuellement deux parkings gratuits, beaucoup utilisés par les usager.es de l'hôpital et peu entretenus. Il s'interroge sur l'aménagement d'un parc au niveau de ces parkings.

Axel Sabouret répond que des aménagements verts ont déjà été réalisés sur cette zone dans le cadre de la réalisation du tronçon Debourg-Hôpitaux Est et que les fonctionnalités vont être maintenues le plus possible malgré l'aménagement du prolongement de la ligne de tramway T6. Il précise que les études de conception, qui seront réalisées après le choix du tracé, vont servir à mettre en place des solutions pour conserver les arbres remarquables.

Séverine Lardellier-Nesme ajoute que lors de l'atelier avec les acteurs constitués, il a été convenu avec un représentant du groupe hospitalier de mettre en place des discussions au sujet de cette zone comprenant Chemin du Vinatier et route de Genas pour travailler sur les circulations, le stationnement, les girations de manière à s'adapter aux usages du personnel hospitalier et des patient.es. Elle invite les participants à se joindre aux temps des ateliers pour échanger autour de ces sujets.

- **Remarque à l'oral :** Le participant remarque qu'il est difficile de se positionner en faveur du tracé rouge puisque son itinéraire définitif est encore incertain au niveau des zones ACI et Spréafico. Il ajoute aussi que le tracé rouge réalise beaucoup de virages, ce qui apparaît comme un défaut pour le trajet d'un tramway selon lui. Il se prononce en faveur du tracé vert car il offre une meilleure desserte de Villeurbanne, notamment des zones Château Gaillard et Croix-Luizet. Il complète en disant que la zone Nord-Est de Villeurbanne est en pleine expansion et qu'il est important de penser à la desserte de ces quartiers sur une vision à long terme. Il conclue en soulevant le fait que les deux tracés raccordent La Doua au centre de Villeurbanne.

Cédric Van Styvendael répond que la seule ambiguïté du tracé rouge repose sur la partie de la zone ACI. Il précise que le traitement de cette zone dépend des négociations avec les propriétaires du foncier. Une fois l'acquisition du terrain faite, il sera possible de faire un choix sur l'itinéraire du tracé rouge. Il informe que l'étude privilégiée est le passage du tramway par la parcelle mais qu'il est nécessaire d'avoir une alternative.

- **Remarque sur le tchat :** Certains participants jugent que le tracé rouge a des objectifs commerciaux, qu'il cherche à développer des intérêts privés de certains commerces.

Cédric Van Styvendael dit que ce projet a des objectifs commerciaux mais la zone commerciale située sur Gratte-Ciel est maîtrisée par la collectivité. Il explique que cela signifie que la nature des commerces est définie par la collectivité et les habitants. Il ajoute qu'il est important que la desserte en transports en commun accompagne le développement de cette zone commerciale et précise que la ville n'essaie pas de préserver des intérêts commerciaux privés avec le projet de prolongement du T6.

- **Question à l'oral :** Le participant souhaite savoir lequel des deux tracés est le plus rapide. Il remarque que le vert est moins sinueux. Il demande ensuite comment se fera le choix du tracé après la première phase de concertation passée, et veut savoir si cette dernière est le seul élément pris en compte dans la décision du choix du tracé. Enfin, il cherche à comprendre pourquoi la mise en service se fera en 2026, soit un an plus tard que ce qui était annoncé précédemment.

Séverine Lardellier-Nesme répond que la concertation va contribuer au choix final du tracé mais qu'à celle-ci s'ajoute l'analyse multicritère. Suite à la concertation, le bilan des contributions va être rédigé et les thématiques qui vont en ressortir vont venir compléter les études menées. Elle informe que ce sera le comité syndical du SYTRAL qui validera définitivement l'itinéraire retenu en juin 2021. Elle complète en disant qu'une délibération sera partagée aux citoyens avant d'ouvrir une nouvelle phase de concertation en juin pour travailler plus finement les aspects du projet sur l'itinéraire retenu.

Axel Sabouret explique que la mise en service était initialement prévue fin 2025 et que le retard de la mise en œuvre en 2026 est dû à l'impact de la crise sanitaire, au report des élections municipales et au choix d'approfondir les études techniques suite à la première concertation. Il répond ensuite à la question sur les temps de parcours et informe que les deux itinéraires rejoignent La Doua aux Hôpitaux Est en 20 minutes environ chacun.

- **Remarque à l'oral :** Un membre de l'association La Ville à Vélo déclare qu'il est favorable au projet du T6 Nord car ce dernier permet le renouvellement de la voirie. Il dit qu'il est alors possible d'imaginer l'insertion des modes doux comme des pistes cyclables pour favoriser le changement des habitudes de transports des habitant.es et accompagner l'évolution du trafic vélo à l'échelle de la Métropole. Il déclare que l'association va se montrer attentive à la qualité des aménagements cyclables mis en place le long du tracé, et également sur des espaces contraints.
- **Question à l'oral :** Le participant souhaite savoir s'il est possible de passer le tramway en souterrain sur le tronçon route de Genas car c'est une zone dense. Il se dit favorable au tracé vert mais souhaite savoir s'il est possible d'allonger l'itinéraire sur la rue Gaillard car c'est un des axes principaux Nord / Sud de Villeurbanne.

Axel Sabouret rappelle que le passage du tramway en souterrain coûte cher et n'est pas envisagé pour le prolongement du tramway T6 car cela ne correspond pas aux enjeux de la ligne. Il ajoute que l'itinéraire passant par Flachet lors de la première concertation passait par la rue Gaillard mais qu'il n'a pas été retenu car en termes de desserte population / emplois, il était inférieur de 15 % par rapport aux deux tracés proposés. Il complète en disant que ce tracé par Gaillard / Flachet ne permet pas la desserte du centre-ville, qui est l'un des objectifs du projet de prolongement de la ligne T6.

- **Question à l'oral :** Le participant veut connaître l'impact du T6 Nord sur les lignes de bus, notamment la C26. Il craint que cette ligne ne soit supprimée alors que les tracés ne correspondent pas totalement à son itinéraire. Selon lui, sa suppression empirerait la desserte de certains secteurs comme de Grange-Blanche à Grandclément ou de Grandclément à Mairie de Villeurbanne. Il demande également s'il est envisageable de prolonger le tramway jusqu'à Cité Internationale pour lier Caluire à Villeurbanne sans passer par Charpenne, comme c'est le cas actuellement.

Axel Sabouret répond que dans le cadre d'opération d'aménagement de modes lourds, il y a toujours une réorganisation du réseau de surface, donc du réseau de bus actuel, qui tiendra compte des futures lignes de tramway, dont T9, ou de BHNS telle que LCE. Il informe qu'un état des besoins est réalisé pour ce faire. Il précise que la ligne C26 sera réorganisée mais qu'elle desservira toujours les quartiers cités et sera renforcée par d'autres lignes de bus réorganisées ce qui permettra une desserte plus fine du secteur. Au sujet de la desserte de la Cité Internationale, les études prospectives n'ont pas montré une demande forte en desserte de cette zone par l'itinéraire T6 Nord actuellement. Il dit que cela pourrait être reconsidéré dans quelques années.

7. Conclusion

Cédric Van Styvendael, Maire de Villeurbanne, souligne qu'il est indispensable d'ouvrir le débat sur le choix du tracé. Il remarque que le tracé retenu doit répondre le mieux aux besoins de desserte des habitants. Il ajoute qu'il est important de se projeter au long terme et de considérer les prochaines évolutions des transports en commun. Il remercie les participants à la réunion.

Bruno Bernard, Président du SYTRAL, remercie les participants. Il souligne qu'il est important d'associer les habitants sur ce projet et de pouvoir répondre à leurs inquiétudes. Il invite les citoyens à continuer à participer pour aider au choix du tracé. Il assure que des réponses seront apportées aux questions posées durant la soirée qui n'ont pas pu être traitées.

L'animateur invite les participants à s'informer des prochains rendez-vous de la concertation et les remercie pour leur participation avant de conclure la soirée d'ouverture.

8. Questions sur le tchat

Au cours de la réunion, les participant.es ont pu s'exprimer à travers le tchat. Les questions sont regroupées par thématiques. Le SYTRAL y répond à travers ce compte-rendu.

Le choix du mode

- **Est-il possible de couvrir en mode « tunnel » le tramway qui circulerait en surface pour réduire les nuisances ?**

Réponse : Suivant la distance aux façades riveraines de la plateforme tramway, le projet pourra prévoir la mise en place de dispositions techniques spécifiques pour limiter les nuisances sonores. L'ensemble des dispositifs permettant de réduire les effets sonores pourra être précisé en concertation continue, grâce à l'avancée des études techniques. L'option d'un tunnel n'est pas privilégiée pour des raisons visuelles et financières.

- **Peut-on envisager de réaliser une voie verte de tramway sur tout le tracé choisi ?**

Réponse : Un engazonnement est prévu sur les sections de la plateforme qui ne nécessitent pas de partage avec les voitures et/ou vélos. Il n'est donc pas envisageable de créer une voie verte sur tout l'itinéraire. Cependant, la végétalisation de l'aménagement est prévue au maximum.

- **A-t-on des exemples de villes où le tramway est enterré hormis Bruxelles, Rennes et Strasbourg ?**

Réponse : Des villes comme Nice et Rouen ont également des lignes de tramway en partie enterrées.

- **L'exploitation de T6 sera-t-elle faite en rames courtes (Citadis 302) ?**

Réponse : La mise en service du T6 est prévue avec des rames de 32 m de long mais l'ensemble des aménagements et des infrastructures seront réalisés pour accueillir à terme des rames de 42 m de long (quais notamment).

Le tracé

- **Pourquoi n'y a-t-il pas de station à Arago pour la correspondance au C11 et au collège ?**

Réponse : L'emplacement des stations n'est pas encore défini. Il le sera dans le cadre des études de conception qui débutera en septembre 2021.

- **Quelles centralités le tracé vert dessert-il ?**

Réponse : Le tracé vert dessert, comme le rouge, les 4 centralités principales : Hôpitaux Est, Place Grandclément, Centre-ville et campus LyonTech-La Doua. Ensuite, le parti pris sur ce tracé vert est de desservir les quartiers plus résidentiels à l'est de Villeurbanne.

- **Ne pouvait-on pas envisager une desserte des Buers et un tracé rectiligne qui ressemble plus à un tracé de mode lourd ?**

Réponse : La variante « Flachet », étudiée lors de la première concertation, avait pour objectif de renforcer la desserte sur les quartiers Perralière, Les Buers et Croix-Luizet. Elle a été écartée car elle ne répondait pas à un objectif de desserte du cœur de Villeurbanne et présentait par ailleurs un potentiel de desserte population/emplois moindre de 15% par rapport aux 2 tracés proposés. Le quartier des Buers sera desservi par des bus car les lignes seront réorganisées en fonction du tracé choisi.

- **Le tramway va-t-il traverser le futur parc à la place de ACI ?**

Réponse : La Métropole de Lyon est en négociation avec l'entreprise ACI pour obtenir le foncier. En fonction de la temporalité de son obtention, si le tracé rouge est retenu, le tramway passera par le projet de parc.

- **Faut-il privilégier la fluidité au détriment des zones de chalandises ?**

- **Réponse :** En contribuant à la baisse de la pollution, à la recomposition paysagère et à l'affirmation des modes doux, le projet aura un effet direct sur l'amélioration de la vie urbaine. Avec l'extension des espaces piétonniers du centre-ville, les fonctions urbaines devront être repensées (terrasses, stationnement, accessibilité commerciale...) C'est tout l'objet de la période de concertation continue. Ainsi, le projet de prolonger le T6 ne se fait pas au détriment des zones commerciales.

- **Ne vaut-il mieux pas raisonner sur l'intérêt général et la desserte plutôt que sur le nombre d'habitants impactés ?**

Réponse : Les tracés proposés sont ceux qui ressortent des études techniques comme les moins impactant et répondant aux besoins du plus grand nombre.

- **Pourquoi ne pas considérer un tracé au milieu de la rue des Antonins en grande ligne droite ?**

Réponse : Ce tracé fait partie des variantes étudiées et a été écarté au titre des contraintes d'insertion et d'impact réseaux.

- **Avez-vous prévu un simulateur d'itinéraire multimodal avec l'intégration des deux tracés de ligne de tramway ?**

Réponse : Les études techniques menées se concentrent effectivement sur les conséquences de l'intégration du tramway dans l'environnement urbain de Villeurbanne. Les deux tracés proposés ont fait l'objet d'une étude multicritères, y compris par l'utilisation d'outils de modélisation (MODELy notamment).

- **Pourquoi le tracé historique est-il remis en cause ?**

Réponse : Le tracé historique n'est pas remis en cause, il a été adapté en fonction des contributions déposées lors de la première concertation et des compléments d'études préliminaires.

- **Le C26 dessert le Parc de la tête d'or, ce qui n'est pas le cas du T6 Nord, peu importe le tracé. Comment se fera donc cette liaison ?**

Réponse : Les lignes de bus seront adaptées en fonction du tracé retenu pour assurer une desserte que ne permet pas le tramway T6.

- **Pourquoi faire passer le tramway sur le 2e tronçon prolongé vers la cheminée alors que des demandes au sujet d'une longue avenue piétonne et commerciale sont exprimées ?**

Réponse : Le passage du tramway n'empêche pas la mise en place d'aires piétonnes. Les deux modes peuvent cohabiter grâce à des aménagements sécurisés.

- **Comment les tracés ont-ils été définis ? Pourquoi ne pas trouver une alternative à ces 2 tracés ?**

Réponse : Les 2 tracés présentés tirent les enseignements des différentes études menées depuis 2015, de la première concertation préalable et des propositions alternatives exprimées par les parties prenantes du territoire. Le dossier de concertation présente 3 variantes étudiées lors des études préliminaires, réexaminées en 2020, puis définitivement écartées :

- variante « Flachet » ;
- variante « Pressensé/Colin » ;
- variante « Perrin/Blanqui ».

Les deux scénarii proposés combinent le meilleur des différents tracés et variantes étudiées.

- **A-t-il été envisagé de faire circuler le tramway sur 1 voie dans chaque sens, sur 2 tracés différents ?**

Réponse : Cette solution s'adapte à de petits itinéraires. De plus, il faut que des rues proches géographiquement soient compatibles à l'insertion du tramway. L'impact foncier cherche à être réduit au maximum. Cela suppose également un doublement voies concernées par les travaux.

Le bilan et les conclusions de la précédente concertation

- **Comment les conclusions de la concertation précédente ont-elles été prises en compte dans les options de passage au centre-ville de Villeurbanne ?**

Réponse : L'intérêt du projet a fait l'objet d'un large consensus en 2019. Le tracé historique a été approfondi et adapté aux contributions déposées lors de la concertation de 2019, ce qui explique le passage dans le centre-ville de Villeurbanne. Depuis, le SYTRAL a approfondi les caractéristiques du T6 Nord afin de vérifier la faisabilité des différentes alternatives demandées en concertation (passage ou non par l'avenue Henri Barbusse, possibilité d'une desserte plus à l'Est, sur l'axe Bienvenus, Château-Gaillard, J-B Clément...).

Les services

- **La fréquence du passage du tramway toutes les 7 minutes est-elle valable en heure de pointe ?**

Réponse : Le SYTRAL confirme que le projet sera réalisé pour permettre une fréquence de passage de 10 minutes à la mise en service et de 7 minutes en 2030.

- **L'arrivée du tramway dans une zone n'augmente-t-elle pas la densité population / emploi ?**

- **Réponse :** L'arrivée d'un tramway impacte l'attractivité d'une zone. Cependant, les emprises localisées au Nord de Gratte-Ciel et aux abords de la rue Spréafico sont vouées à la programmation immobilière. Le T6 Nord constitue une double opportunité :

- desservir les futurs quartiers résidentiels ;
- contribuer au « modelage » du tissu urbain.

La structuration urbaine et la densité des « nouveaux » quartiers ne dépend pas du T6 Nord en tant que tel, mais des outils de politique de la ville, et plus précisément du SCoT, du PLU-H, du PDU.

- **Comment sera assuré la sécurité aux stations et sur la zone banalisée ? Quelles seront les solutions mises en œuvre ?**

Réponse : Les dispositifs de sécurité installés répondront aux normes réglementaires, notamment par le biais de la signalisation lumineuse tricolore.

Le calendrier du projet

- **Le projet va-t-il être réalisé en une seule fois ou en deux temps avec un arrêt de la 1ère phase au Parc du Centre ?**

Réponse : Il est prévu de réaliser les travaux d'infrastructure du tramway et d'aménagement urbain en une seule phase. Le début des travaux de déviation des réseaux se feront à partir de 2023. Les travaux d'infrastructure tramway et d'aménagement urbain auront lieu à partir de 2024 pour une mise en service du tramway en 2026.

Le coût du projet

- **Qui finance ces projets de mobilités ?**

Réponse : Le budget global est estimé à 140 M€ HT à l'issue des études préliminaires (valeur décembre 2020). Un surcoût est estimé à 7,5 M€ HT sur le tracé vert (dévoiements de réseaux et linéaire plus importants). Pour l'année 2021, le financement du SYTRAL s'appuie à 43% sur le Versement transport (340,9 M€), à 30,9 % sur les recettes commerciales (244,5 M€) et à 26,02 % sur les contributions des collectivités membres du SYTRAL et les aides de l'Etat. Le T6 Nord sera financé par le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet.

La cohabitation des modes dans les espaces contraints

- **Qu'est-il prévu pour la cohabitation des pistes cyclables, trottoirs et voies de tramway ? Comment proposer des cheminements sécurisés pour les vélos ?**

Réponse : Sur le tracé rouge, la cohabitation des modes est délicate rue Billon, sur 200 m. Sur le tracé vert, la cohabitation des modes est délicate sur 1100 m (axe Bienvenus - J-B Clément). Sur ces secteurs, la circulation sera réservée aux riverains et la plateforme tramway sera partagée avec les voitures, avec le risque qu'elle soit également empruntée par les cyclistes. Le partage des usages concerne également les cycles et les piétons. Les études techniques et la prochaine phase de concertation permettront de déterminer les aménagements les plus adaptés selon les secteurs. L'installation de pistes cyclables en site dédiés sera privilégiée lorsque cela sera possible.

Les impacts fonciers

- **Différentes questions sur les impacts fonciers très personnelles et localisées : est-on capable d'évaluer les impacts fonciers du projet à ce stade du projet ?**

Réponse : Le parti pris du SYTRAL est de concevoir un projet limitant au maximum les élargissements de l'espace public sur le parcellaire privé. Si les études préliminaires ont permis d'identifier les secteurs à enjeux, les premières estimations chiffrées ne seront stabilisées qu'une fois le tracé définitif choisi et les différents profils d'insertion du tramway précisés. C'est tout l'objet des études ultérieures (études d'avant-projet et études de projet) et de la phase de concertation continue qui s'ouvrira en mai 2021. Le SYTRAL est à l'écoute des riverains dès maintenant.

- **Le tracé rouge traverse des îlots occupés aujourd'hui (industriels ou résidentiels) comment voyez-vous l'insertion et l'intégration urbaine de ces îlots ?**

Réponse : Sur le tracé rouge, le secteur à enjeux identifié est la rue Billon côté Est. Le SYTRAL envisage en priorité de réduire le profil de voirie. L'élargissement de l'espace public sur des parcelles privées bâties ou non bâties sera envisagé en dernier recours, sur les sections de l'itinéraire où la réduction du profil de voirie ne suffit pas. Les accès riverains seront conservés.

- **Quel impact des zones restreintes sur des futurs projets immobiliers (construction d'immeubles au niveau des bâtiments existants) ?**

Réponse : Dans les secteurs en devenir, les aménageurs ou promoteurs devront tenir compte de la proximité du tramway.

- **Une étude sur l'impact des vibrations sur les immeubles sera-t-elle effectuée ?**

Réponse : Des études d'impacts seront effectuées pour prévoir des aménagements anti-vibrations en cas de nécessité.

- **A combien estime-t-on la largeur d'insertion de l'aménagement du tramway ?**

Réponse : La largeur d'insertion minimum de l'aménagement du tramway et des différentes fonctions de voirie varie entre 12 et 14 mètres. Selon les modes considérés dans l'aménagement de la voirie, l'insertion peut aller de 16 mètres (zone piétonne, partage de voie vélos / voitures en sens unique, une voie de tramway, partage d'une voie de tramway avec la voiture) à 30 mètres (zone piétonne de chaque côté de la voirie, voie cyclable de chaque côté de la voirie, passage des voitures en double sens, passage du tramway sur deux voies).

Les dispositifs d'accompagnement des personnes impactées

- **Un dispositif sera-t-il mis en place pour les personnes impactées par le passage du tramway ? Des aides financières seront-elles proposées aux habitants touchés par certaines nuisances ?**

Réponse : La question des enjeux fonciers et de l'organisation de la vie urbaine feront l'objet d'une concertation continue jusqu'à la mise en service du T6 Nord en 2026. La concertation préalable qui s'ouvre est donc bien la poursuite d'un projet commun, pour lequel les habitants, usagers et riverains seront régulièrement sollicités.

Circulation et stationnement

- **Comment seront gérés les sens de circulation automobile avec la mise en œuvre du tramway ?**

Réponse : L'aménagement du tramway suppose la révision du plan de circulation sur certains secteurs. D'un point de vue général, le SYTRAL entend offrir aux habitants la possibilité de se déplacer sans voiture. Sur le tracé rouge, des aménagements du plan de circulation ou des réductions de voies avec priorité au tramway sont envisagées. Sur ce tracé, seule la rue Billon est fermée à la circulation générale et réservés aux riverains et livraisons. Sur le tracé vert, les axes Anatole France, Bienvenus et J-B Clément pourraient être fermés à la circulation et réservés aux riverains et livraisons. Ces dispositions d'aménagement impliqueront un partage de la plateforme du tramway. Cela soulève un risque de conflits d'usage entre le T6 Nord et les voitures (axe Bienvenus – J-B Clément notamment), et un risque de report sur des voies inadaptées.

- **Comment les livraisons pourront-elles être assurées dans les secteurs concernés et dans les rues qui deviendront piétonnes ?**

Réponse : Durant les travaux, des fermetures à la circulation devront être opérées dans les secteurs contraints (rue Florian, rue Verlaine, rue Billon...) et sur certains axes structurants du tronçon commun. Sauf intervention ponctuelle, les livraisons et les accès riverains seront toutefois maintenus pendant toute la durée des travaux. Un travail conjoint avec les commerçants et la chargée de relations riverains permettra de comprendre les besoins de livraisons et de préciser le plan de circulation durant et après les travaux. Ces échanges auront lieu en phases d'étude et tout au long de la phase travaux pour adapter le dispositif.

- **Sera-t-il possible de circuler sur les rails du tram dans certaines circonstances comme le passage des pompiers ou pour des déménagements ?**

Réponse : Sur le tracé rouge, la cohabitation des modes est délicate rue Billon, sur 200 m. Sur le tracé vert, la cohabitation des modes est délicate sur 1100 m (axe Bienvenus - J-B Clément). Sur ces secteurs, la circulation sera réservée aux riverains et la plateforme tramway sera partagée avec les voitures, avec le risque qu'elle soit également empruntée par les cyclistes. Bien sûr, les véhicules à accès prioritaire pourront emprunter la plateforme du tramway sur l'intégralité du linéaire.

- **Comment seront gérés les services tels que la collecte des ordures ménagères sur les zones du tramway ?**

Réponse : Les cheminements piétons, l'accès des services de sécurité, l'enlèvement régulier des ordures ménagères, le maintien des services publics (transports, adduction d'eau ...) seront assurés pendant toute la durée du chantier. Les études de conception incluront les besoins liés à ces services pour les maintenir en phase exploitation.

- **La rue Paul Verlaine va-t-elle passer en sens unique ?**

Réponse : La piétonisation de la rue Verlaine est engagée en dehors du projet de tramway proprement dit. Ces opérations d'aménagement urbain sont portées par la Métropole de Lyon et la Ville de Villeurbanne. Le T6 Nord vient en appui de ces transformations.

- **Peut-on réfléchir à un plan de circulation sur le modèle des Superblocks de Barcelone où l'automobile ne représente que 20 % des déplacements dans certains quartiers ?**

Réponse : Le T6 accompagne la piétonisation du centre-ville. Celle-ci s'inscrit dans un projet plus global visant à réduire la place de la voiture, accélérer le report modal vers les transports en commun, réduire la pollution et, au final, apaiser la ville.

- **Les stationnements supprimés seront-ils rétablis ailleurs ? Une solution est-elle prévue pour les riverains ne possédant pas de garage ?**

Réponse : La suppression des stationnements est bien souvent une nécessité pour libérer une emprise nécessaire au développement du projet. Une majorité de stationnements sera donc supprimée quel que soit l'itinéraire choisi. En revanche, l'intégralité des accès PMR et livraisons, seront restitués. Avec l'extension des espaces piétonniers du centre-ville, les fonctions urbaines devront être repensées (terrasses, stationnement, accessibilité commerciale...) C'est tout l'objet de la période de concertation continue.

Concernant les stationnements privés, le SYTRAL ne peut en aucun cas contraindre les habitants à se débarrasser de leur véhicule. Les stationnements privés (garage, cour...) verront leurs accès maintenus.

- **La rue Spreafico va-t-elle être ouverte sur la Doua ?**

Réponse : L'aménagement de la zone relève de la Métropole de Lyon.

Les impacts sur les activités économiques / les marchés

- **Qu'est-il envisagé pour le marché de Grandclément ?**

Réponse : Les marchés seront relocalisés. Des discussions sont en cours entre la ville de Villeurbanne et les commerçants pour trouver un emplacement pérenne pour les marchés manufacturés et alimentaires.

- **Va-t-il y avoir un ravalement de façade place Grandclément ?**

Réponse : La requalification de façade à façade implique :

- la réfection des trottoirs
- le traitement de la chaussée
- la plantation d'arbres
- le renouvellement du mobilier urbain et de l'éclairage
- les aménagements liés aux stations
- des aménagements vélo

Le ravalement des façades n'entre donc pas dans le cadre du prolongement du tramway.

- **Des commerces vont-ils être déplacés ?**

Réponse : Il n'est pas prévu de relocalisation de commerces dans le cadre de l'opération. Un interlocuteur dédié permettra aux commerçants d'évaluer l'effet du projet sur leur activité, que ce soit sur le long terme ou durant les travaux. Dans ce deuxième cas de figure, ils pourront bénéficier du dispositif amiable du SYTRAL, revu en 2018, qui leur évite notamment de prendre à leur charge les frais d'expertise.

Les impacts sur l'espace public

- **Le tracé rouge passe-t-il par le parc du centre ? Le projet permettra-t-il de revitaliser le parc du Centre ?**

Réponse : Le tracé rouge longe le parc du Centre. L'insertion du tramway permettra de considérer un réaménagement de ses abords.

- **Est-ce que la plateforme sera en ballast permettant d'infiltrer l'eau pluviales ou en béton engazonné ne le permettant pas ? Vous avez parlé d'une plateforme engazonnée pour permettre de désimperméabiliser les sols. Comment concilier cela avec une plateforme béton imperméable ?**

Réponse : Le SYTRAL considère l'enjeu environnemental. Globalement, le projet a pour objectif de participer à la désimperméabilisation des sols, y compris sur la plateforme dont nous confirmons une bonne part en engazonnée.

- **Quels seront les effets du projet sur le plan visuel et sonore ? Le passage des virages sera-t-il bruyant ? Des solutions sont-elles envisagées contre ces nuisances ?**

Réponse : Le passage d'un tram ne génère pas plus de nuisance sonore qu'une rue sur laquelle circulent des voitures. Suivant la distance aux façades riveraines de la plateforme tramway, le projet pourra prévoir la mise en place de dispositions techniques spécifiques pour limiter les nuisances sonores. L'ensemble des dispositifs permettant de réduire les effets sonores pourra être précisé en concertation continue, grâce à l'avancée des études techniques.

- **Où peut-on trouver des dispositifs anti-bruit pour se rendre compte de leur efficacité ?**

Réponse : Les dispositifs anti-bruit sont adaptés au cas par cas selon les modifications d'ambiance sonore modélisés en phase étude. Ces dispositifs sont déjà en place sur le réseau existant.

- **Quel dispositif de sécurité pour les écoliers collégiens et lycéen sur le trajet rouge car il y a 2 collèges et deux écoles primaires ?**

Réponse : Les dispositifs de sécurité installés répondront aux normes réglementaires et tiendront compte de l'environnement d'usages des secteurs concernés.

- **Quel est l'aménagement récent évoqué sur cours Tolstoï ?**

Réponse : Il s'agit de la réalisation du projet de réaménagement en site propre de la ligne C3.

- **Quel est le projet urbain prévu par Villeurbanne sur la zone ACI ?**

Réponse : La Métropole de Lyon est en négociation avec l'entreprise ACI pour obtenir le foncier afin de prévoir l'aménagement d'un projet urbain sur la zone.

- **Le tracé rouge doit passer par la rue Jean Bourgey qui est très étroite, et fait ensuite un virage. Quels sont les aménagements spécifiques prévus dans cette rue ?**

Réponse : Un passage sera créé dans la rue Bourgey pour faire cheminer le tramway si le tracé rouge est retenu. Dans ce cas, la rue Bourgey connaîtra une requalification de façade à façade.

Les autres modes de mobilités et les aménagements liés

- **Qu'est-il envisagé en termes d'aménagements vélo en parallèle du T6 Nord sachant que certaines rues de Villeurbanne sont assez contraintes ?**

Réponse : La concertation de 2019 a fait remonter la volonté des citoyens de voir se développer les itinéraires cyclables. L'aménagement du tramway permet une requalification et un réaménagement de la voirie. Des pistes cyclables dédiées seront insérées dès que possible. Les cheminements vélos seront repensés. Dans les zones contraintes, des zones partagées seront envisagées entre la plateforme du tramway, les circulations automobiles, de secours, etc. et les vélos.

- **Peut-on connaître la fréquentation de la ligne C26 actuellement ?**

Réponse : 20 minutes en moyenne en semaine. Se reporter à la fiche horaire correspondante.

- **Quelle ligne va faire la liaison Grange-Blanche – Grandclément une fois le T6 Nord mis en place ?**

Réponse : Les différentes lignes de bus seront réorganisées pour desservir les zones que le T6 ne desservira pas. Cette liaison sera donc repensée une fois le tracé choisi.

- **Qu'entend-on par "aménagement cyclable dédié" ? est-ce vraiment des pistes cyclables dédiées, protégées ?**

Réponse : Oui, les pistes cyclables dédiées sont des voies réservées aux cyclistes et séparées de la chaussée.

- **Qu'en est-il de la place de la voiture à Villeurbanne qui reste indispensable pour certaines personnes devant se rendre dans des zones non desservies par les transports en commun ou par vélo ?**

Réponse : les différents projets de mobilités dont fait partie le T6 cherchent effectivement à réduire la place de la voiture à l'échelle de la commune de Villeurbanne. Cependant, celle-ci est toujours considérée. Le plan de circulation et de stationnement se trouvera modifié mais des itinéraires et du stationnement seront toujours proposés pour les automobilistes. Ces éléments seront approfondis au fur et à mesure des études. C'est un sujet qui reste important dans le cadre du projet.

- **Le Rhône Express va-t-il marquer un arrêt gare de Villeurbanne pour une correspondance avec le T6 Nord ?**

Réponse : Ce sujet de connexion pourra être proposé dans le cadre des études de conception.

La réorganisation du réseau de surface

- **Le T6 Nord aura-t-il un effet sur la ligne de bus du C26 ? Sera-t-elle maintenue ?**

Réponse : La ligne C26 sera réorganisée mais desservira toujours les secteurs de Grange-Blanche, Grandclément, mairie de Villeurbanne. Elle sera renforcée par d'autres lignes de bus réorganisées qui permettront une desserte plus fine du secteur.

- **Les lignes de bus seront-elles déviées, seront-elles impactées dans leur fonctionnement ?**

Réponse : Quel que soit le tracé définitif retenu, une réorganisation du réseau de bus entre les secteurs Grandclément et Croix Luizet, et entre le centre-ville de Villeurbanne et le canal de Jonage, est prévue, avec une attention particulière sur le quartier des Buers.

- **Les études réalisées ont-elles permis une modélisation de l'impact de chaque itinéraire sur le réseau de transports en commun actuel ?**

Réponse : Une étude d'impact sur le réseau de transports en commun actuel sera menée une fois le tracé choisi.

- **Comment se passera le croisement T3 / T6NORD / RHONE EXPRESS ? Comment s'organisera la traversée avec T3 et Rhône express ?**

Réponse : Le tramway croisera l'infrastructure T3/RX comme un croisement classique de voies tramway.

- **Est-il possible que le T6 emprunte les mêmes rails que le T3 ?**

Réponse : Cette solution étudiée dans le cadre de la première phase des études préliminaires n'a pas été retenue notamment en lien les contraintes d'exploitation liées aux fréquences des 3 lignes.

- **Le T9 pourra-t-il être fusionné au T7 et au T8 ?**

Réponse : Il n'y a pas de lien avec l'opération T6 Nord.

- **Auriez-vous des renseignements sur les aménagements prévus pour le T9 ?**

Réponse : Une concertation s'ouvrira dans quelques mois sur le T9. Elle présentera les intentions d'aménagements soumis à concertation.

La concertation préalable

- **Quand les effets du projet sur les nuisances sonores (notamment engendrées par les virages), le stationnement des véhicules, accessibilité aux habitations, etc. seront-ils présentés ?**

Réponse : Ces études seront menées une fois le tracé choisi à l'issue de la première phase de concertation. Une communication sur ces sujets sera faite une fois les études réalisées, durant la concertation continue qui s'ouvrira en septembre 2021. Il est toutefois possible de déposer des contributions à ces sujets durant la phase de concertation préalable.

- **Pourquoi continuer la concertation après le choix du tracé du prolongement au Nord ?**

Réponse : La concertation continue après le choix du tracé sert à alimenter les études et permettre une bonne adéquation du projet aux besoins des usagers et riverains.

- **Comment peut-on se procurer le dépliant de la concertation ?**

Réponse : Le dépliant de la concertation est disponible à l'adresse suivante : <https://t6nord-sytral.fr/wp-content/uploads/2021/03/T6N-De%CC%81pliant-Projet-Web.pdf>

- **Comment sont associés les gens qui ne disposent pas d'internet ? Et comment peuvent-ils se procurer les documents de la concertation ? Comment auront-ils accès aux comptes-rendus des rencontres et au bilan de la concertation ?**

Réponse : Il est possible de consulter le dossier de concertation et de déposer une contribution dans les registres de la concertation en mairies de Villeurbanne, Bron et Lyon 3^e, à l'Hôtel de la Métropole et au siège du SYTRAL. Le dépliant de la concertation et le questionnaire à remplir sont aussi disponibles dans ces lieux. Des stands mobiles et une permanence ont été organisés en présentiel pour venir à la rencontre des gens ne disposant pas d'internet. De nouvelles permanences téléphoniques sont organisées dans les jours à venir, les personnes n'ayant pas internet et souhaitant s'inscrire peuvent se rendre au siège du SYTRAL pour s'y inscrire.

- **Quels sont les termes légaux d'une concertation préalable ? Y a-t-il des éléments à présenter obligatoirement lors de cette phase ?**

Réponse : La nouvelle concertation préalable qui s'engage est réglementaire aux articles [L 103-2](#) et [R 103-1](#) du code de l'urbanisme et de l'article [L 121-16](#) du code de l'environnement. En suivant les liens hypertexte, vous aurez accès aux articles et aux réglementations qu'il s'agit de suivre. Le périmètre d'études ayant été élargi, une nouvelle concertation réglementaire est nécessaire.

- **La concertation est-elle effective ? Le choix du tracé n'est-il pas déjà effectué ? Sinon, comment expliquer le droit de préemption et les propositions financières effectuées par la Métropole à certains habitants du tracé rouge ?**

Réponse : La concertation permet de nourrir les études sur chacun des tracés en apportant une expertise d'usage qui sera prise en compte dans la décision finale. Comme cela a été dit durant la réunion, aucune décision n'est déjà prise concernant le tracé retenu. Aucun droit de préemption ni propositions financières ont été faites par la Métropole de Lyon au titre de l'opération T6 Nord.

La décision finale, le choix du tracé

- **Qui choisira le tracé final ? selon quelle pondération des critères ? pourquoi pas soumettre au vote riverain ?**

Réponse : Le bilan de la concertation ainsi que l'analyse multicritère seront fournis au comité syndical du SYTRAL qui, considérant les contraintes techniques et les remontées issues de la concertation, prendra une décision sur le tracé retenu. Le processus ne s'inscrit pas dans le cadre d'un référendum local, il s'agit d'une décision qui relève des exécutifs en place.

- **Comment les tracés proposés prennent-ils en considération les gens travaillant en dehors de Villeurbanne ?**

Réponse : Le projet du prolongement de la ligne de tramway T6 se positionne comme un futur axe fort pour la desserte Nord / Sud de Villeurbanne. Son objectif n'est pas de desservir des zones en extérieur. Ainsi, des lignes comme le T9 viendront proposer des dessertes à l'extérieur de Villeurbanne. Les interconnexions entre les différentes lignes permettront de rejoindre plus facilement l'extérieur de Villeurbanne.

- **Comment se décider lorsqu'il y a un doute sur le passage du tramway ou non par la zone ACI ?**

Réponse : Le passage ou non du tramway par cette zone dépend des négociations avec les propriétaires du foncier. Le tracé privilégié est le passage du tramway par la parcelle mais il est nécessaire d'avoir une alternative dans le cas où les négociations n'aboutiraient pas dans la temporalité du projet.

- **Comment choisir un tracé sans connaître les tracés des autres lignes prévues d'ici la fin de la mandature, par exemple le tracé du T9 ?**

Réponse : Les futures lignes prévues du plan « Destinations 2026 » permettront une interconnexion forte entre les différentes lignes du réseau. Ainsi, le T9 viendra desservir des zones non desservies par le prolongement du T6. Le tracé des futures lignes ne viendra pas doubler le tracé du prolongement du T6 et cela permet de se positionner quant au tracé de ce dernier.

- **Pourquoi aucune étude n'a été réalisée en passant par le cours Tolstoï ?**

Réponse : Un passage par le cours Tolstoï a été étudié mais entretemps, la ligne forte C3 a été mise en place sur cet itinéraire. Ainsi, il a été choisi de proposer un tracé alternatif qui présente l'opportunité de desservir plus largement le secteur, notamment Maisons-Neuves, ce qui explique le passage par la rue Jean Jaurès.

- **Y a-t-il eu une concertation évoquant le passage par la rue Florian avant que celui-ci ne soit intégré au tronc commun ?**

Réponse : La concertation menée en 2019 proposait déjà le passage par la rue Florian. Ce passage n'a pas été remis en question et les études ont permis de justifier un passage du tramway par cette rue.

- **Pourquoi faire le choix de renforcer les centralités et de faire passer le tramway par Gratte-Ciel, zone déjà desservie par le métro, plutôt que par des quartiers non desservis comme les Buers ?**

Réponse : Le tronc commun des tracés permet une desserte de plusieurs centralités comme la gare de Villeurbanne, Grandclément et le centre-ville. Le tracé rouge et le tracé vert ont ensuite un objectif différent : le tracé rouge traverse la ZAC Gratte-Ciel et dessert plusieurs services (piscine, collège Leroux, Lycée Brossolette) tandis que le vert a pour objectif de desservir les quartiers plus résidentiels de Villeurbanne à l'Est. Cependant, quel que soit le tracé retenu, une réorganisation du réseau de bus entre les secteurs Grandclément et Croix Luizet, et entre le centre-ville de Villeurbanne et le canal de Jonage, est prévue, avec une attention particulière sur le quartier des Buers.

La possibilité d'un tracé plus à l'Est

- **Est-il envisageable de faire passer le tracé rue Rollet plutôt que sur rue Verlaine ?**

Réponse : La variante "Perrin/Blanqui", passant par la rue Rollet présentait, de nombreuses contraintes. Les difficultés propres à cette variante concernaient :

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

9. Avis sur le tchat

A travers le tchat, les participants pouvaient également faire part de leurs réactions. Celles-ci ont été reprises et thématiques dans le tableau ci-dessous :

Tracé rouge : atouts	Plusieurs atouts du tracé rouge sont ressortis des échanges : <ul style="list-style-type: none"> - Une présence moindre de maisons individuelles - Un bon compromis par rapport au scénario originel - Une bonne desserte des équipements (piscine, collège) - Un transport moderne pour le centre de Villeurbanne - Un tracé plus végétalisé - Un tracé qui complète la rocade : Hôpitaux Est-Pôle Pixel-Médipôle-Cusset-Buers-La Doua - Un tracé bien pensé, plus mûr que le projet historique - Un tracé plus logique par rapport aux autres projets de la ville et moins impactant pour les populations - Un tracé plus profitable pour les touristes et pour le centre historique et les commerces de Villeurbanne - Un projet pour le long terme, tourné vers l'avenir - Un tracé plus direct - Un besoin de moins d'expropriations
Tracé rouge : points de vigilance	Plusieurs points de vigilance concernant le tracé rouge : <ul style="list-style-type: none"> - Des rues étroites et résidentielles : rue Billon, route de Genas... - Un tracé non rectiligne et donc bruyant - Un tracé pas cohérent – une projection difficile - Des destructions d'espaces verts : parc du centre, jardins particuliers, jardins partagés, verdure des futures ZAC ACI et Gratte-Ciel - Un passage dans une zone commerciale - Trop de virages pour maintenir une fréquence importante <p>Une cohabitation entre le tram et les piétons sur l'avenue Henri Barbusse</p>
Tracé vert : atouts	Plusieurs atouts du tracé vert sont ressortis des échanges : <ul style="list-style-type: none"> - Un tracé qui profite à plus de citoyens, notamment dans les nouveaux quartiers résidentiels et dans les quartiers de Villeurbanne autre que l'hypercentre - Un désenclavement et une desserte de l'est de Villeurbanne - Une dynamisation de la zone Château Gaillard - Un équilibrage de l'offre de transport public - Une desserte de l'INSA - Un tracé plus décentralisé - Un rapprochement / désenclavement des Buers - Un tracé plus droit - Un tracé plus orienté sur l'avenir, sur le long terme - Une meilleure réponse aux fréquences intenses car plus rectiligne - Une moindre expropriation - Une plus grande desserte

Tracé vert : points de vigilance	Les points de vigilance sur le tracé vert sont : <ul style="list-style-type: none"> - De nombreuses expropriations - Un tracé non cohérent - Un intérêt moindre pour les villeurbannais et les lyonnais - Un tracé qui ne va pas désenclaver les Buers - Une destruction de jardins et de la faune - Un tracé qui est le même que celui du C26 - De nombreux accès d'immeubles condamnés pour les voitures - Un faible nombre d'utilisateurs
Tracé rouge	7 messages dans le tchat en faveur du tracé rouge sans argumentation 2 messages dans le chat en défaveur du tracé rouge sans argumentation
Tracé vert	16 messages dans le tchat en faveur du tracé vert sans argumentation 8 messages dans le tchat en défaveur du tracé vert sans argumentation
Les deux tracés	11 messages contre l'arrivée d'un nouveau tramway
Choix du tracé	Plusieurs participants s'interrogent sur le choix final du tracé et trouvent que le dossier de concertation est orienté en faveur du tracé rouge.
Mobilité douce	Ce qui a été dit en termes de mobilité douce : <ul style="list-style-type: none"> - Les étudiants de l'INSA se déplacent beaucoup en vélo - Il faut plusieurs lignes de réseaux Express vélo sur Villeurbanne - Le vélo est une solution pour les trajets de 3 à 15 km - Le vélo est une bonne solution pour ceux qui travaillent et habitent à Villeurbanne - Les déplacements urbains avec le vélo doivent être limités - Le vélo doit être pris en compte avec les voitures - L'idée est de limiter au maximum la voiture - Il faut garder Bienvenus pour les vélos
Nuisance sonore	Certains participants craignent que le tramway fasse du bruit, notamment lorsque le tracé n'est pas rectiligne/ avec les virages.
Documents envoyés (questionnaire/ dépliant)	12 messages pour indiquer la non-réception des documents
Le réseau existant	Certaines personnes dans le tchat, craignent que l'arrivée du T6N impacte le réseau de transports en commun existant.

Le projet	Quelques personnes proposent : <ul style="list-style-type: none"> - D'enterrer le tramway - De prévoir un BHNS à la place du tramway - De créer un double bus plutôt qu'un tramway -
Végétalisation	Sur le tchat, les participants sont en faveur d'une ligne de tramway la plus végétalisée possible.
Expropriation	Sur le tchat, les participants craignent une forte expropriation ou préemption des parcelles, notamment sur les rues de Bienvenus et Billon.

10. Annexes

Vous trouverez la présentation projetée lors de la soirée d'ouverture ci-dessous.



Soirée d'ouverture de la concertation

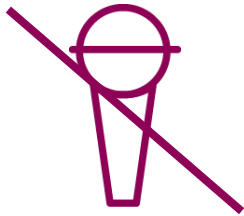
17/03/2021

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



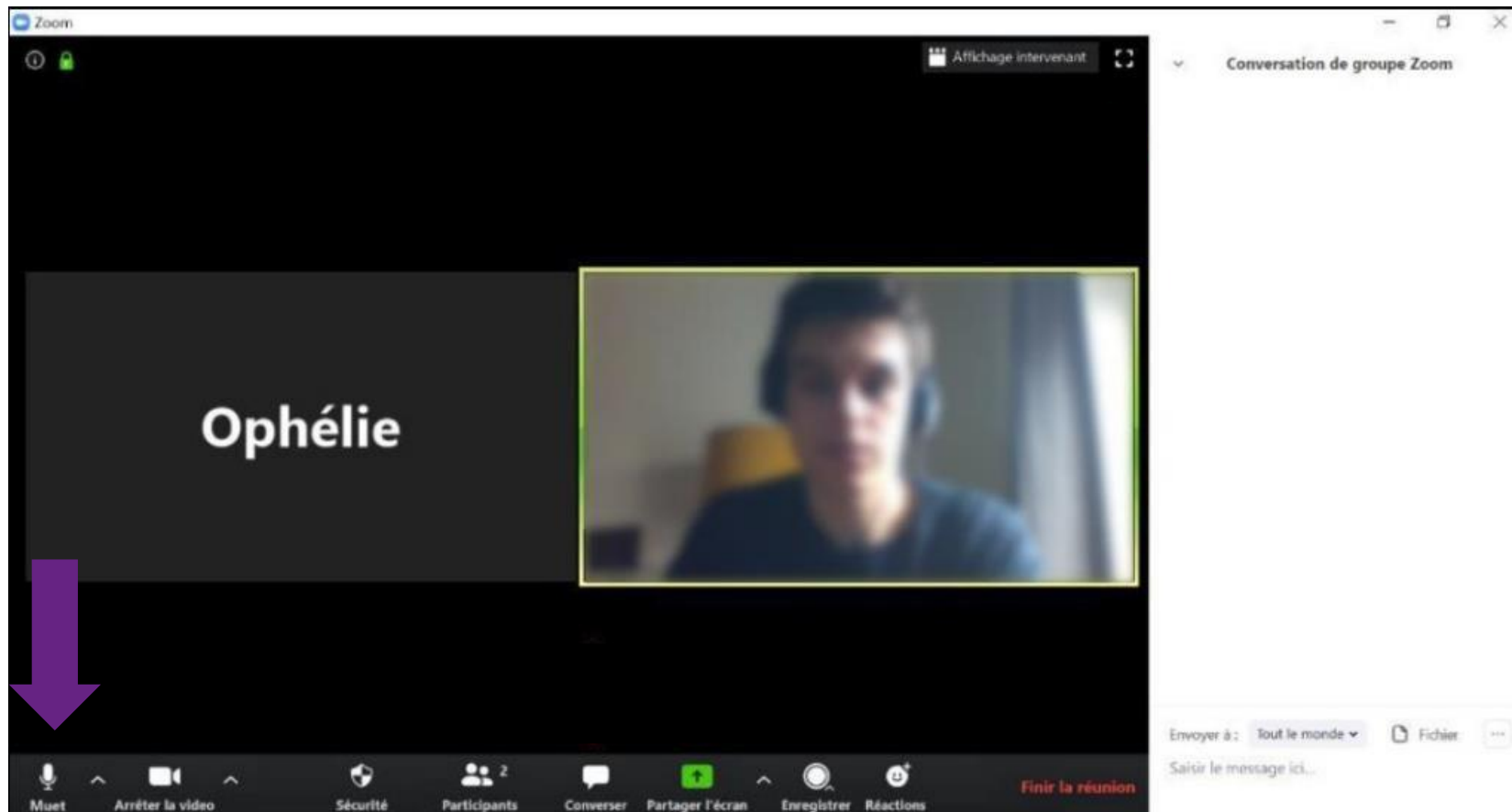
**Déposer vos questions ou remarques via l'outil
Converser**

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

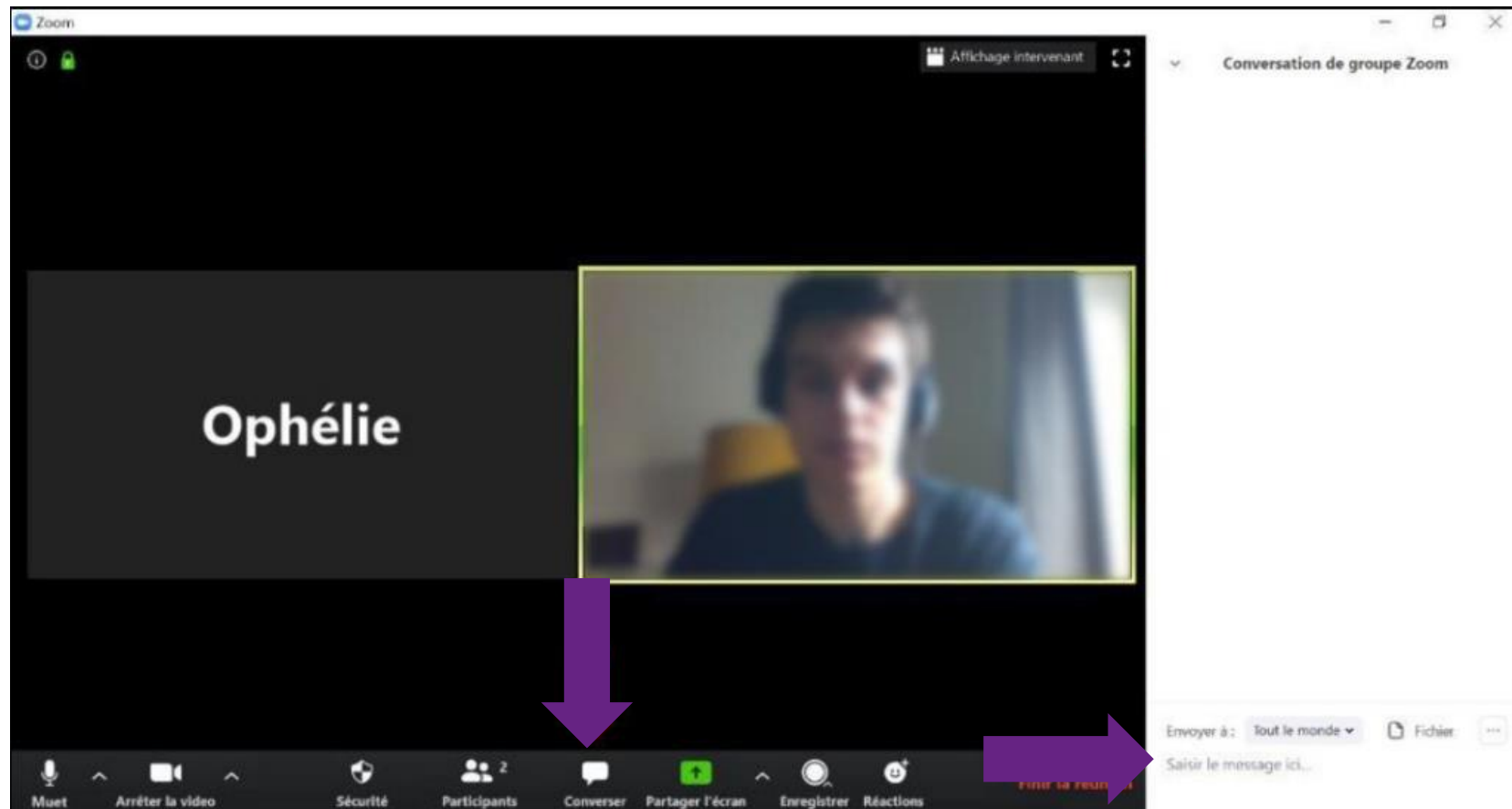


Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main

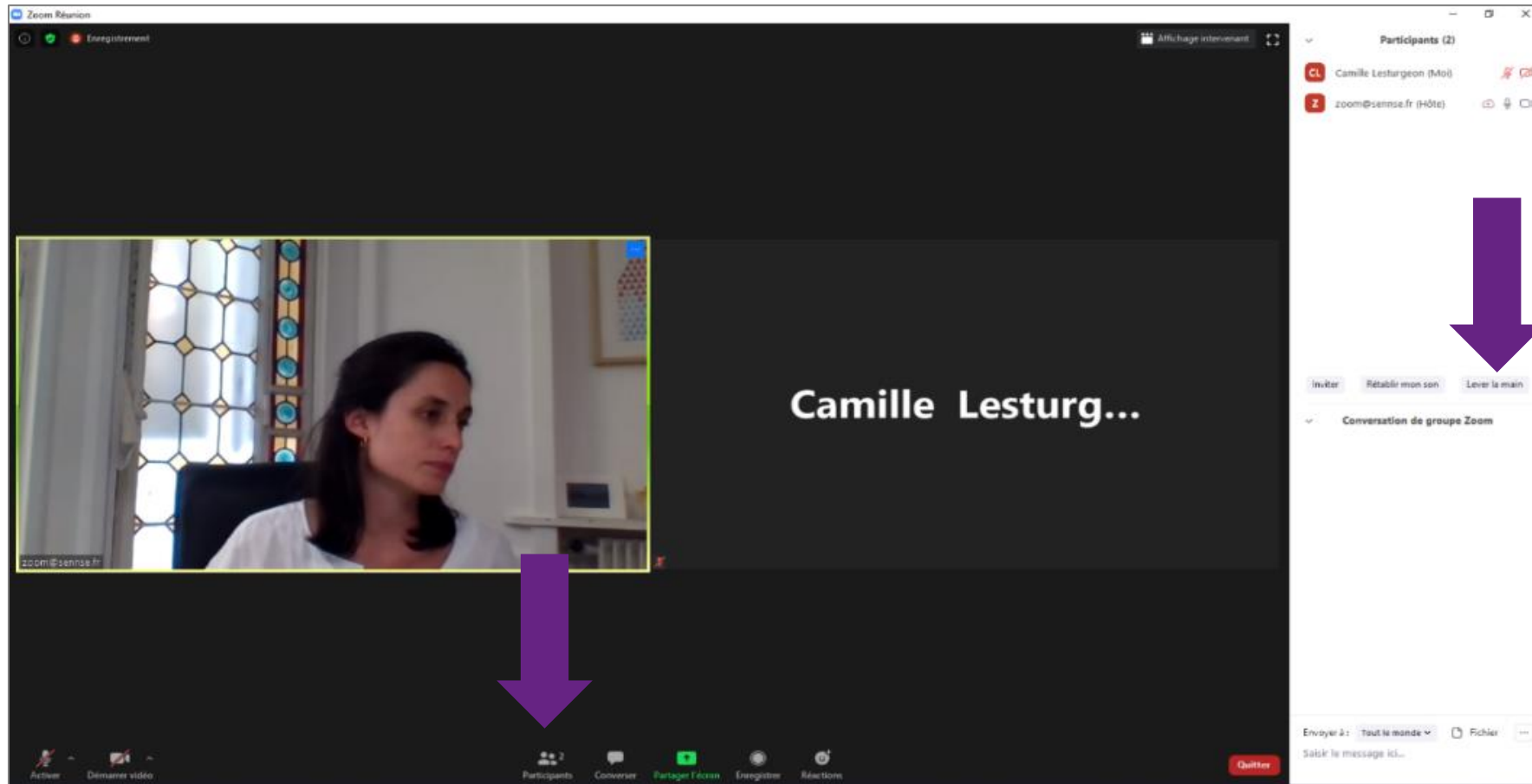
Couper votre micro : comment faire ?



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 95 01 03

ID de réunion : 860 7097 2033

Ouverture de la 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 quelle ville habitez-vous ?

Les intervenants ce soir

Bruno Bernard, Président du SYTRAL



Cédric Van Styvendael, Maire de Villeurbanne



Béatrice Vessiller, Vice-présidente de la Métropole de Lyon



Marion Carrier, Adjointe au Maire de Bron



Déroulé de la soirée

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

Mot d'accueil
Cédric Van Styvendael,
Maire de Villeurbanne

Introduction
Bruno Bernard,
Président du SYTRAL

Sondage 2

Quelle connaissance pensez-vous avoir du projet
T6 Nord aujourd'hui ?

Retour sur l'historique du projet

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Pourquoi un projet T6 Nord ?

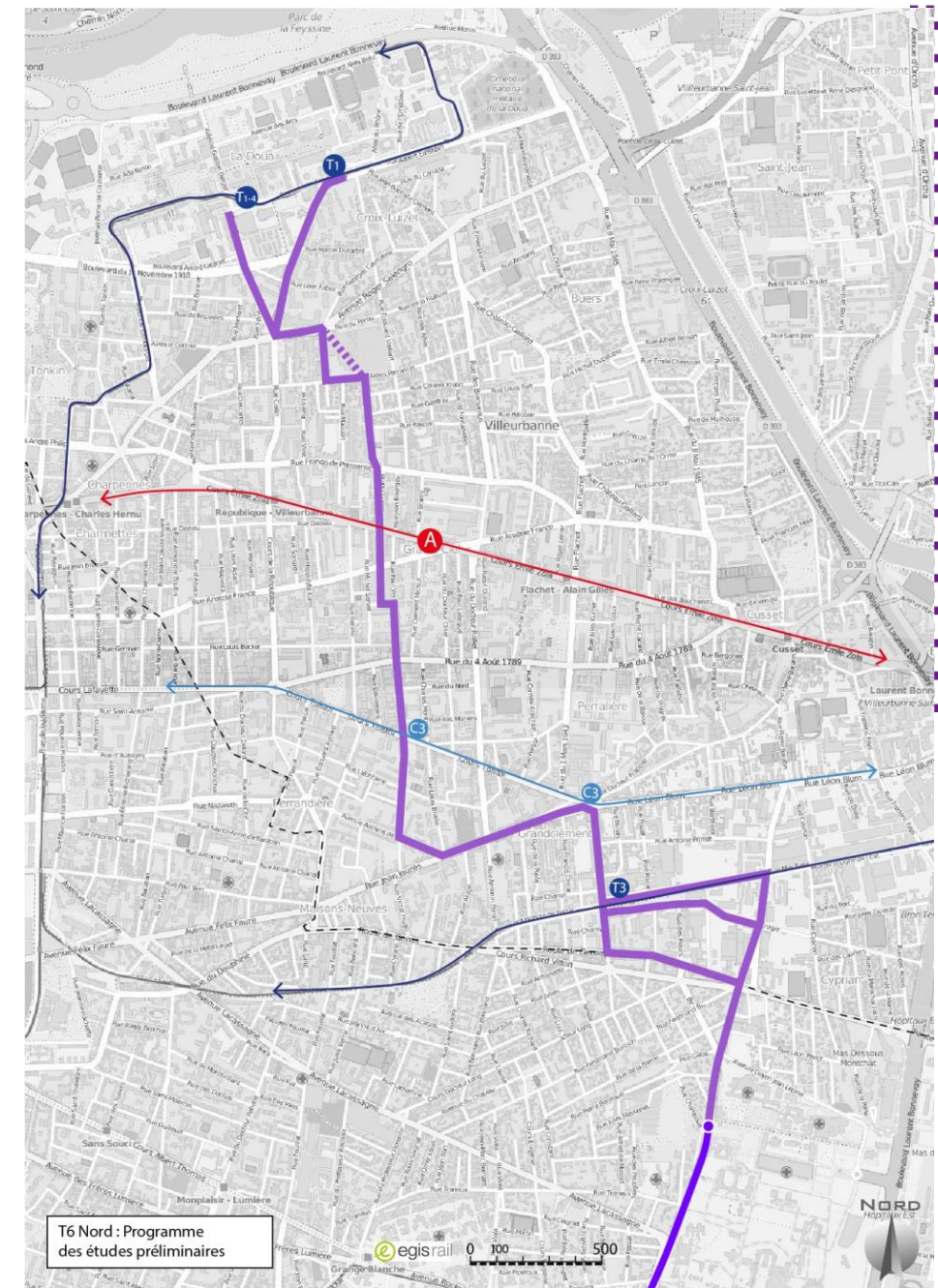
Un projet lancé en **2015**, avec **3 objectifs** :

- **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.



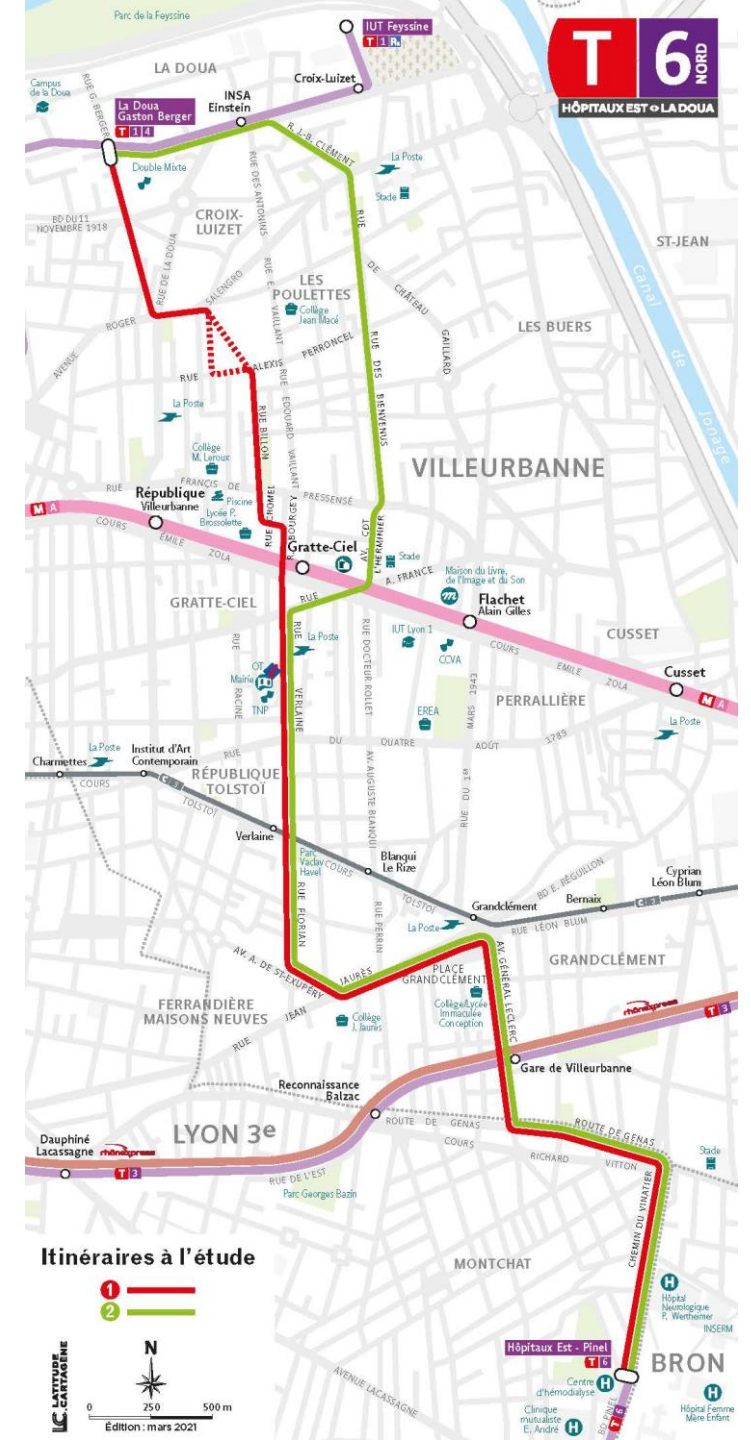
Une première concertation préalable en 2019

- 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

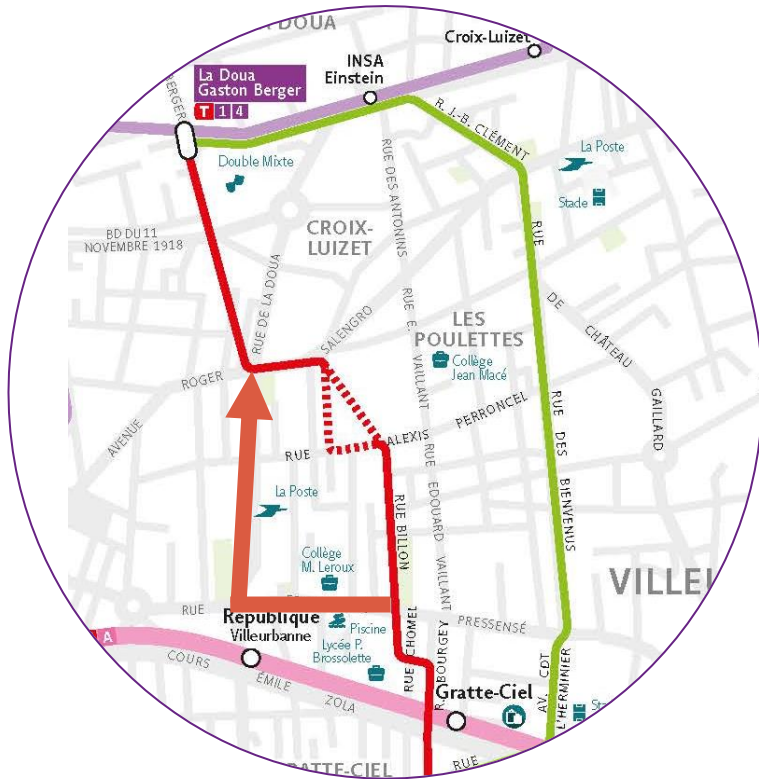


Les itinéraires retenus

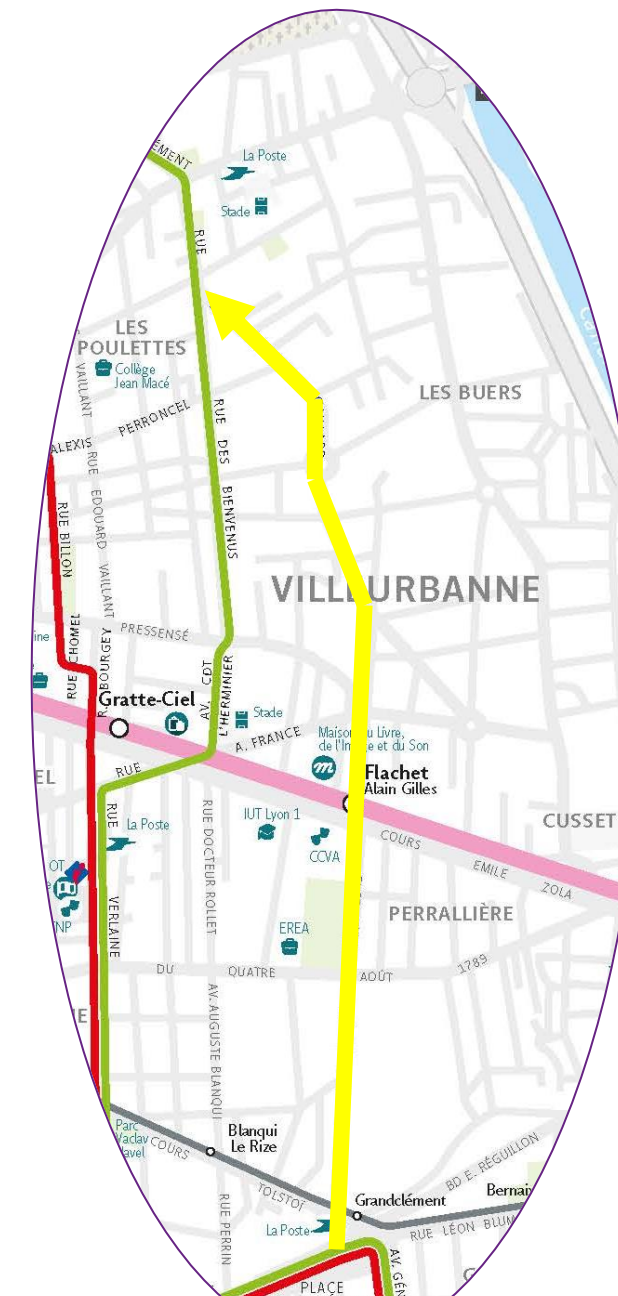
- **2 itinéraires retenus :**
 - Tracé historique approfondi, tracé « rouge »
 - Tracé au Nord-Est, remis en perspective, tracé « vert »
- **3 variantes écartées :**
 - Variante Nord « Pressensé / Colin »
 - Variante « Perrin / Blanqui »
 - Variante « Flachet »



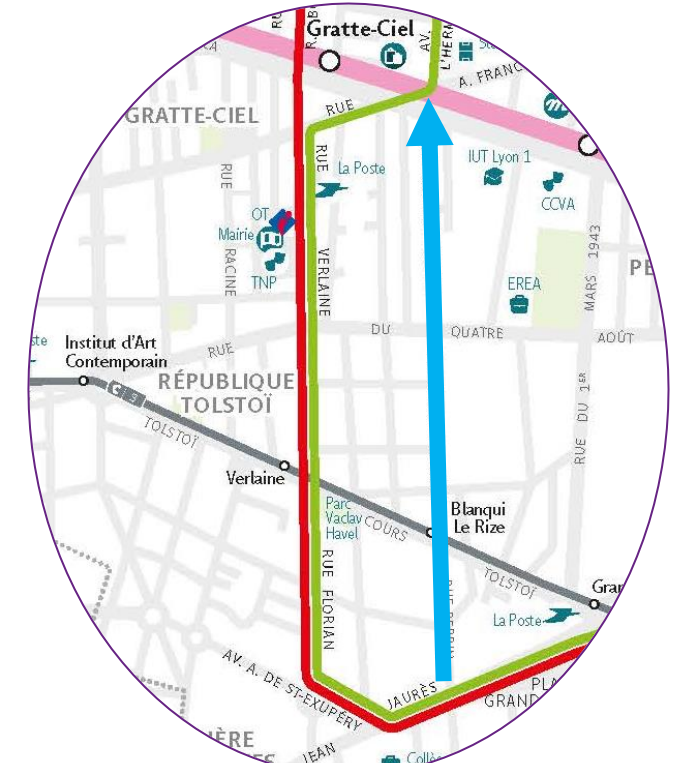
3 variantes étudiées et écartées



Variante Nord « Pressensé / Colin »



Variante « Flachet »



Variante « Perrin / Blanqui »

Le T6 Nord aujourd'hui

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Vidéo de présentation du projet :

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

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

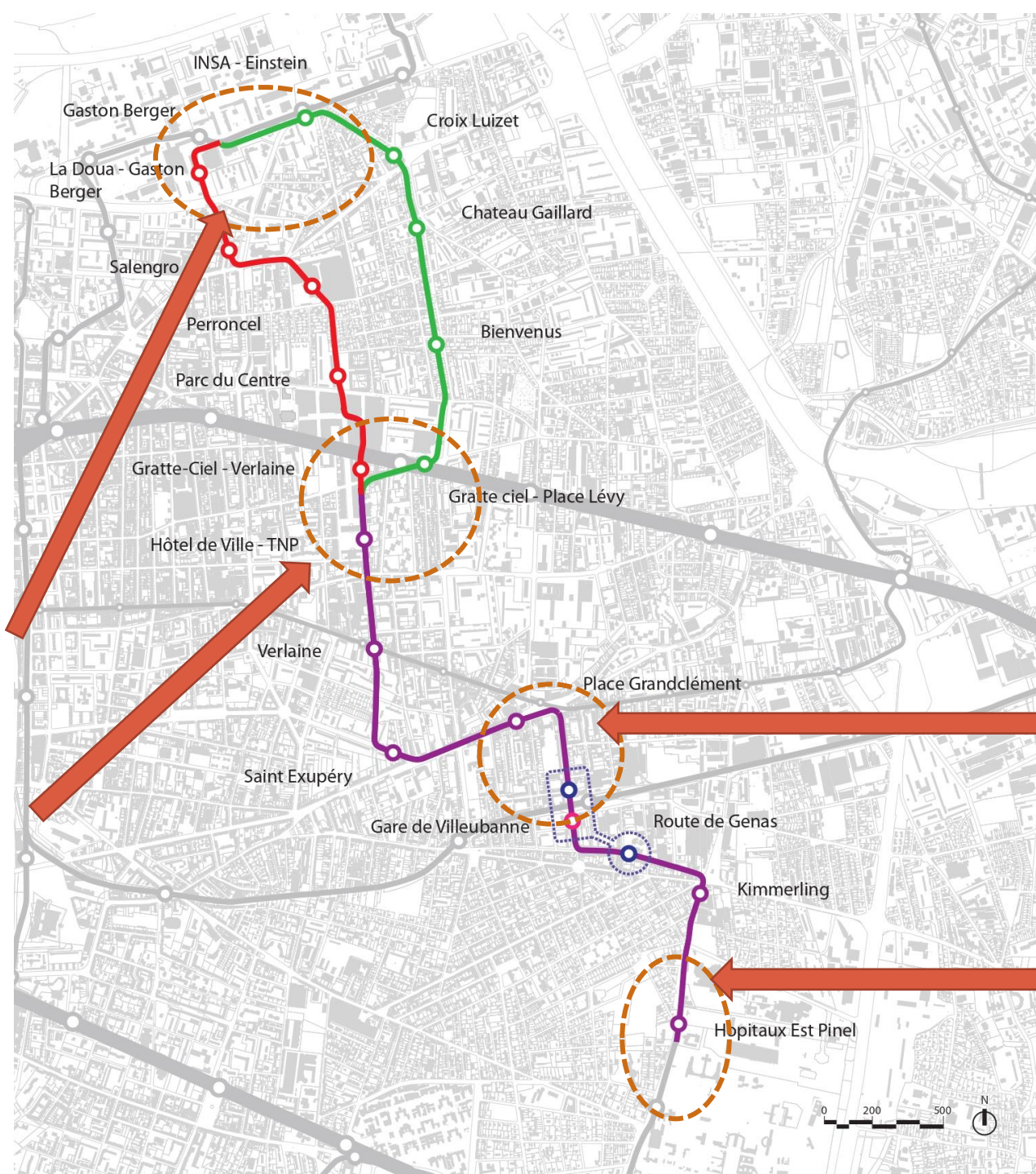


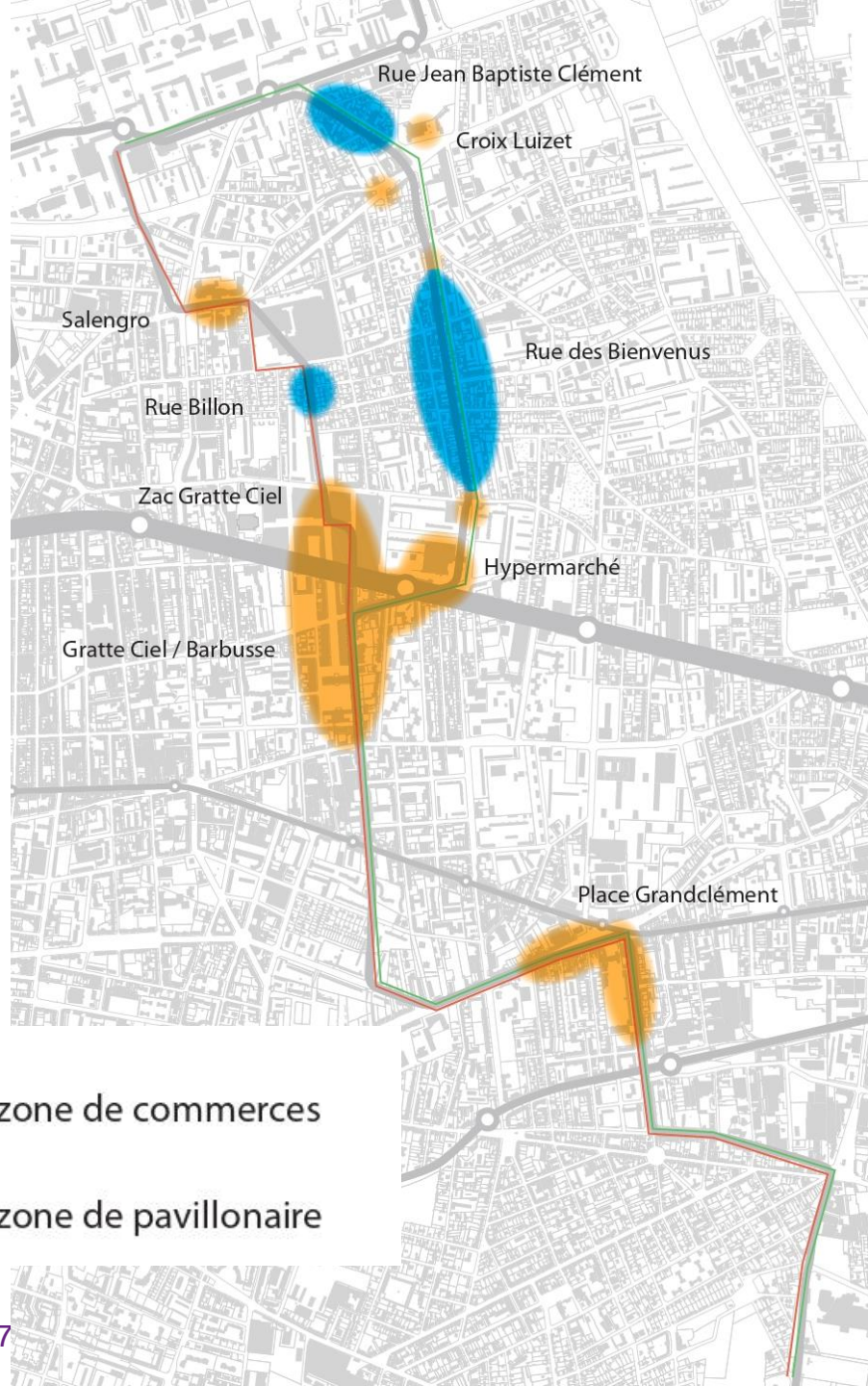
La Doua

Gratte Ciel

Grandclément

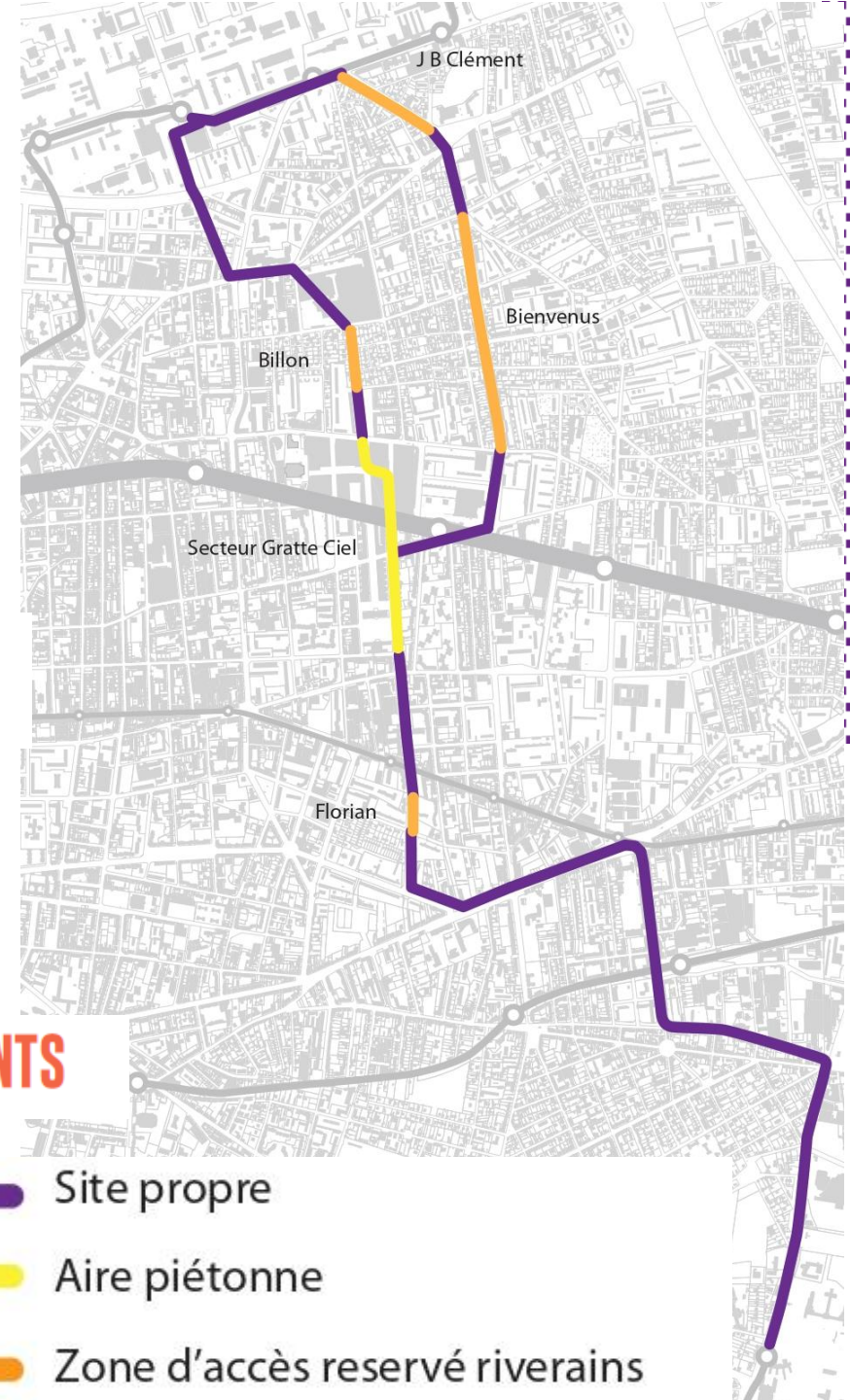
Hôpitaux Lyon Est





INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS

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



MODES ACTIFS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

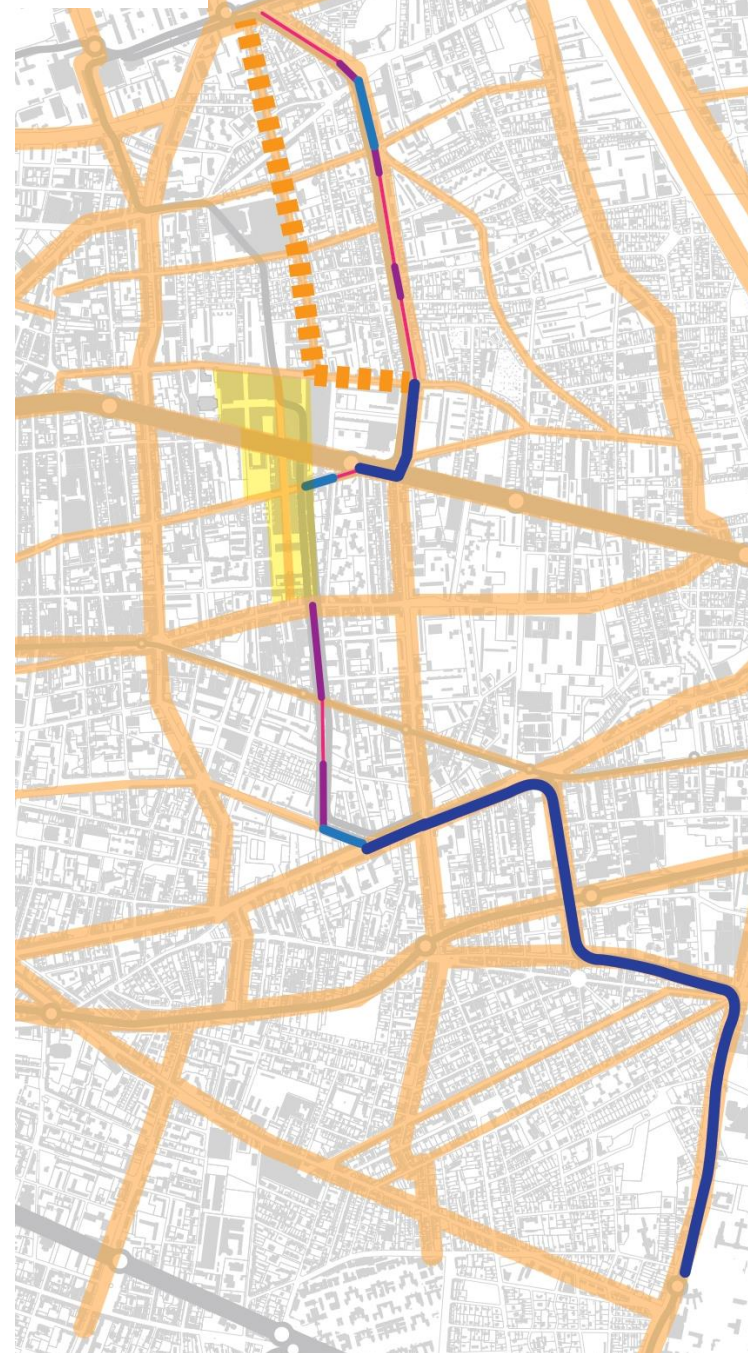
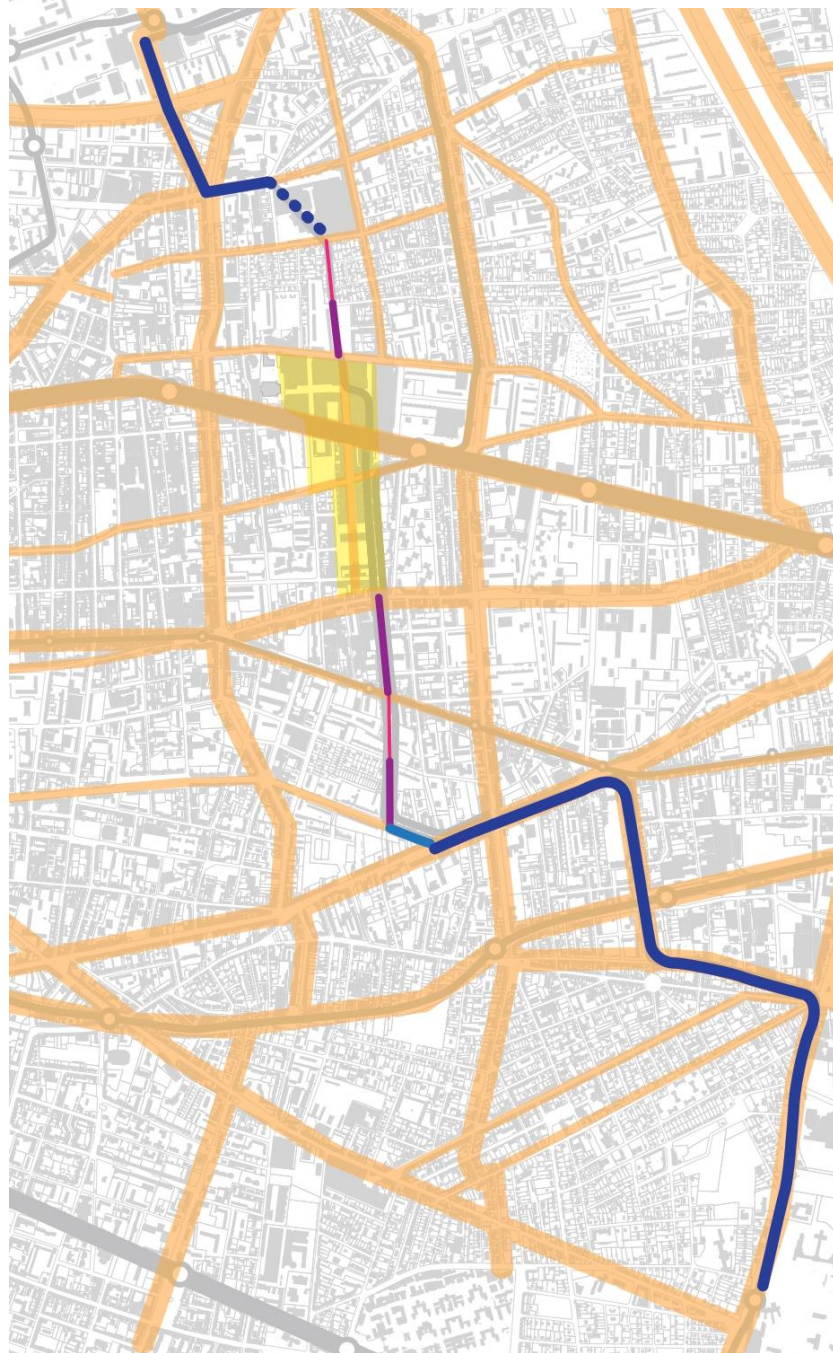


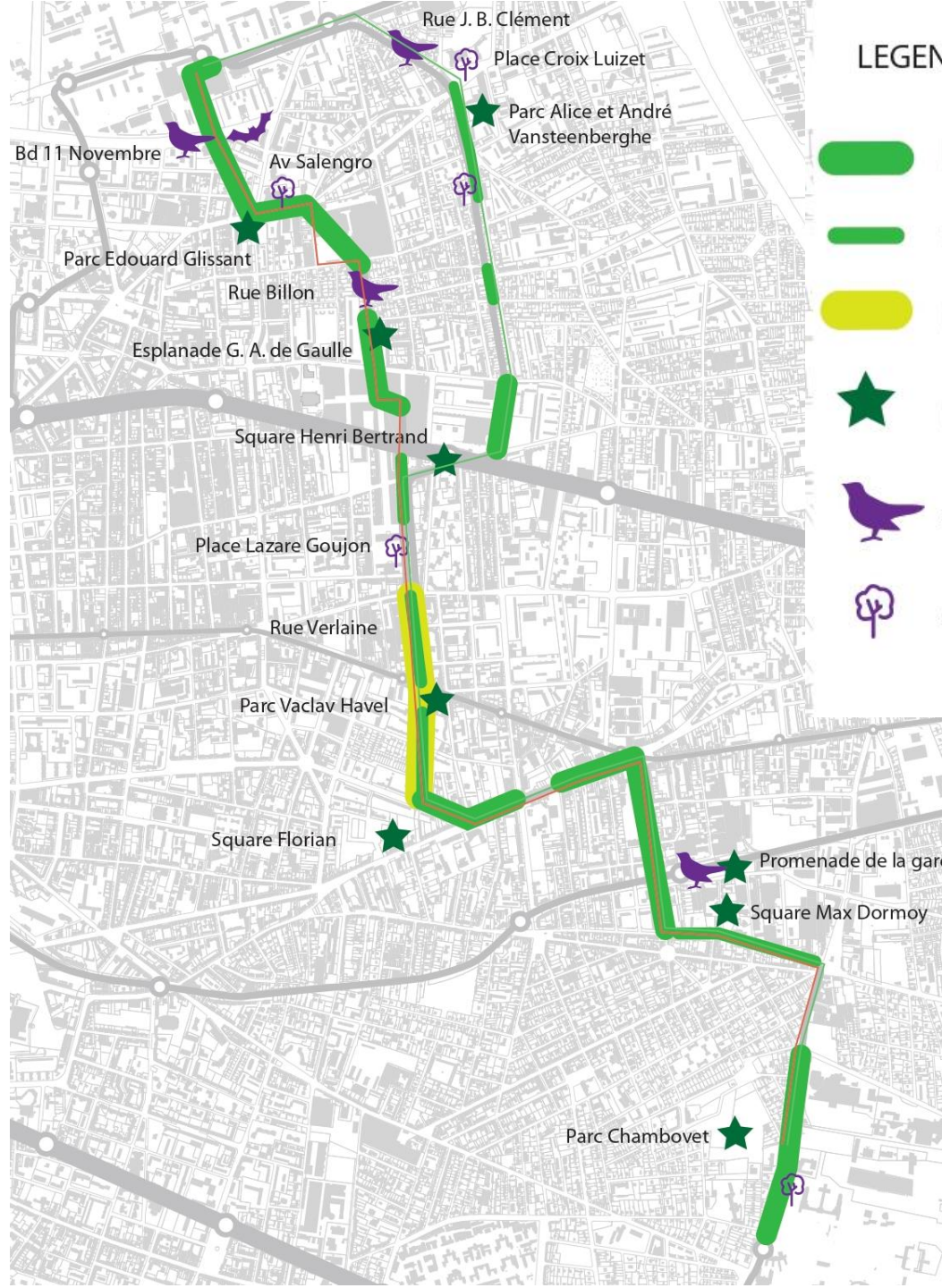
-  piste ou bande cyclable
-  zone 30 et contre sens cycle
-  zone de rencontre
-  mixité piétons cycles (aire piétonne)
-  aire piétonne centre ville

PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives)

-  itinéraire structurant
-  itinéraire secondaire

Aménagements pour l'insertion des cycles





LEGENDE

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






RÉSEAUX

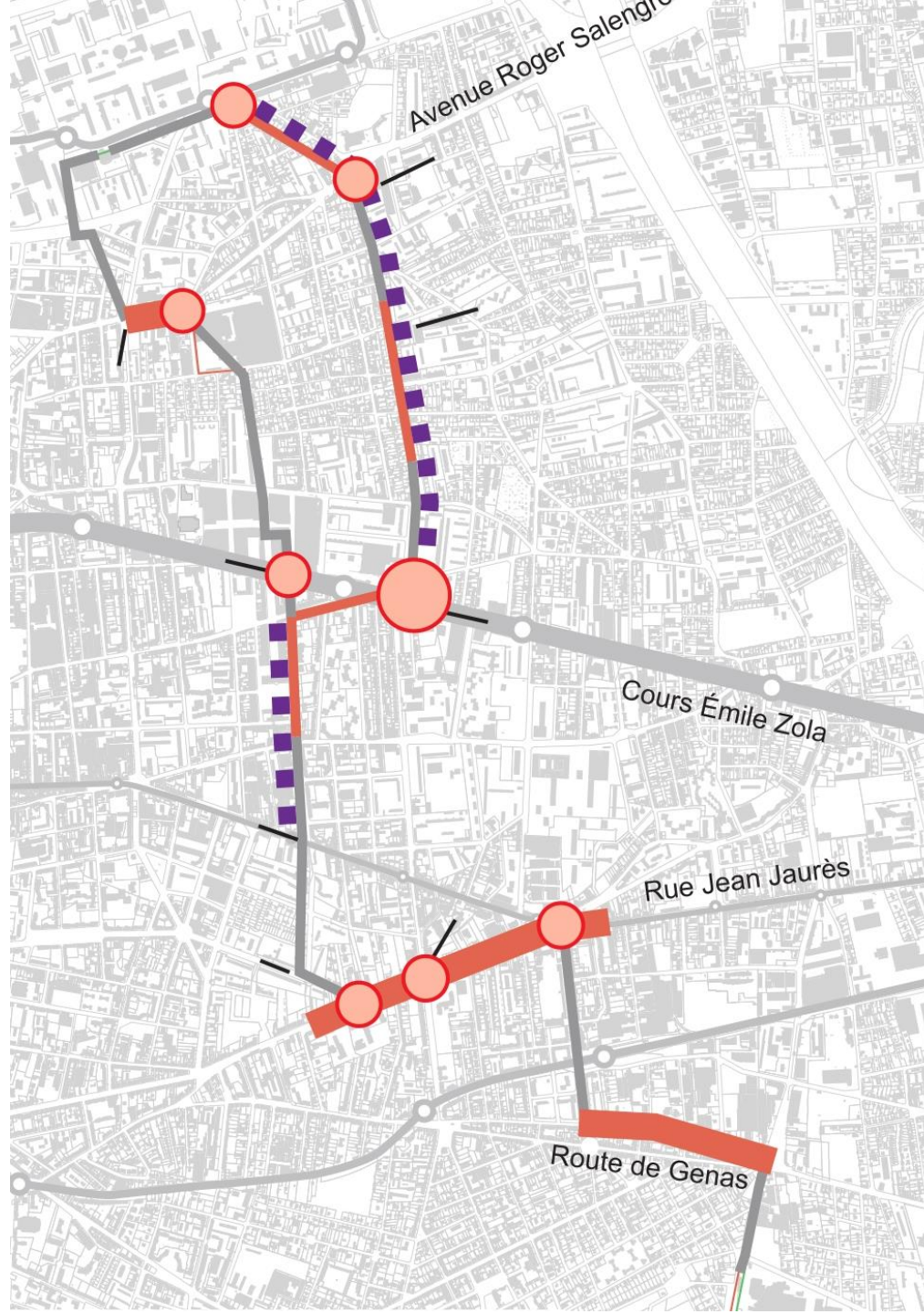


DÉLAIS TRAVAUX

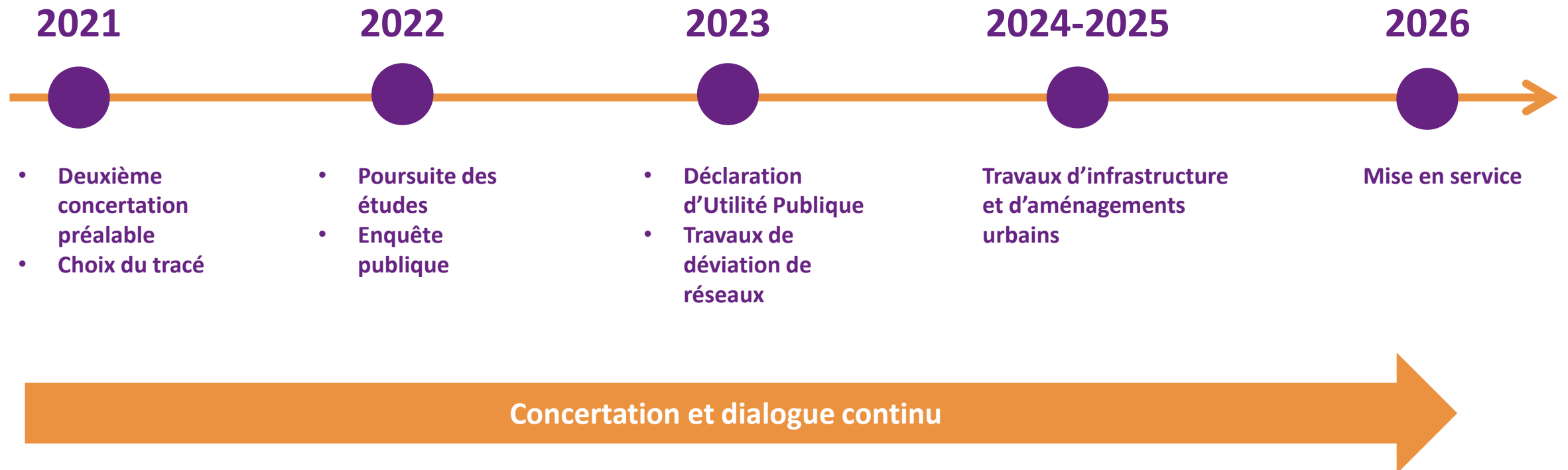


COÛTS

-  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



Un projet à horizon 2026

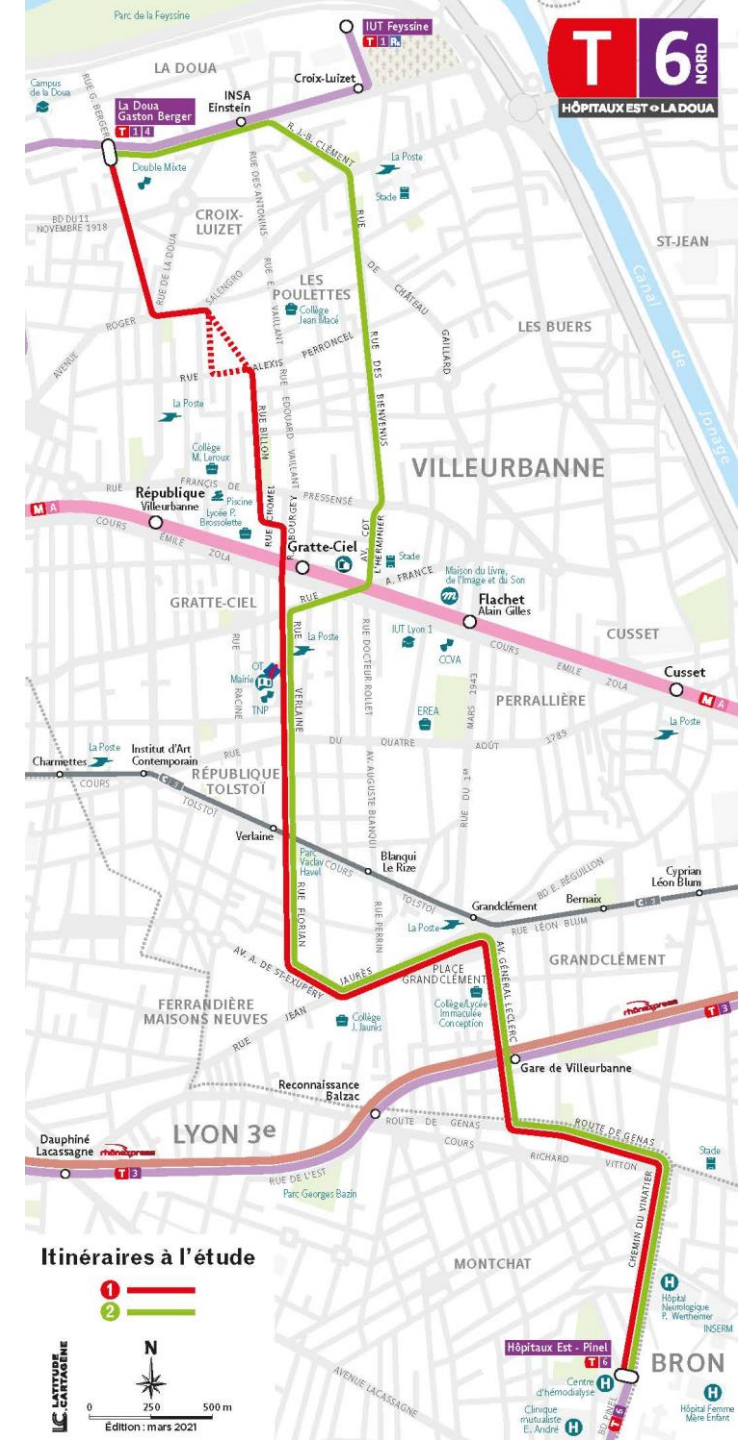


Zoom sur la concertation

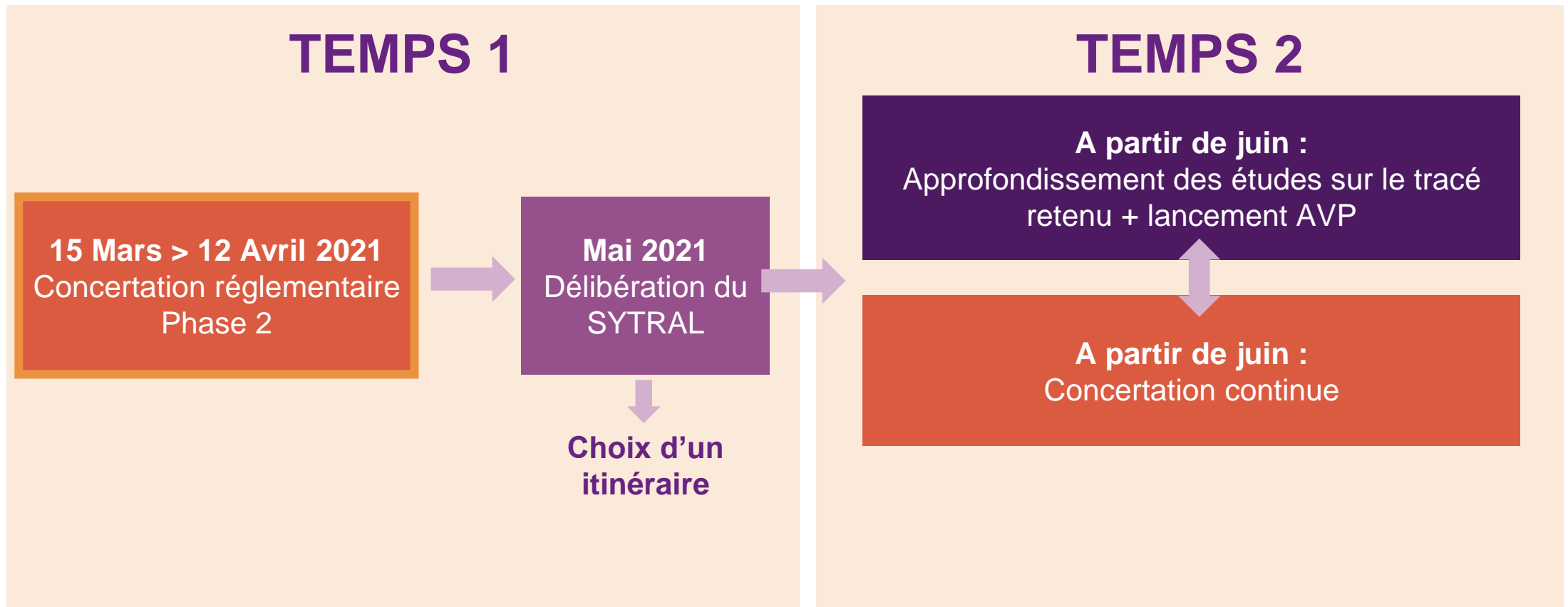
Séverine Lardellier, Responsable concertation

Les thématiques sur lesquelles le SYTRAL attend vos contributions

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



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



Pour vous informer



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



Pour donner votre avis



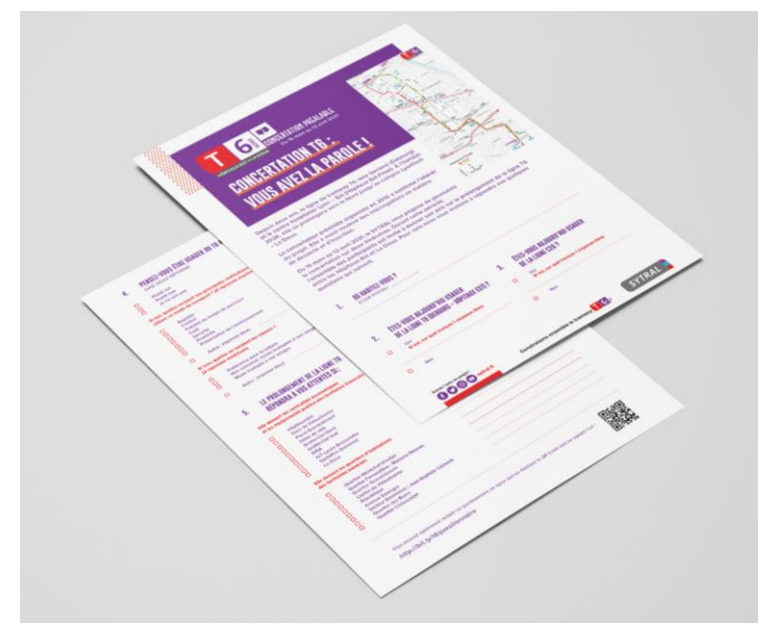
Les registres



L'espace de contributions
de la plateforme en ligne

t6nord-sytral.fr

Le questionnaire de la concertation



De nombreuses rencontres

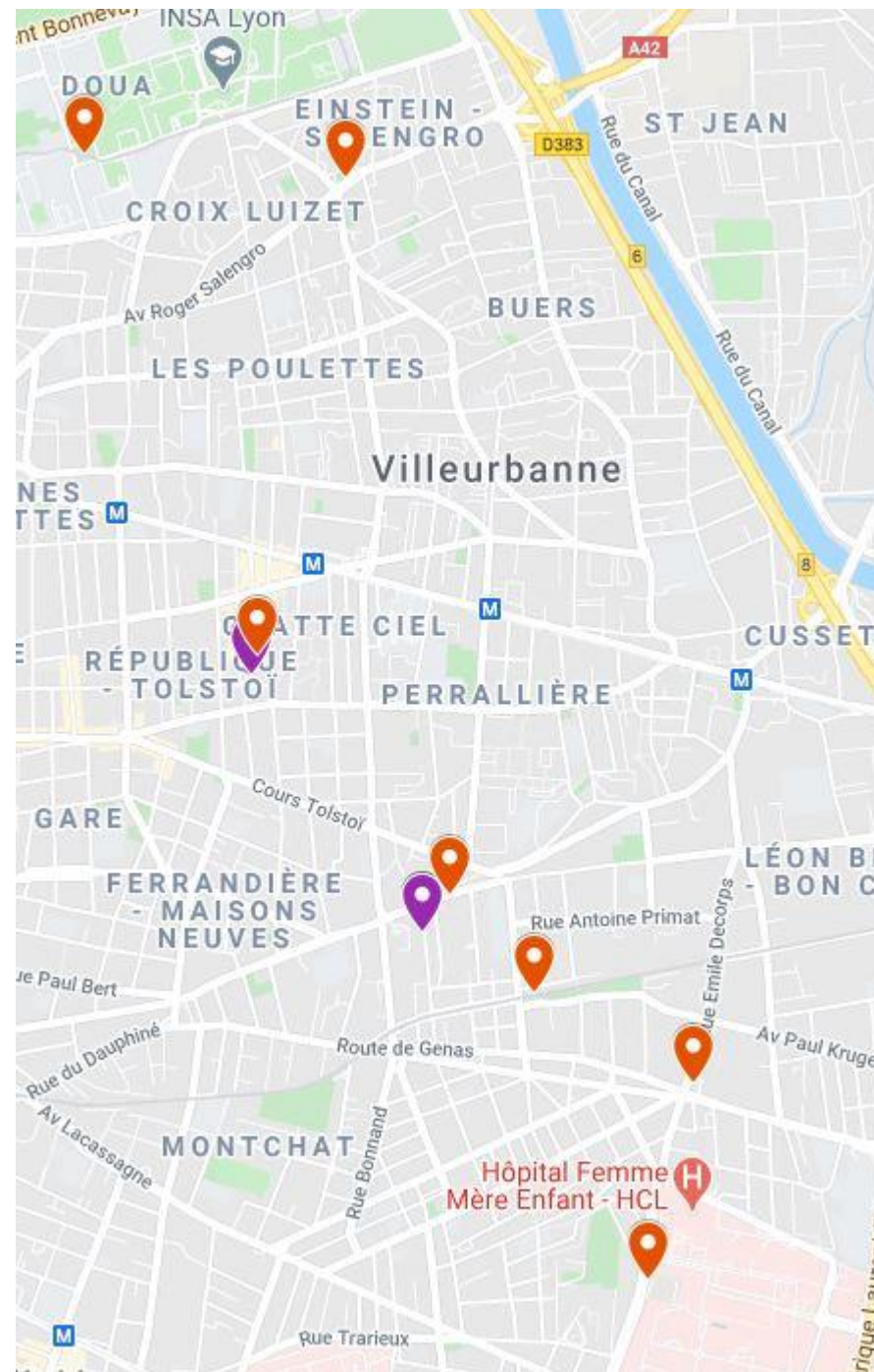
4 ateliers en ligne

3 permanences

Samedi 27 mars à la Maison Albrecht

Lundi 29 mars au Palais du Travail

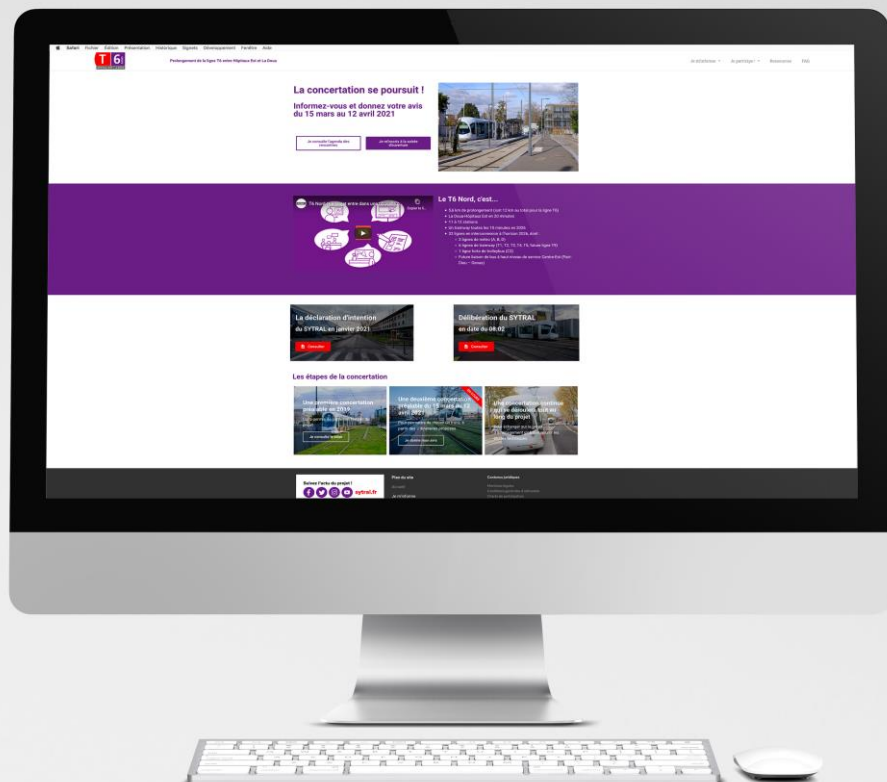
7 stands mobiles



Temps d'échange

Les enseignements de la soirée

Restez connectés !



t6nord-sytral.fr

Merci de votre attention !