



COMPTE-RENDU : Atelier Secteur Nord Mardi 6 avril 2021



Animation et co-animation des tables-rondes :

- Marianne RIBOULLET, agence Sennse
- Coline GREGOIRE, agence Sennse
- Eloïse RABIN, agence Sennse
- Salomé DRIEUX-BENEFICE, agence Sennse

Intervenant.es :

- Axel SABOURET, Chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER, Responsable concertation, SYTRAL
- Patricia VARNAISON REVOLLE, Directrice générale, SYRAL
- Florian CHALUMEAU, Directeur de projet, SYTRAL
- Gautier ROUHET, Directeur adjoint du développement, SYTRAL
- Anne RIONDET, Directrice ressources, SYTRAL
- Yoann CHAPELET, Chargé des déplacements à la mairie de Villeurbanne
- Hervé DESBENOIT, Directeur du développement urbain à la mairie de Villeurbanne
- Jérémie SIMON, Chef de projet, Egis
- Mathieu LANHER, Chef de projet paysage et architecte, Gautier Conquet

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

Nombre de connexions : 45 participants (au maximum) – Atelier limité à 50 participants

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

1. Mise en contexte

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

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

L'atelier sur le secteur Nord, qui s'est tenu le mardi 6 avril, avait pour objectifs de :

- Présenter les enjeux du projet sur le secteur allant du métro Gratte-Ciel à La Doua ;
- Echanger sur les enjeux d'insertion et de desserte dans ce secteur.

2. Ouverture de l'atelier

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

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

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

- Salengro : 15 %
- Bienvenus / Jean-Baptiste Clément : 8 %
- Quartier des Buers : 0 %
- Quartier Croix-Luizet : 15 %
- Autre : 62 %

Une majorité des participants habite dans d'autres secteurs que ceux proposés.

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

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

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

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

- Oui : 67 %
- Non : 33 %

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

3. Le projet T6 Nord - secteur Nord

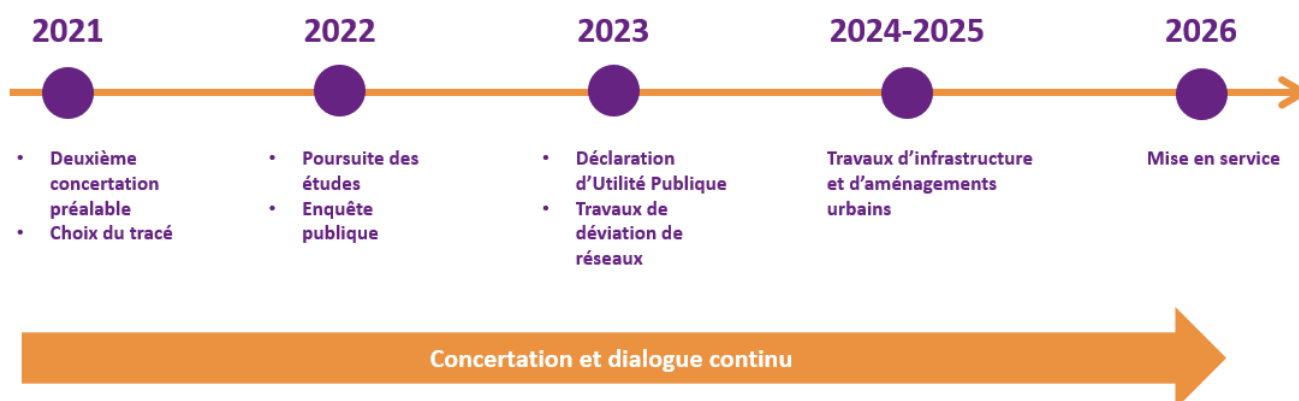
L'animatrice projette une vidéo qui présente les itinéraires soumis à la concertation.

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

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

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

Axel Sabouret détaille le calendrier du projet :



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

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

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

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

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

Axel Sabouret détaille les principaux critères de l'analyse multicritère sur le secteur Nord, métro Gratte-Ciel – La Doua :

Desserte des quartiers

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

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

Axel Sabouret informe que la desserte population/emploi est quasiment équivalente entre les deux tracés. Sur les deux itinéraires envisagés, 4 zones de stations sont définies. L'implantation définitive des stations sera étudiée dans le cadre des études de conception. La concertation permet de recueillir les besoins sur l'implantation des stations.

Le tracé rouge dessert des quartiers « économiques » et en développement que sont la ZAC Gratte-Ciel, ACI, Salengro et Spréafico. Le tracé vert dessert plutôt une zone résidentielle en passant par Bienvenus et Croix-Luizet.

Insertion

Axel Sabouret explique que le tramway T6 passera par des zones contraintes qui impliquent un passage en site banalisé, contrairement à l'ensemble des lignes de tramway du réseau en site propre. Sur le tracé rouge, la voie banalisée se situerait sur 200 mètres de la rue Billon. Ces mêmes contraintes se retrouvent sur le tracé vert, au niveau des axes Bienvenus, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément sur 1100 mètres au total.

Il ajoute que sur la partie Nord de la ZAC Gratte-Ciel, au niveau de la rue Henri Barbusse prolongée, le tramway pourrait circuler sur la zone piétonne, dans le cas du tracé rouge.

Il énumère également les éléments à prendre en compte dans l'insertion du tramway que sont par exemple La Cheminée (œuvre de Felice Varini) sur le tracé rouge, ou encore le raccordement sur le tracé vert à l'infrastructure existante du tramway T1/T4.

Vie urbaine

Axel Sabouret présente les zones pavillonnaires traversées par les 2 tracés. Elles se situent au niveau des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément sur le tracé vert et au niveau de la rue Billon sur le tracé rouge.

Il explique ensuite que le tramway accompagnera le réaménagement de la ZAC Gratte-Ciel, Spréafico ou encore de la zone ACI dans le cas du tracé rouge. Le tracé vert permet l'opportunité de la requalification de la rue Anatole France.

Il ajoute que les deux tracés desservent le centre-ville.

Modes actifs et aménagements cyclables

Axel Sabouret explique que les travaux de réalisation du tramway s'accompagneront obligatoirement de la réalisation d'itinéraires cyclables.

L'itinéraire vert propose une insertion du tramway sur un itinéraire structurant du Plan d'Action pour les Mobilités Actives, **Axel Sabouret** explique que cela suppose alors le déplacement de cette voie structurante sur un axe parallèle.

Réseaux

Axel Sabouret indique que les deux tracés traversent des zones critiques.

Il précise que le tracé vert nécessite le dévoiement, sur plus d'un kilomètre, dans une rue adjacente au projet, d'un réseau majeur d'eau potable. Cela induit un élargissement du périmètre travaux.

Il ajoute qu'il y a également sur le tracé rouge des secteurs contraints qui nécessitent la relocalisation des réseaux et cite notamment la rue Billon.

Environnement

Axel Sabouret explique que le potentiel de végétalisation des voies dépend de la largeur de la voirie. Sur ce critère, le tracé rouge a un potentiel de végétalisation plus fort que le tracé vert.

Il précise que dès le démarrage des études, un état initial recensant les espèces présentes sur les deux tracés a été réalisé. Il s'agit de les préserver, voire de renforcer leur habitat sur le secteur, notamment sur les secteurs Billon et Bienvenus/Jean-Baptiste Clément.

Circulation

Axel Sabouret explique que sur certains tronçons étroits, la circulation sera coupée pour permettre l'insertion de la plateforme du tramway. Il précise que la circulation des riverains sera néanmoins préservée, les autres utilisateurs de la voirie se reporteront sur d'autres axes. Ces zones concernent la rue Billon pour le tracé rouge, les rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément sur le tracé vert. Il indique que ces aménagements servent à apaiser la zone en autorisant seulement la circulation des tramways, piétons et vélos.

Axel Sabouret ajoute que certaines voies en double sens passeront à sens unique.

Délais travaux

Axel Sabouret explique que les travaux sont liés au déplacement des réseaux. Il ajoute que les travaux apporteront une gêne notamment au niveau des carrefours. Il précise que durant la durée des travaux, les accès aux commerces et aux riverains seront maintenus, tout comme les services de collecte des déchets par exemple.

Axel Sabouret indique que le tracé vert suppose un coût supplémentaire de 7,5M€ HT.

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

4. Les tables-rondes

Les participants sont répartis en 4 tables-rondes pour échanger sur :

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

1. Attentes des participants liées à l'arrivée du tramway sur le secteur.

Dans un premier temps, les participants sont invités à partager leurs attentes et projections sur les changements attendus avec l'arrivée du tramway sur le secteur Nord. Les propos de tous les groupes sont synthétisés et classés par thématiques ci-dessous. Les travaux détaillés des 4 groupes sont disponibles en annexes.

Desserte :

- D'une manière générale, les participants expriment des attentes en termes d'amélioration de la desserte de certains secteurs, une fréquence plus importante de passage, un réseau moins saturé, des interconnexions facilitées (métro et bus).
- Beaucoup de participants expriment également le souhait de pouvoir rejoindre plusieurs secteurs de Villeurbanne par les transports en commun notamment aller de Grandclément à La Doua, des quartiers résidentiels de l'Est à Gratte-Ciel, du centre de Villeurbanne aux zones d'activités de la ville.
- Des participants attendent également une meilleure desserte des zones étudiantes (campus, résidences étudiantes, les différents établissements scolaires de la ville).
- Les participants attendent du tramway qu'il devienne leur moyen de transport au quotidien, à la place de la voiture, pour se rendre faire leurs courses, travailler, pratiquer des loisirs.
- Des participants pensent que le tramway peut permettre la desserte de secteurs qu'ils jugent « oubliés », ils citent la partie Est de Villeurbanne. Certains décrivent l'arrivée du tramway comme un enjeu d'égalité.
- Certains participants attendent du tramway qu'il permette de réorganiser les lignes de bus pour que celles-ci aillent desservir des quartiers enclavés et mal desservis tels que les Buers.

Circulation :

- Des participants attendent du tramway un moyen de transport rapide pour rejoindre le Nord et le Sud de Villeurbanne.
- Les participants souhaitent que l'arrivée du tramway diminue la circulation de la voiture en ville.

Mobilités actives :

- Certains participants demandent une meilleure intégration du vélo et s'interrogent sur les tracés des futures pistes/bandes cyclables.
- Des participants souhaitent l'aménagement de pistes cyclables sur des rues parallèles au tramway lorsque leur intégration sur la plateforme de ce dernier n'est pas possible.
- Des participants souhaitent l'aménagement d'un itinéraire vélo jusqu'à La Doua.

Réseau existant :

- Des participants remarquent que la zone Gratte-Ciel est déjà desservie et attendent du tramway qu'il desserve des zones plus enclavées comme le quartier des Buers.
- Pour certains participants, le tramway vient proposer une alternative au métro A.

Interconnexions :

- Des participants attendent du tramway T6 une complémentarité avec les offres de transports en communs actuels (C26, C11, etc.) et futurs (T9).

Sécurité :

- Des participants attendent des liaisons cyclables plus efficaces et sécurisées.

Végétalisation :

- Des participants attendent la mise en place d'une voie verte sur le cheminement du tramway.

Exploitation :

- Une participante attend que des dispositions soient prises pour que cette nouvelle ligne évite les aléas d'un réseau de surface et les arrêts dus aux problèmes d'exploitation.

Attractivité :

- Des participants pensent que le tramway peut permettre de dynamiser certaines parties de Villeurbanne, notamment la partie Est.
- Des participants attendent du tramway une possibilité de mettre en valeur certains espaces et quartiers aujourd'hui peu attractifs.
- Des participants attendent du tramway de faire revivre le quartier de Croix-Luizet.

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

Dans un second temps, toujours en tables-rondes, les participants sont invités à réfléchir aux enjeux d'insertion et aux points d'attention à prendre en compte. Une synthèse générale, résumant les analyses des 4 groupes est présentée ci-dessous. Les travaux détaillés des 4 groupes sont disponibles en annexes.

Zone Gratte-Ciel :

- Des participants relèvent les virages prévus sur cette zone et craignent les nuisances et l'inconfort que cela peut générer.

Rue Anatole France :

- Des participants craignent que l'intégration d'aménagements cyclables sur cette rue ne soit pas possible. Ils demandent que les cyclistes puissent circuler en double sens.

Avenue Henri Barbusse :

- Certains participants pensent que le passage du tramway sur cette rue où s'organisent régulièrement des événements peut créer des problèmes de sécurité.
- Des participants mettent en avant un enjeu de sécurité dû au passage du tramway sur une zone piétonne. Ils relèvent une contradiction avec la décision de 2019 qui garantissait une zone piétonne en centre-ville.

Rue Jean Bourgey :

- Des participants souhaitent connaître l'aménagement prévu de la rue pour l'insertion du tramway.
- Des participants relèvent la présence de deux virages à angles droits et craignent des nuisances sonores importantes.

Parc du Centre :

- Des participants remarquent que le passage du tramway pourrait représenter un risque pour la sécurité des usagers du parc.
- Des participants relèvent les enjeux environnementaux que peut représenter le passage du tramway par le parc et souhaitent sa conservation tel qu'il est aujourd'hui.

Rue Billon :

- Des participants se demandent si la cohabitation des différents modes de transport est possible sur des axes étroits tels que la rue Billon. Ils ont exprimé la volonté que cette cohabitation se fasse sans investir l'existant (jardins privés).
- Les participants craignent les nuisances sonores dues à la résonance du tramway dans la rue.
- Les participants souhaitent que l'arrivée du tramway permette la réduction de la vitesse de circulation des voitures dans la rue Billon.
- Les participants souhaitent connaître les coûts d'expropriation.
- Des participants rappellent que les aménagements sur le foncier et le bâti doivent respecter le PLU.

Rue des Bienvenus :

- Les participants s'inquiètent de l'avenir des jardins privés qui offrent une biodiversité importante, selon eux.
- Les participants craignent une densification du secteur, notamment de nouvelles constructions sur la rue des Bienvenus. Ils s'inquiètent également des impacts du tramway sur le foncier et de l'évolution de l'habitat.
- Certains participants pensent que l'insertion du tramway risque de créer des îlots de chaleur et de fraîcheur.
- Des participants remarquent que le passage du tramway rue des Bienvenus permettrait d'accéder à Gratte-Ciel plus rapidement.
- Des participants estiment que le passage rue des Bienvenus a un intérêt relatif et se basent sur la fréquentation des bus peu importante.
- Des participants craignent la cohabitation entre les véhicules des résidents, les piétons et le tramway sur l'axe rue des Bienvenus.
- Les participants souhaitent connaître les coûts d'expropriation.
- Des participants rappellent que les aménagements sur le foncier et le bâti doivent respecter le PLU.
- Des participants voient en l'arrivée du tramway une possibilité pour régler les nuisances dues au passage des voitures.

Rue Alexis Perroncel :

- Des participants souhaitent connaître l'aménagement de la rue pour l'insertion du tramway.

La zone ACI :

- Des participants craignent un temps de trajet plus long si le tramway ne passe pas par la zone ACI.
- Les participants souhaitent connaître l'avenir du foncier de la zone ACI une fois récupérée par la ville de Villeurbanne.

Avenue Roger Salengro :

- Les participants relèvent un risque de congestion du fait du passage de l'avenue Salengro, axe majeur pour les trajets Est/Ouest, en sens unique entre la zone ACI et La Doua.
- Des participants pensent que le passage du tramway peut entraîner des impacts importants sur la circulation avenue Salengro.

Rue Spréafico :

- Des participants craignent des impacts visuels et sonores. Ils s'inquiètent de l'amplitude horaire de la circulation du tramway.
- Des participants s'expriment contre des aménagements bétonnés.
- Des participants estiment que le passage rue Spréafico n'est pas utile car ils jugent la desserte sur ce secteur suffisante.
- Des participants s'interrogent sur le devenir des jardins privés.

La Doua :

- Des participants se demandent quels aménagements techniques complémentaires vont être réalisés pour permettre l'insertion du tramway car ils relèvent des problèmes actuels de retournement dus à la présence des tramways T1 et T4.

INSA – Gaston Berger :

- Des participants suggèrent que le tramway T6 partage l'infrastructure du T9.
- D'autres participants craignent que le partage d'infrastructure n'entraîne des problèmes de congestion entre les deux lignes.

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

- Les participants demandent des aménagements végétalisés. Ils souhaitent connaître le gain en végétalisation avec la mise en place du tramway.
- Des participants souhaitent connaître les différents profils d'insertion car ils se questionnent sur l'emprise globale des plateformes le long des tracés.
- Des participants partagent le fait qu'il est difficile de se positionner en faveur d'un tracé sans savoir le nombre exact d'expropriations/préemptions prévues. Ils demandent que soient réalisées et communiquées des études sur le nombre d'expropriations et les points d'attention de chaque tracé.
- Des participants souhaitent un tracé avec peu de virages pour un temps de trajet réduit.
- Des participants soulignent un enjeu de sécurité sur les zones de cohabitation entre tramway et piétons.
- Certains participants demandent que la phase chantier soit sécurisée.
- Des participants relèvent des difficultés au stationnement sur le cheminement du tracé rouge et souhaitent que des solutions puissent être apportées avec l'insertion du tramway.
- Des participants conseillent de penser des arrêts de report du tramway accessibles.

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

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

Secteur Gratte-Ciel Nord

Station Parc du centre

Localisation

- Des participants pensent qu'une station près du parc permettrait d'attirer du public aux événements régulièrement organisés.
- Des participants souhaitent que l'insertion d'une station parc du Centre ne soit pas un frein à l'organisation d'événements.
- Des participants remarquent que le parc du Centre est déjà bien desservi.

Aménagements aux abords

- Des participants souhaitent que les aménagements pour l'insertion du tramway respectent le parc et son environnement.

Intermodalité et accès

- Des participants souhaitent une modélisation de vélos en libre-partage.

Station Bienvenus

Localisation

- Des participants proposent une localisation de la station sur la rue du Commandant L'Herminier, à l'angle de la rue Emile Zola.

Aménagements aux abords

- Des participants se demandent si l'ouverture des rues est prévue pour faciliter la desserte des riverains.

Intermodalité et accès

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Secteur Les Poulettes

Station Perroncel

Localisation

- Des participants jugent un positionnement sur la localisation de la station Perroncel compliqué. En effet, ils voudraient d'abord savoir si le tramway passerait par rue Yvonne ou par la zone ACI.
- Certains participants ne trouvent pas d'intérêt à l'insertion d'une station si le tramway ne passe pas par la zone ACI. Ils justifient ceci par le manque de besoin de desserte rues Yvonne et Perroncel.
- Des participants conseillent l'insertion d'une station à l'entrée de la zone ACI si celle-ci est aménagée en parc.
- Des participants pointent une gestion de la circulation compliquée rue Perroncel. En effet, si la rue Salengro est mise à sens unique, le report de circulation se fera rue Perroncel, selon eux. Le croisement avec le tramway peut alors se révéler dangereux.
- Des participants suggèrent l'insertion de la station rue d'Yvonne.

Aménagements aux abords

- Des participants préconisent d'anticiper la gestion de la circulation rue d'Yvonne qui s'amplifie notamment grâce à un commerce de jouets.
- Certains participants conseillent l'aménagement d'un parc sur la zone ACI pour apporter de l'intérêt au quartier et le dynamiser.
- D'autres participants pensent qu'il est dommageable de faire passer un tramway au travers d'un parc (si le projet de parc était retenu pour aménager la zone ACI).

Intermodalité et accès

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Station Château-Gaillard

Localisation

- Des participants confirment la pertinence d'insérer un arrêt dans cette zone.

Aménagements aux abords

- Des participants souhaitent que les arbres sur cette zone soient maintenus.

Intermodalité et accès

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Secteur Croix-Luizet

Station Salengro

Localisation

- Des participants suggèrent l'insertion de la station vers La Poste car ils jugent cette localisation stratégique.

Aménagements aux abords

- Les participants conseillent de prendre en compte la fréquentation de l'avenue Salengro et du marché pour que le passage du tramway puisse apaiser l'avenue.
- Les participants disent que les aménagements à réaliser dépendent du devenir de Spréafico (logements ? parcs ?).

Intermodalité et accès

- Des participants disent que le passage de la rue Salengro en sens unique est une bonne chose pour permettre aux vélos d'emprunter cette voie.

Station Croix-Luizet

Localisation

- Des participants proposent la localisation de la station sur la place Croix-Luizet pour redynamiser le quartier.
- Des participants pensent qu'il est difficile de proposer un positionnement de la station tant que le tracé du T9 n'est pas connu.
- Certains participants questionnent l'utilité d'une station à Croix-Luizet qu'ils jugent trop rapprochée de Château-Gaillard.
- D'autres participants pensent qu'il est judicieux d'insérer une station à Croix-Luizet pour permettre la desserte des écoles et des riverains.

Aménagements aux abords

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Intermodalité et accès

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Secteur La Doua

Station La Doua – Gaston Berger

Localisation

- Certains participants suggèrent l'insertion de la station face au Double Mixte pour une meilleure exploitation technique.
- Des participants conseillent d'anticiper un prolongement au nord du tramway T6 (vers la Cité Internationale) en positionnant la station perpendiculairement à la station actuelle.

Aménagements aux abords

- Des participants remarquent qu'il faut songer à l'aménagement du virage après l'arrêt La Doua – Gaston Berger pour éviter toutes nuisances.
- Les participants demandent d'anticiper les futurs prolongements et aménagements de lignes pour penser les aménagements des stations du T6.

Intermodalité et accès

- Des participants conseillent d'anticiper le devenir du réseau de bus et de le restructurer pour permettre des correspondances boulevard du 11 Novembre notamment.

Station INSA - Einstein

Localisation

- Des participants relèvent l'intérêt d'une station INSA – Einstein car cela permettrait une meilleure desserte des étudiants mais également des salariés et des visiteurs. En effet, les participants remarquent que de nombreuses entreprises sont installées dans cette zone.
- Des participants insistent sur l'importance d'une station près de l'INSA pour la desserte des résidences.

Aménagements aux abords

- Des participants suggèrent de dédoubler la station INSA – Einstein pour éviter la congestion des tramways.

Intermodalité et accès

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Remarques générales à toutes les stations

Des demandes générales concernant toutes les stations ont été faites par les participants.

Localisation :

- Un participant suggère d'ajouter un arrêt sur le tracé vert sous réserve d'un impact limité sur le foncier. D'autres participants proposent l'ajout d'une station entre Gratte-Ciel et Bienvenus. Des participants, en réponse, jugent que le nombre de stations proposées sur le tracé vert est suffisant.
- Des participants remarquent que sur le tracé rouge, la présence des deux collèges est à considérer pour la localisation des stations.
- Des participants conseillent d'insérer les stations à proximité des carrefours pour faciliter l'intermodalité, notamment les flux piétons.

Aménagement aux abords des stations :

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

Intermodalité et accès :

Les participants ne se sont pas exprimés à ce sujet.

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

5. Zoom sur la concertation

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

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

Elle présente ensuite les modalités de participation :

- **Pour s'informer** : le dossier de concertation est disponible en ligne et dans les lieux de la concertation que sont : la mairie de Villeurbanne, la mairie de Bron, la mairie de Lyon 3^e, le siège du SYTRAL et l'Hôtel de la Métropole.
- **Pour donner son avis** :
 - les registres disponibles sur les lieux de la concertation
 - les questionnaires (distribués par courrier et/ou disponibles sur les stands mobiles et sur les lieux de la concertation)
 - l'espace de contribution de la plateforme en ligne : <https://concertation.t6nord-sytral.fr/processes/concertation>

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

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

- 2 permanences en ligne

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

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

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

6. Conclusion

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

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

- L'insertion fine du tracé : 77 %
- L'aménagement de nouveaux cheminements pour les modes actifs : 27%
- L'amélioration du partage de la voirie entre les différents modes : 43 %
- Le réaménagement de l'espace public : 47 %
- La végétalisation des secteurs traversés : 50 %
- La connexion à d'autres modes de transports : 37 %
- La recomposition des plans de circulation et de stationnement : 47 %

Pour trois quarts des participants, la priorité est à donner à l'insertion fine du tracé. La moitié d'entre eux jugent également prioritaire la végétalisation des secteurs traversés, le réaménagement de l'espace public, et la recomposition des plans de circulation et de stationnement.

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

7. Annexes

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



Atelier Secteur Nord

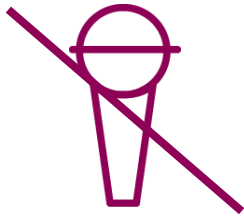
06/04/2021

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



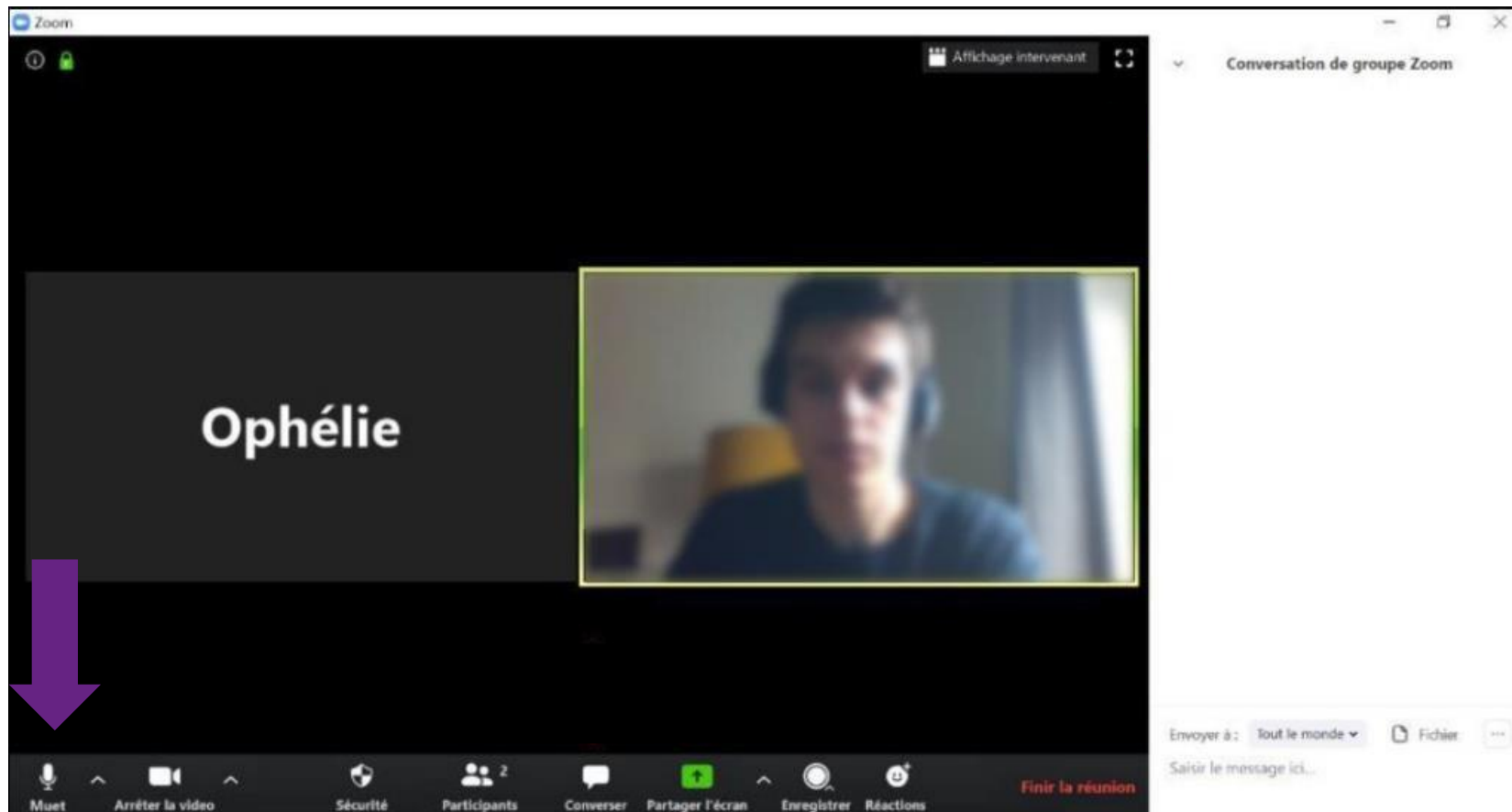
**Déposer vos questions ou remarques via l'outil
Converser**

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

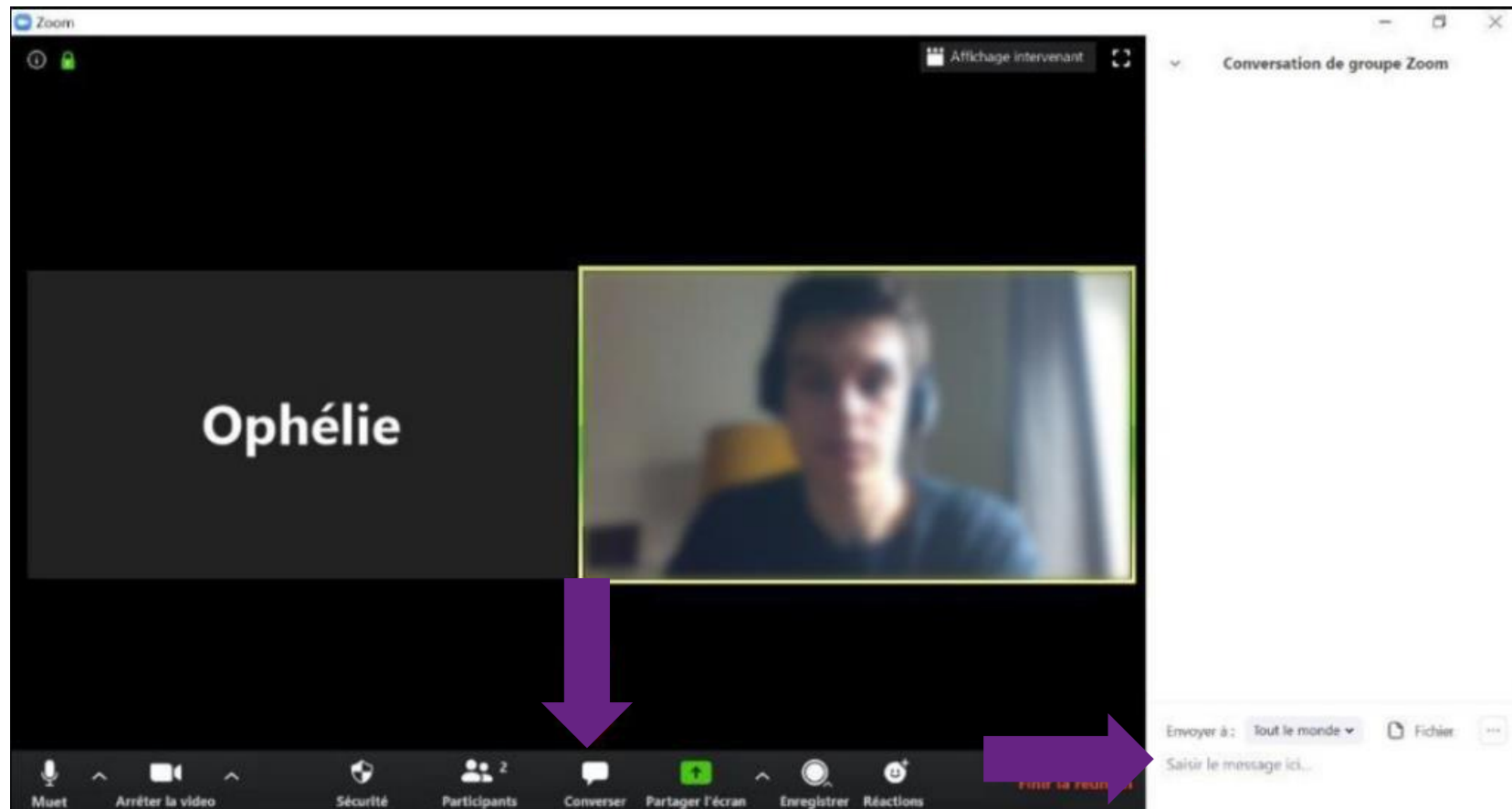


Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main

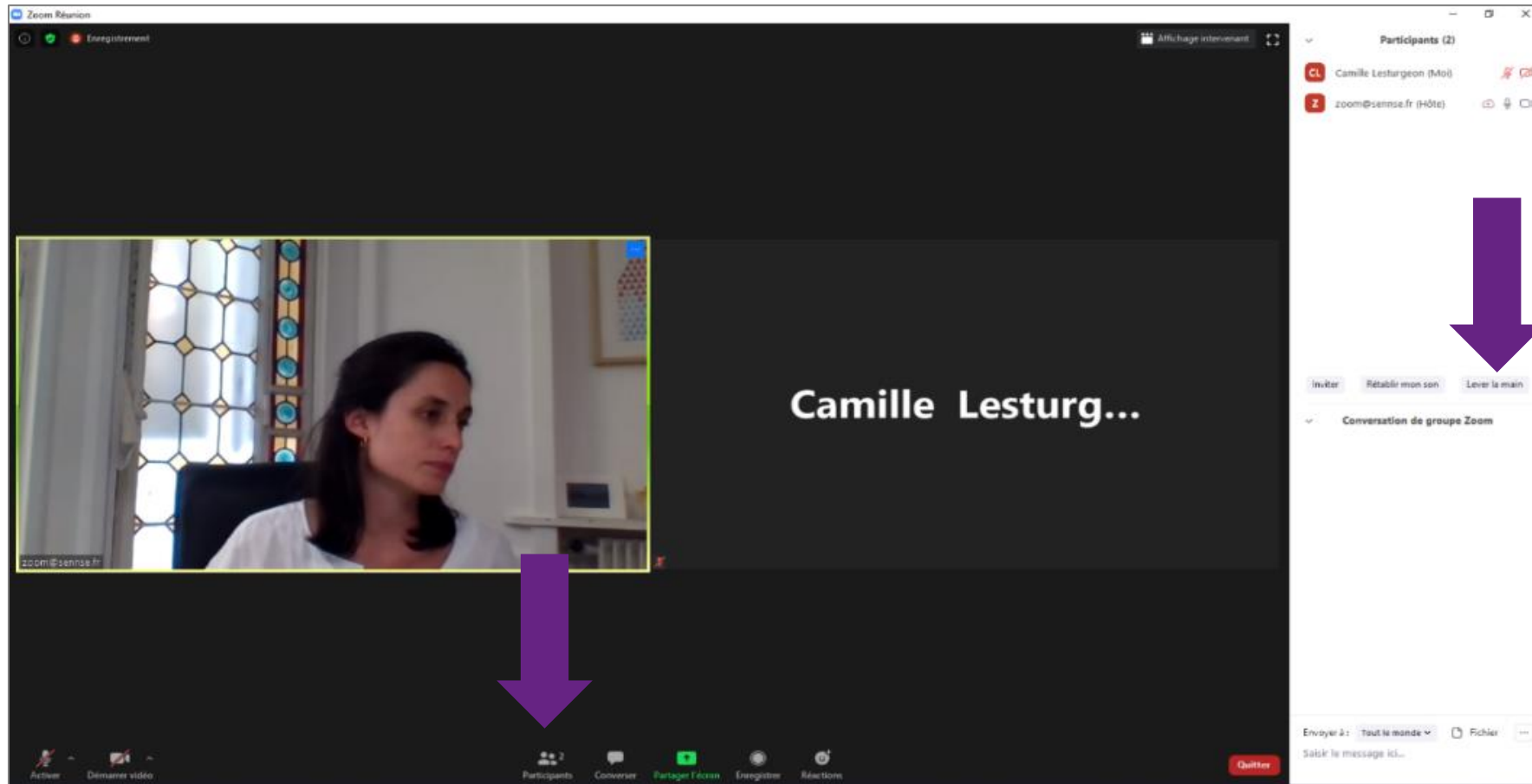
Couper votre micro : comment faire ?



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 03 50

ID de réunion : 850 6946 5467

Concertation préalable

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

Du 15 mars au 12 avril 2021

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

Sondage 1

Dans quel quartier habitez-vous ?

Objectifs de l'atelier

- Vous présenter les enjeux du projet sur le secteur allant du métro Gratte-Ciel à la Doua
- Echanger sur les enjeux d'insertion et de desserte dans ce secteur

Les intervenants ce soir

Axel Sabouret

Chef de projet T6 Nord



Séverine Lardellier

Responsable concertation



Déroulé de l'atelier

- 1 **Le projet T6 Nord et ses enjeux sur le secteur
Métro Gratte-Ciel < > La Doua**
- 2 **Tables-rondes**
- 3 **Zoom sur la concertation**

Sondage 2

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

Le T6 Nord aujourd'hui

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Retrouvez la vidéo du projet en cliquant sur ce lien :

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

Les chiffres clés



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



11 à 12 stations



La Doua – Hôpitaux Est en
20 minutes



55 000 voyages / jour



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

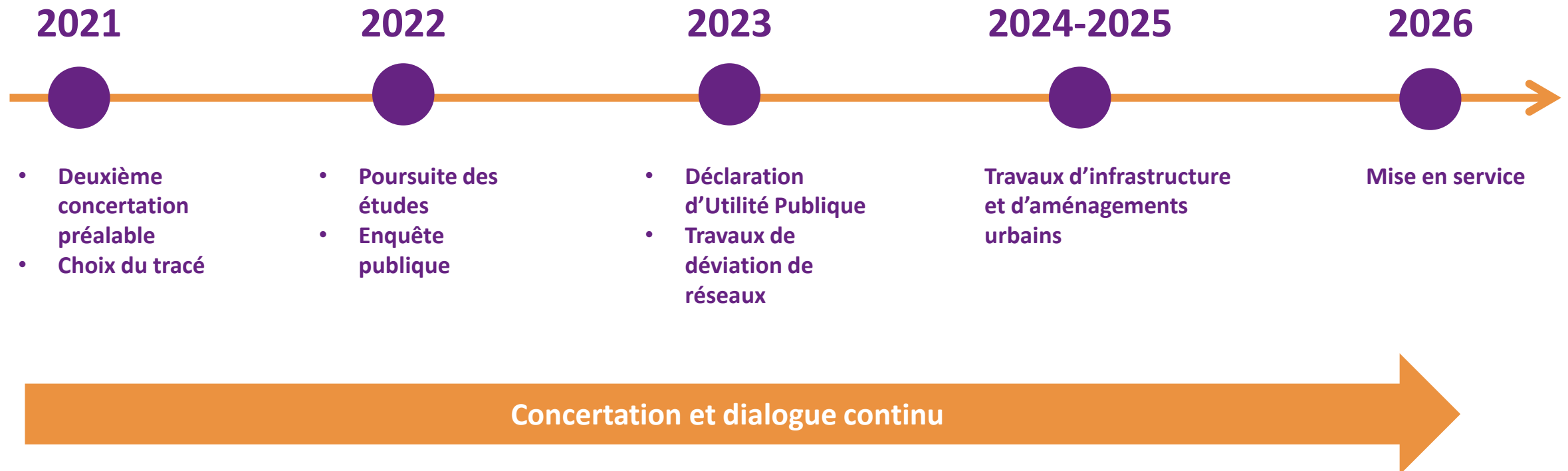


140 M€



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

Un projet à horizon 2026



Les enjeux du projet sur le secteur Métro Gratte-Ciel < > La Doua

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

L'analyse multicritère

- **Un outil d'aide à la décision** qui participe à **éclairer le choix d'un tracé.**
- Un éléments 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



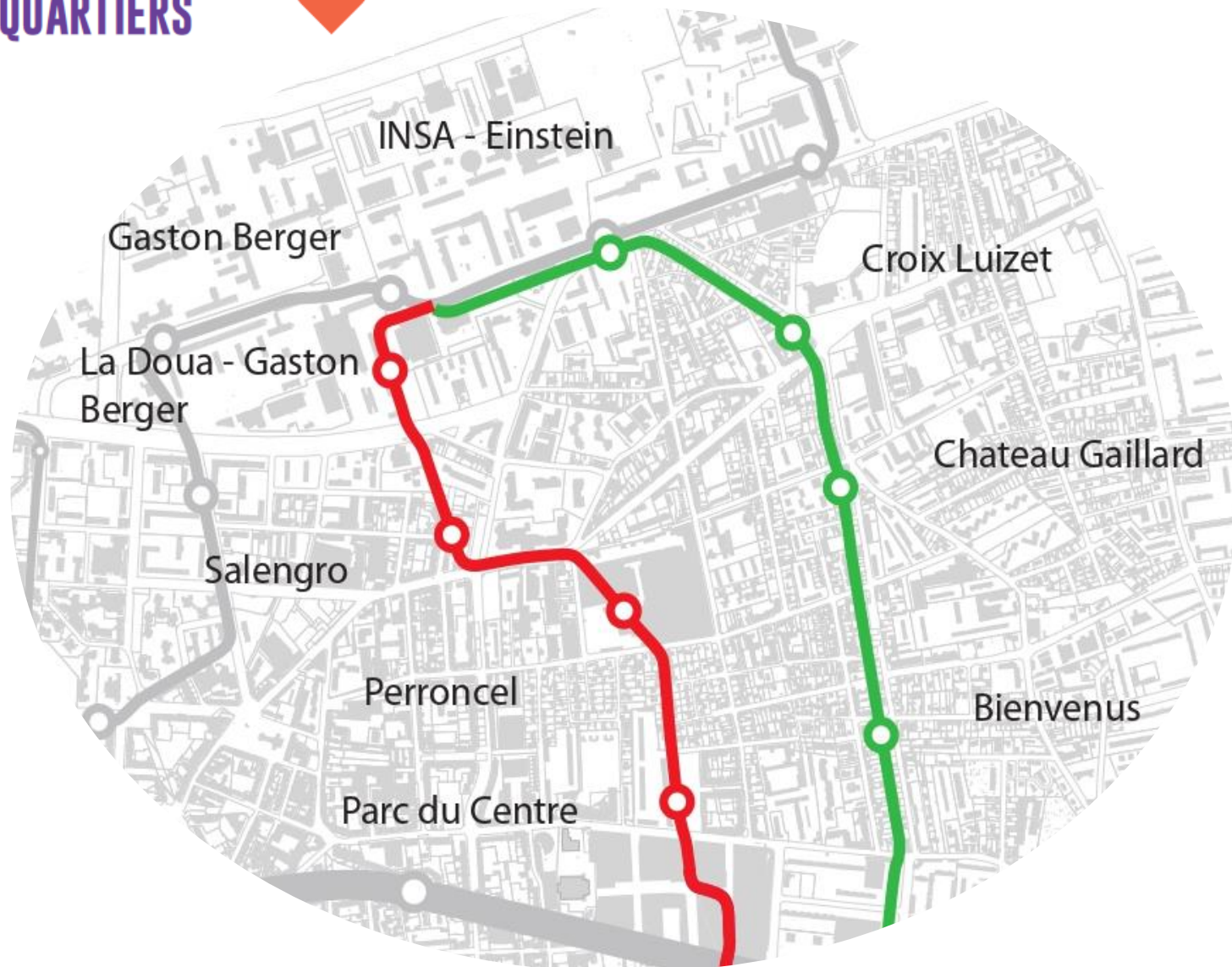
EXPLOITATION



DÉLAIS
TRAVAUX



COÛTS



Secteur Nord

- > Desserte population/emploi équivalente sur les deux tracés
- > 4 nouvelles zones de stations envisagées

Tracé rouge

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

Tracé vert

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



INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS

INSERTION



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

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

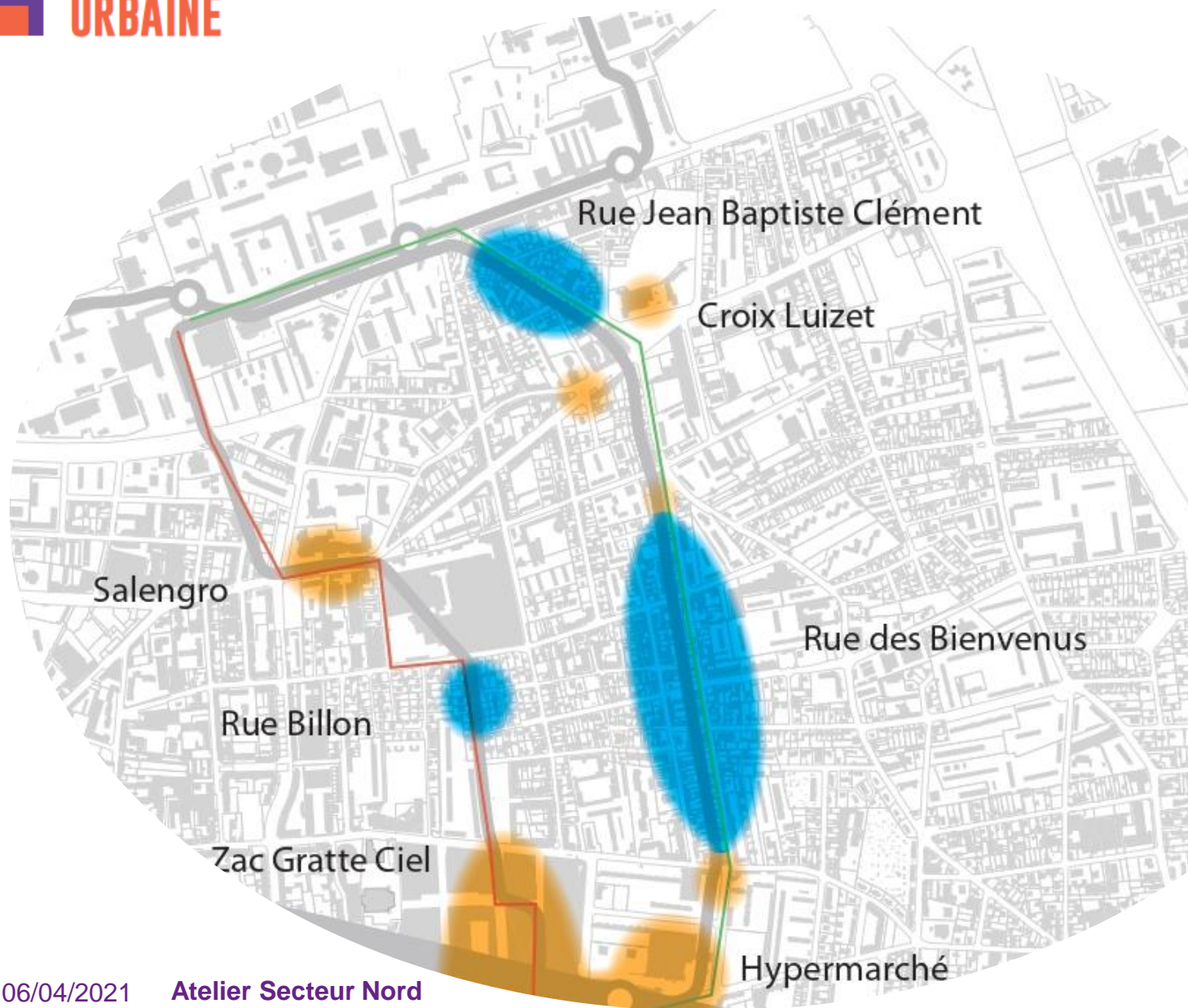
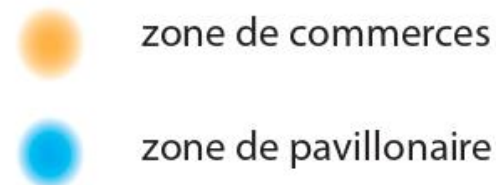
Secteur Nord

Tracé rouge

- > Aménagement en site propre sur la majorité du tracé
- > Contraintes sur la rue Billon (200 m) et sur le parc du centre : création d'un tronçon de circulation réservée aux riverains
- > Secteur ACI : aménagement à intégrer dans le cadre de la requalification de la zone

Tracé vert

- > Plateforme en site propre envisagée sur les axes Anatole France et Cdt l'Herminier
- > Contraintes sur les axes Bienvenus, Château Gaillard et J.-B. Clément, soit 1100 m : création de plusieurs tronçons de circulation réservée aux riverains



Secteur Nord

Tracé rouge

- > Cohabitation tramway / habitat pavillonnaire sur 200 m
- > Bon potentiel d'aménagement urbain sur le reste du linéaire
- > Accompagnement du réaménagement de la ZAC Gratte-Ciel

Tracé vert

- > Cohabitation tramway / habitat pavillonnaire sur 1100 m
- > Potentiel d'aménagement urbain limité
- > Requalification de la rue Anatole France



- 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






Tracé rouge

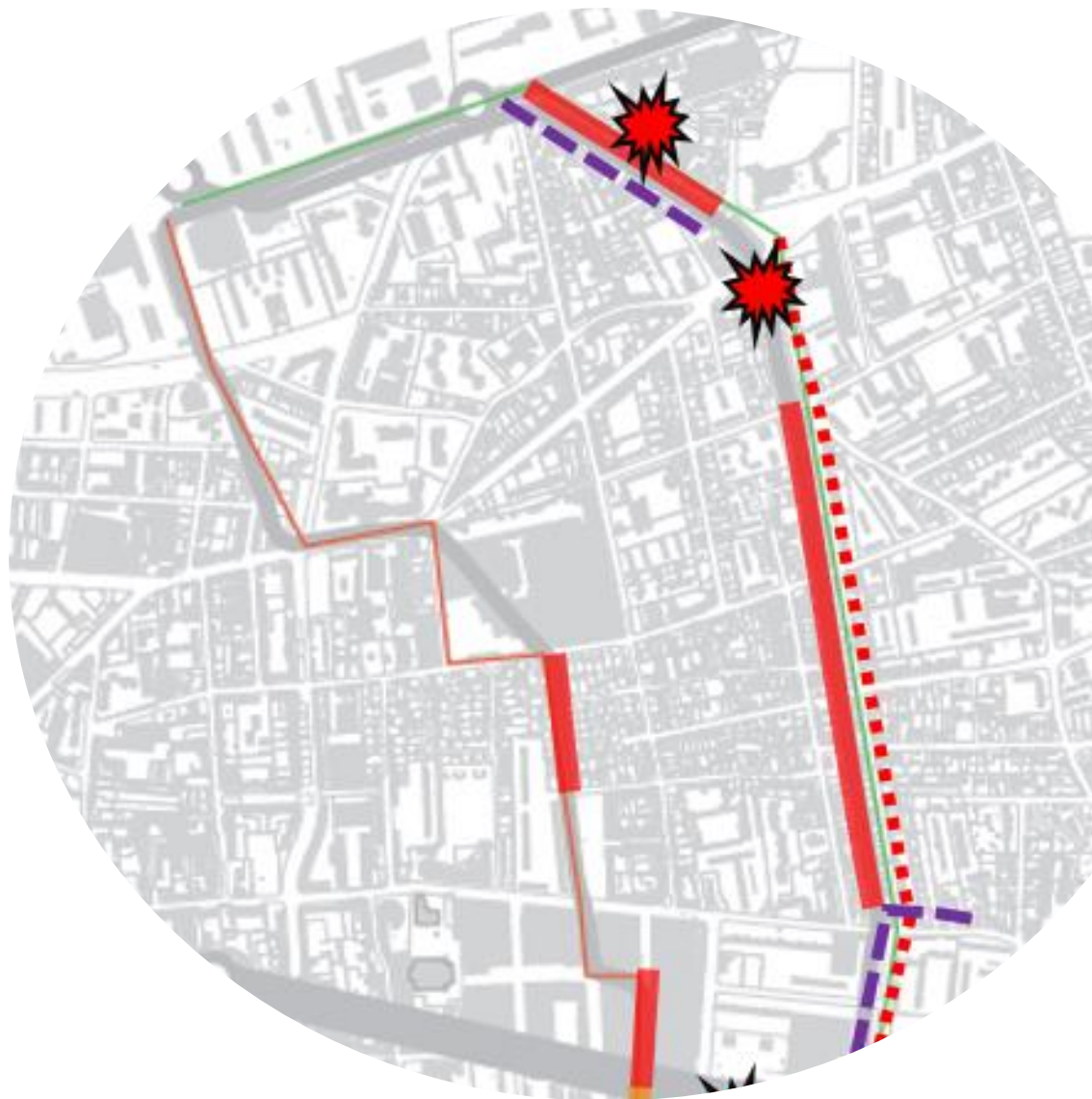
> Cohérence des aménagements avec le schéma directeur cycles

Tracé vert

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

Légende

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



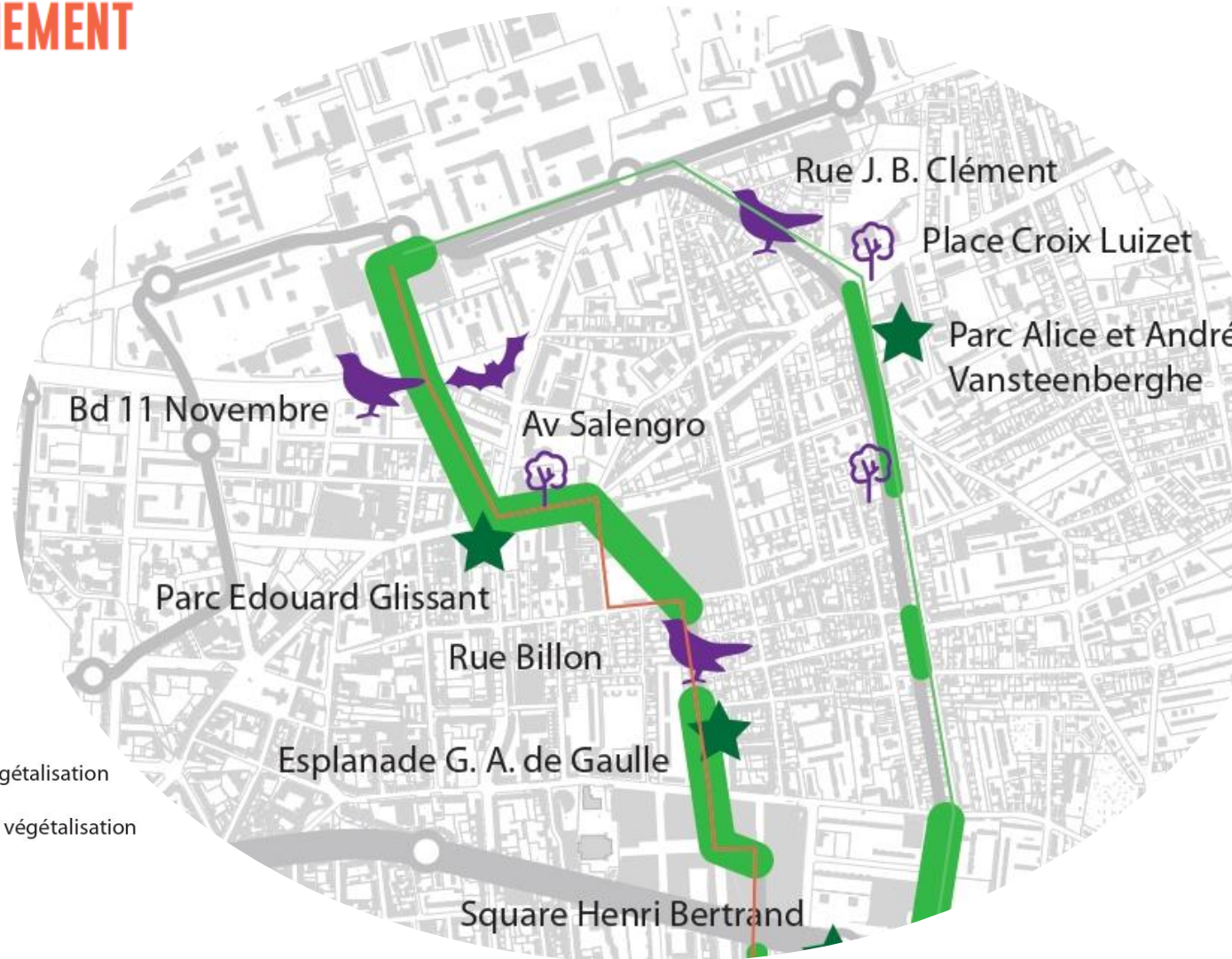
Secteur Nord

Tracé rouge







> Secteurs contraints pour la relocalisation des réseaux, en particulier rue Billon sur 200 m

Tracé vert

> Dévoiement sur plus d'un kilomètre, dans une rue adjacente au projet, d'un réseau majeur de transport d'eau potable (élargissement périmètre travaux)



LEGENDE

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

Secteur Nord

- > Réalisation d'un état initial
- > Objectif à l'échelle de la ligne : désimperméabilisation des sols / ilots de fraîcheur / maintien et renforcement de la biodiversité

Tracé rouge

- > Bonnes capacités de végétalisation en lien avec le potentiel d'aménagements urbains (ACI, Spréafico...)
- > Maintien de la zone d'intérêt faunistique rue Billon

Tracé vert

- > Possibilités de végétalisation limitées en lien avec les contraintes d'insertion (voies Bienvenus / J-B Clément notamment)
- > Maintien de la zone d'intérêt faunistique rue Jean-Baptiste Clément

Tracé rouge

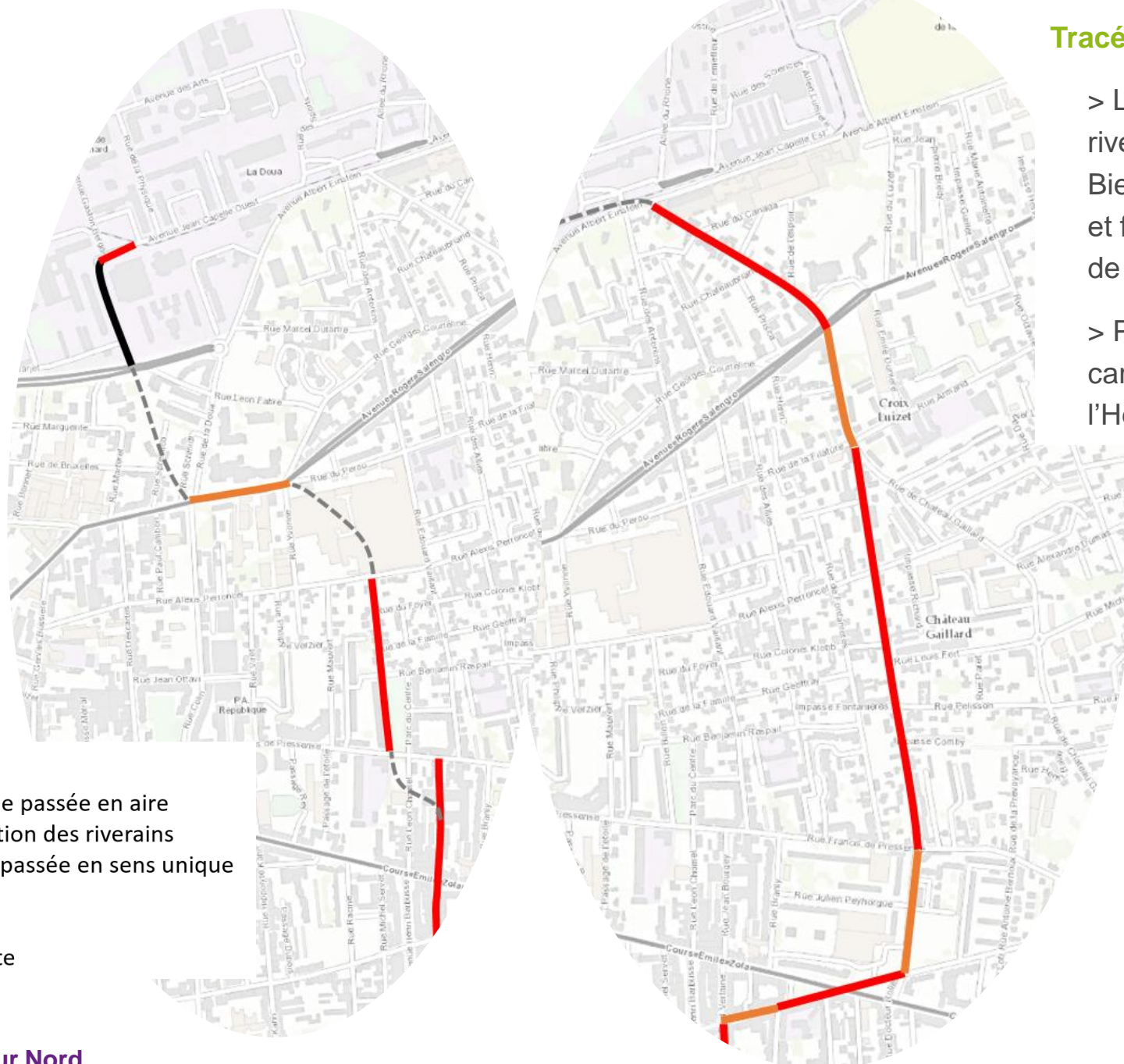
> Limitation à la circulation riveraine sur les rues Billon, Bourgey (tronçon A. France - É. Zola)

> Point d'attention sur la rue Salengro

Tracé vert

> Limitation à la circulation riveraine sur l'axe Bienvenus et J-B Clément et fermeture d'une section de la rue A. France






> Possible saturation du carrefour Zola / Cdt l'Herminier

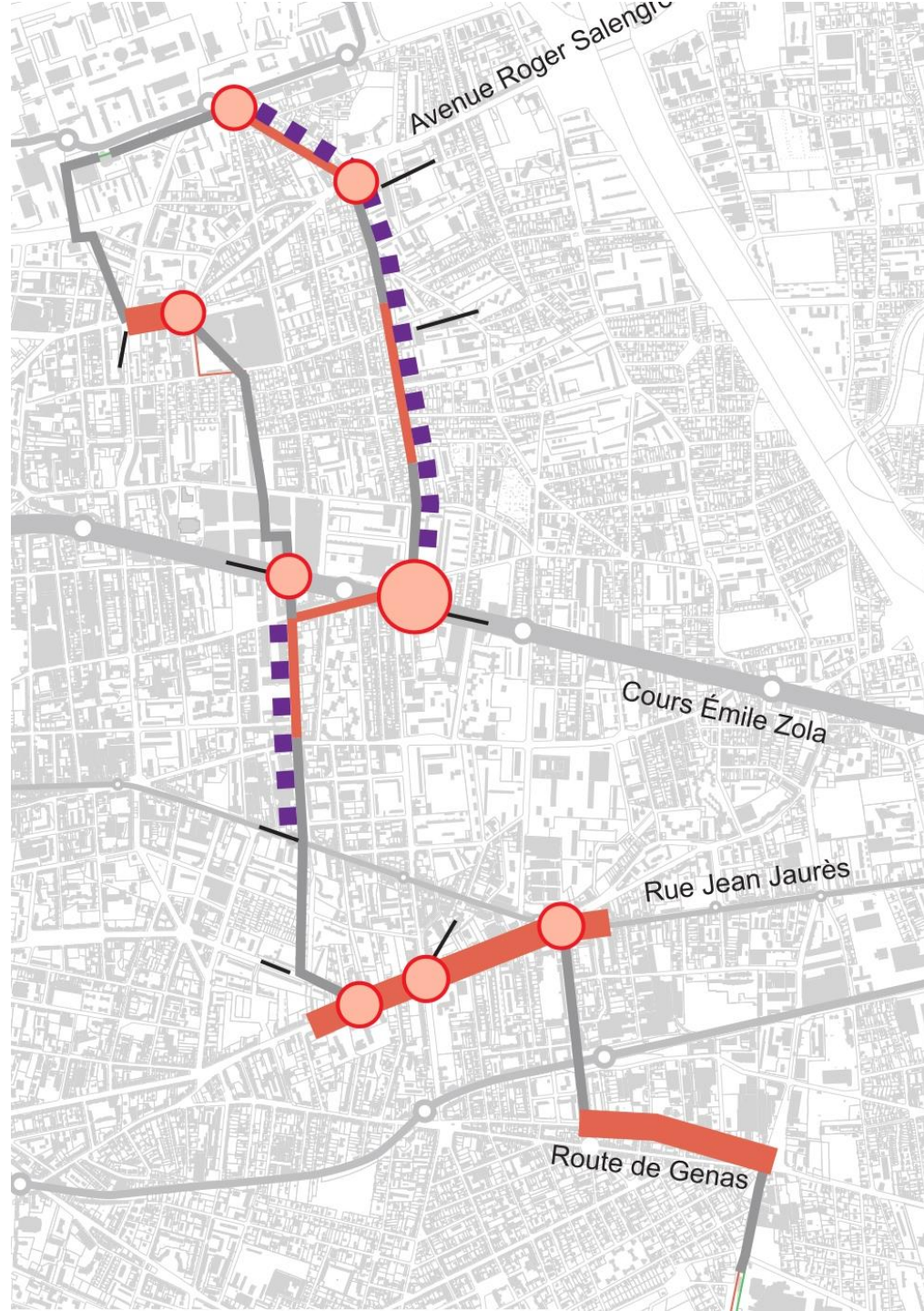


Légende

- 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



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



Secteur Nord

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

> 140 M€

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)

Tables-rondes

Organisation des tables-rondes

4 tables rondes pour échanger sur :

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

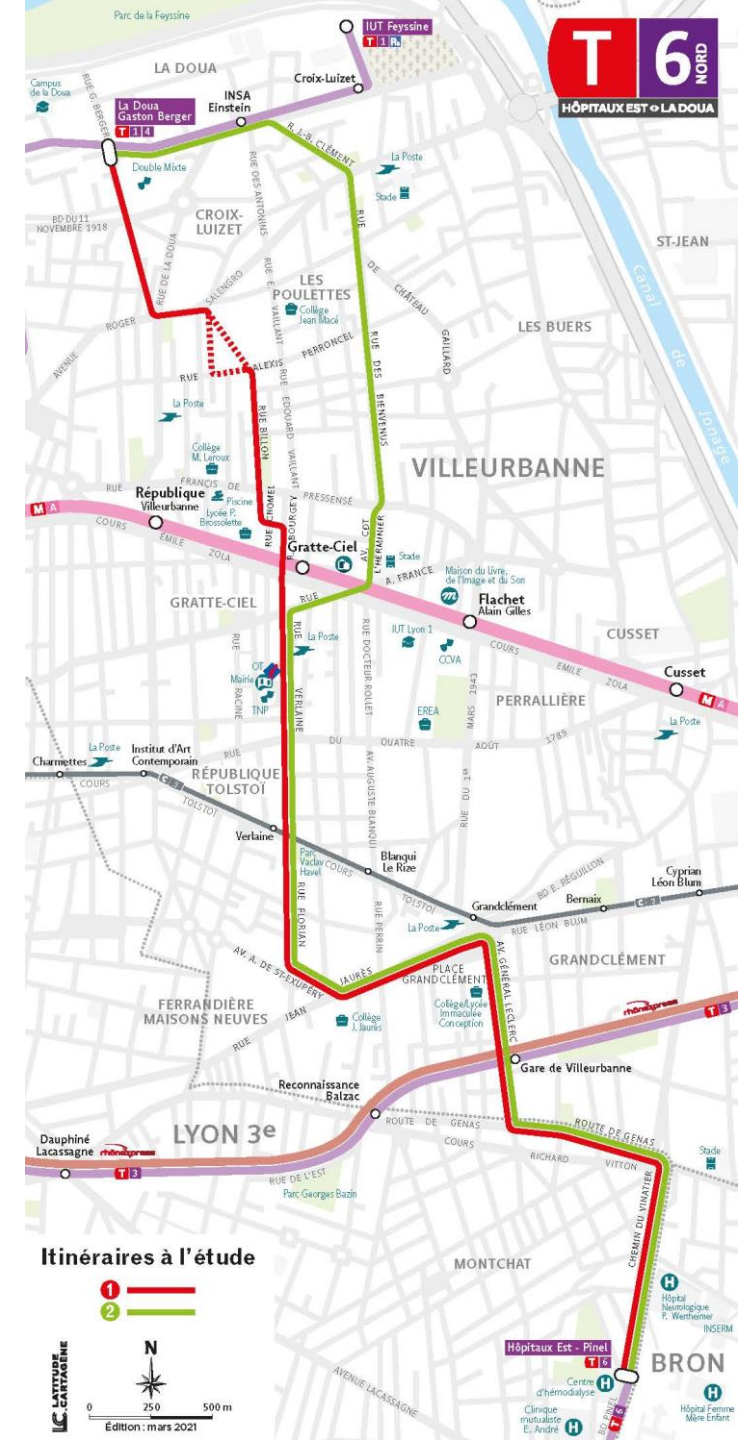
Restitution

Zoom sur la concertation

Séverine Lardellier, Responsable concertation

Les thématiques de la concertation

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



Pour s'informer



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



Pour donner son avis



Les registres



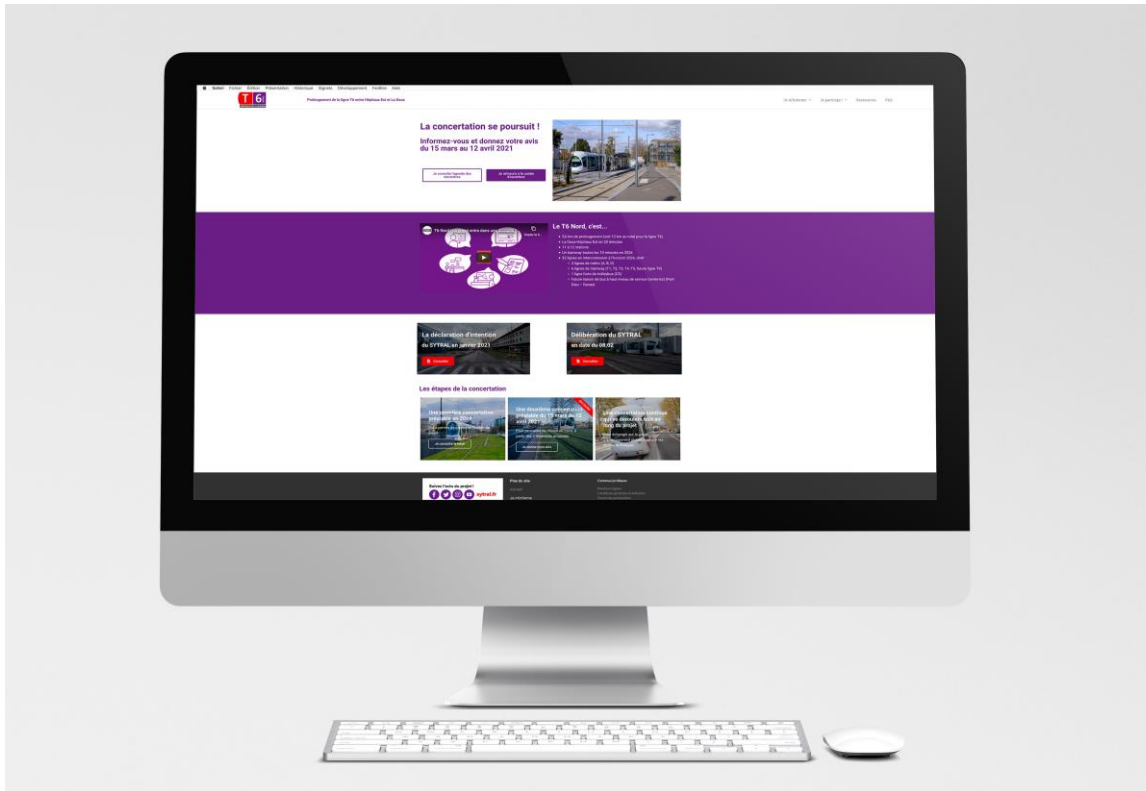
L'espace de contributions
de la plateforme en ligne

t6nord-sytral.fr

Le questionnaire de la concertation



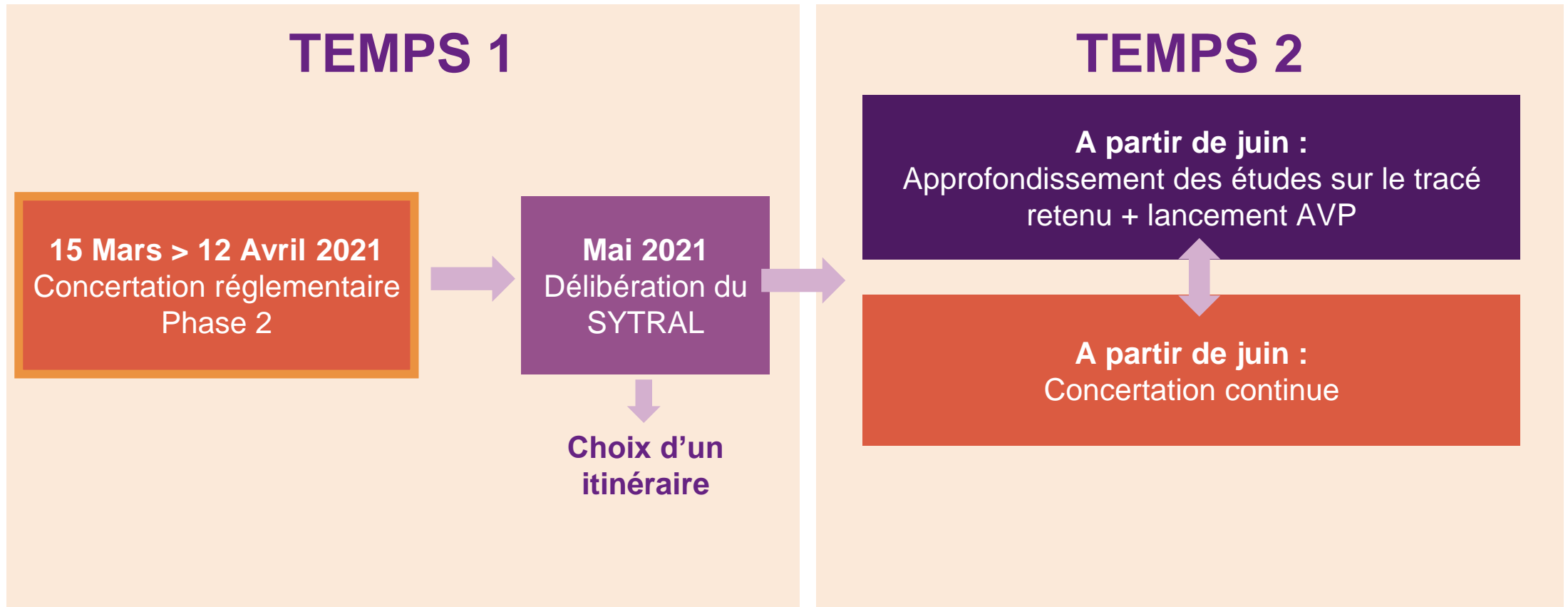
La plateforme en ligne



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

t6nord-sytral.fr

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



Sondage 3

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

Conclusion

Merci de votre attention !

Sous-groupe 1

Nos attentes liées à l'arrivée du tramway sur le secteur

Projections sur les changements attendus

Ligne verte : faire mes courses en tram et pas en voiture, limiter usage voiture, lien centre ville, lien ligne de métro / plaque tournante, se déplacer pour le travail, pour les loisirs. Connexion à la ligne de métro

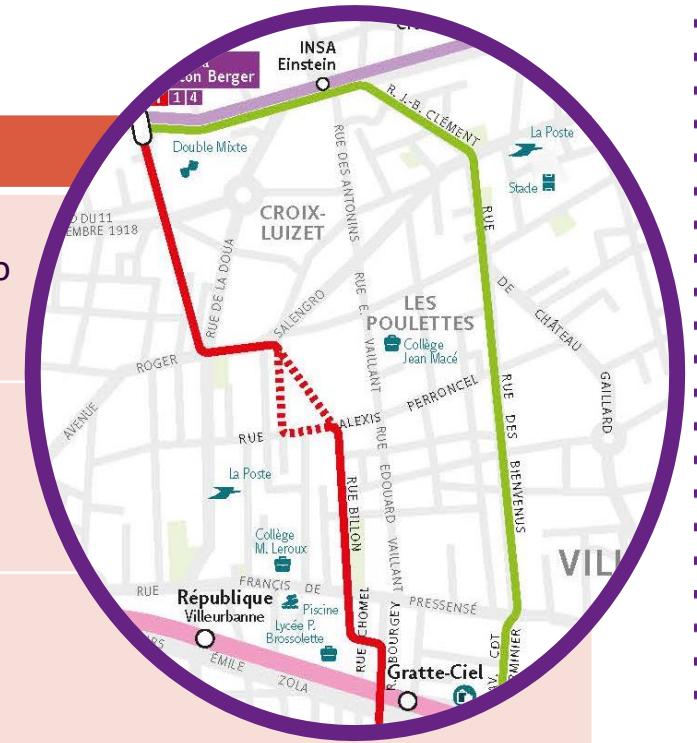
Accéder rapidement à la ligne de métro. Situation actuelle : 15 mn de marche.

Rue Spréafico : moins d'apport car déjà bien connectée mais usagère du tramway.
Attention : limiter au maximum les aléas d'un réseau de surface. Attention aux arrêts d'exploitation.

Rue des Bienvenus : intérêt relatif car lignes de bus pas nécessairement empruntées. Segment rue des Bienvenus ne voit pas vraiment l'intérêt à la différence des hôpitaux Est

Avenue Salengro : zone très peu desservie en TC et pourtant beaucoup de logements construits. Actuellement obligation de prendre la voiture. Tracé vert permettant d'amener les enfants à l'école à grand Clément puis d'aller au travail. Besoin du quotidien en famille. Avis partagé par les voisins de manque de transports. Bus trop long, difficile en heure de pointe. Infrastructure devant accompagner le développement de l'habitat.

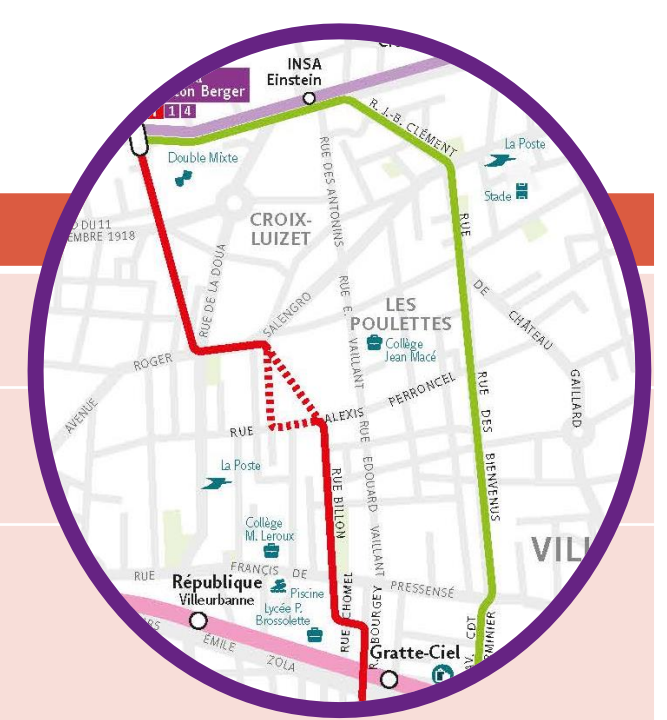
Quel que soit le tracé : Bien que ça diminue la place de voiture en ville, rejoindre la Doua – GC : bien quel que soit le tracé. Occasion de redistribuer les lignes de bus notamment quartier des Buers. Que le tracé retenu améliore l'intégration du vélo du nord au Sud. Vélo et tracés ?



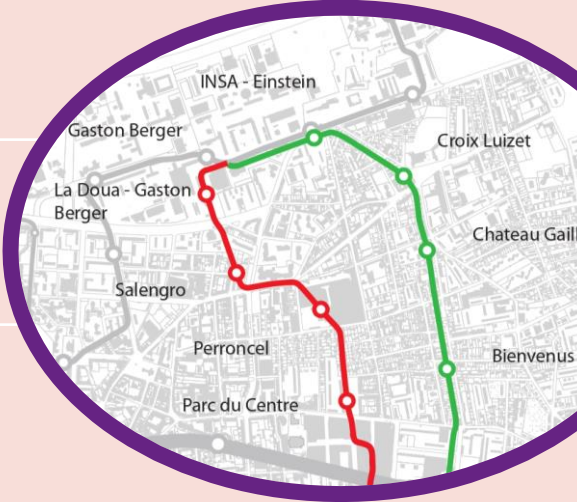
Sous-groupe 1

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

Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
Rue Spréafico :	Crainte : impact visuel et sonore, amplitude horaire. Difficulté à se projeter, à imaginer. Craintes de structures bétonnées
	Végétalisation : très grande question. Quel est le gain en végétalisation ? Ajouter de la végétalisation aux abords du tram. Avoir du gazon sur les rails.
Rue des Bienvenus	Effets sur les jardins privés qui offrent une biodiversité différente. Avenir de cette rue : risque de construction par des promoteurs, ... Effets sur les îlots de chaleur / fraîcheur
	Préoccupation tracé vert : impact sur le foncier, particulièrement rue des Bienvenus perçu comme plus important que sur le tracé rouge. Risque de faire évoluer l'habitat de ce quartier. Evaluation effet foncier ?
	Bientôt proche rue des Bienvenus : objectif accès rapide Gratte Ciel
	Analyse multicritère : accès à l'analyse pour évaluer les impacts et effets immédiats. Eviter de se décider sur des intérêts personnels. Habite rue des Bienvenus. Importance de réfléchir à une échelle globale et générale.
	Rue Spréafico : moins d'apport car déjà bien connectée mais usagère du tramway. Attention : limiter au maximum les aléas d'un réseau de surface. Attention aux arrêts d'exploitation.
	Rue des Bienvenus : intérêt relatif car lignes de bus pas nécessairement empruntées. Segment rue des Bienvenus ne voit pas vraiment l'intérêt à la différence des hôpitaux Est



Sous-groupe 1 : Desserte du secteur

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Gratte-Ciel Nord ➤ Parc du centre ➤ Bienvenus	Tracé vert : ajouter un arrêt si possible et sous réserve d’impact limité		
Les Poulettes ➤ Perroncel ➤ Chateau-Gaillard	Confirmation de la pertinence de Château gaillard		
Croix-Luizet ➤ Salengro ➤ Croix Luizet	Arrêt vers la POSte de la rue Salengro : arrêt stratégique pour les habitants de l’autre côté de la rue d’emprunter ce tram.	Prendre en compte la fréquentation de l’av. Salengro : compatibilité avec la fréquentation et le marché. Idéal si ça apaise	
La Doua ➤ La Doua – Gaston Berger ➤ INSA - Einstein			
	Tracé rouge : présence de deux collèges à prendre en considération		
	Tracé vert : zone assez longue sans arrêt Gratte-ciel et Bienvenus aujourd’hui		

Sous-groupe 2

Nos attentes liées à l'arrivée du tramway sur le secteur

Projections sur les changements attendus

Tracé efficace, des TC plus efficace que ce qu'ils sont aujourd'hui (C26 souvent dans les bouchons)

Amélioration de la desserte en TC

Améliorer les déplacements en vélo, aujourd'hui pas sécurisés

Augmentation des transports sur la partie Est (même si limité) > Est pas suffisamment couvert

A l'Est > « oubliés » > un transport sur « rail » redynamiser le quartier

Diminuer la part dédiée à la voiture sur les réseaux

Augmentation des TC efficaces

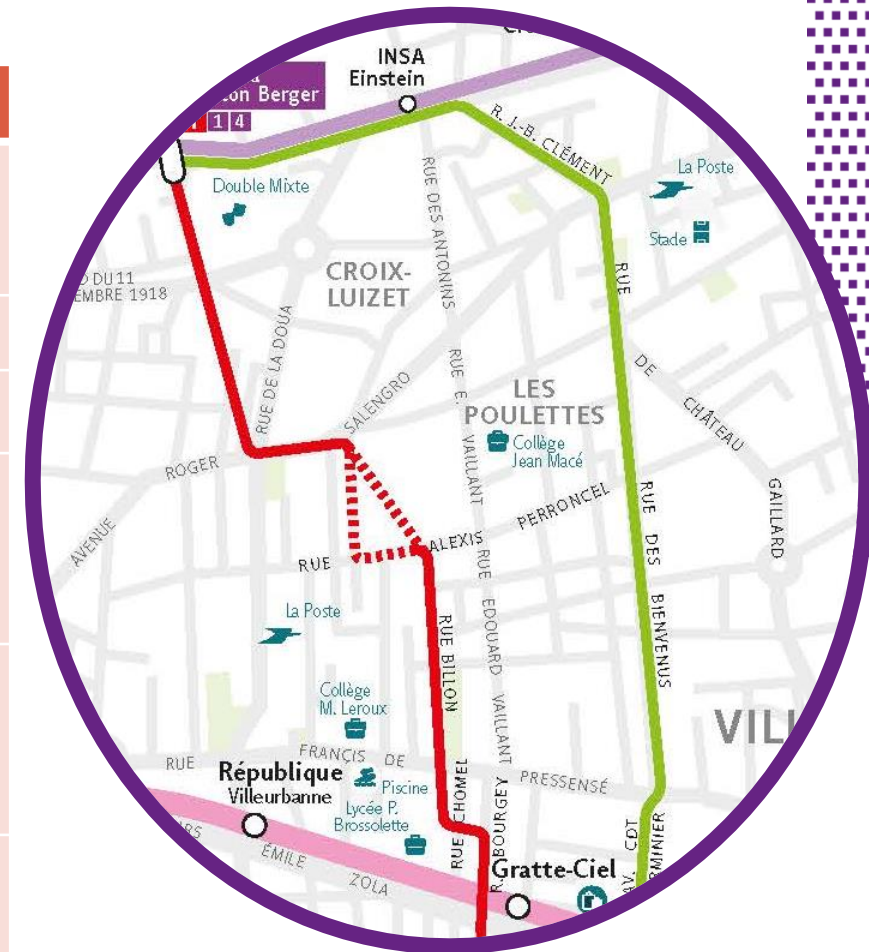
Faire de la place aux vélos sur les rues concernées dans la mesure du possible et sur les rues parallèles

Rue Vaillant : comment faire passer le vélo? Rues parallèles sont étroites et circulation vélos dangereuse > réaménagement des rues parallèles

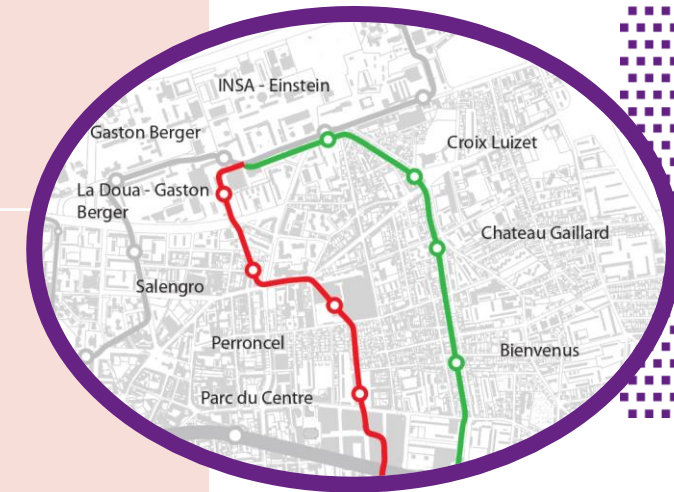
Avoir des pistes sécurisées de Villeurbanne à La Doua

Avantage du tramway : retravailler des espaces laissés à l'abandon > remettre en valeur certains quartiers traversés par le tramway

Tramway : occasion d'avoir une « voie verte » > valeur ajoutée d'un point de vue environnementale



Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Gratte-Ciel Nord <ul style="list-style-type: none"> ➤ Parc du centre ➤ Bienvenus 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc du centre > espace utilisé quotidiennement sur lequel des manifestations : quel devenir pour ces manifestations? // bonne chose pour ramener du monde lors des évènements • Rue des Bienvenus : quid de l'option sur Cmt L'Herminier? Angle Emile Zola? 	Emprise du tram sur un parc classé?	Quelle modélisation des vélos en libre partage?
Les Poulettes <ul style="list-style-type: none"> ➤ Perroncel ➤ Chateau-Gaillard 	<ul style="list-style-type: none"> • Station Perroncel : sur le site ACI ou sur la rue Yvonne? • Station rue Perroncel > report trafic de la rue Salengro si rue mise à sens unique? > si doit croiser le tram, comment gérer la circulation rue Perroncel? • Difficile de se positionner sur des inconnus 		
Croix-Luizet <ul style="list-style-type: none"> ➤ Salengro ➤ Croix Luizet 	<ul style="list-style-type: none"> • Place Croix-Luizet : arrêt pour redynamiser tout le quartier • Difficile de se positionner sans connaître le tracé du T9 / station à envisager en lien avec le tracé T9 	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt Salengro : quels aménagements aux abords : Logements? Parcs? (lien avec le devenir de Spréafico) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rue Salengro en sens unique > bonne chose pour la circulation vélo > permettre aux vélos d'emprunter cette rue
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La Doua ➤ La Doua – Gaston Berger ➤ INSA - Einstein 	<ul style="list-style-type: none"> • Intérêt pour Einstein car de nombreuses entreprises installées près de l'INSA > amélioration de la desserte en TC des salariés + des visteurs 		



Nos attentes liées à l'arrivée du tramway sur le secteur

Projections sur les changements attendus

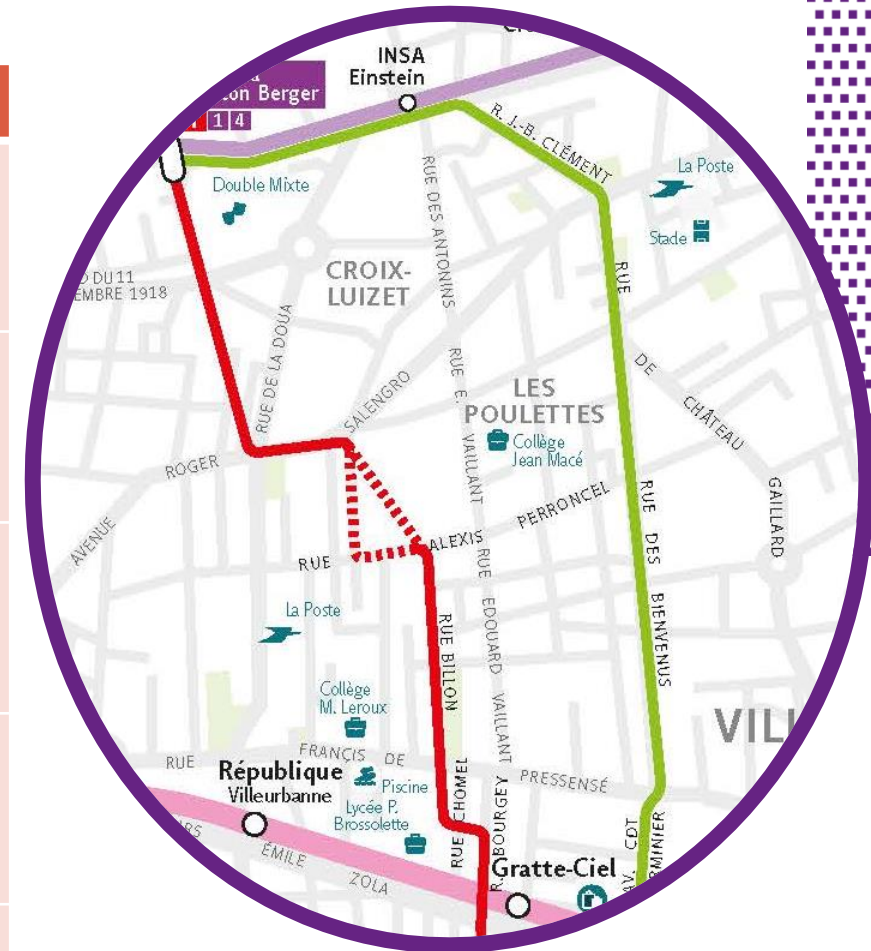
Un nouveau moyen transport rapide du Sud au Nord

Stations plus proches pour aller dans le Sud, vers Bron
Relier le centre de Villeurbanne aux autres centres

Les étudiants continueront à aller à Villeurbanne à vélo : avoir des itinéraires cyclables

Permettra à Villeurbanne un maillage cohérent et permettre à la pop du Nord Est d'accéder aux pôles d'activités

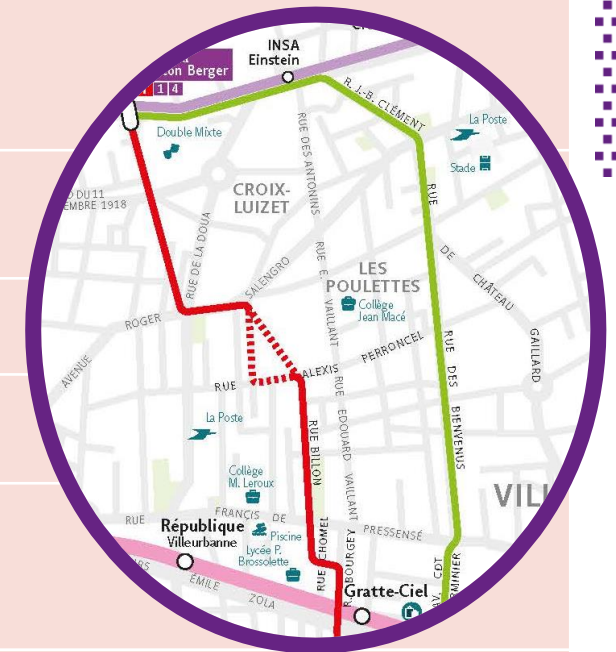
Faire revivre le quartier de la croix luzet
Desservir les quartiers résidentiels pour relier aux G-C



Sous-groupe 3

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

Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
	Vitesse – pas trop de virages sur le tracé pour que le tram soit rapide
ACI	Temps tracé rouge : 3 virages si le terrain n'est pas récupéré – pris en compte dans l'étude ? Si pas le terrain, remaniement des stations? Secteur/étude opaque Objectif de transformation du foncier en parc/ habitation : foncier récupéré à l'Est
Rue A. Perroncel	Que signifient les pointillés ? Va-t-il y avoir une station ? La rue est à sens unique, comment sera adaptée la rue ?
Rue J. Bourgey	Rue très étroite : aménagement spécifique ? Deux voies circulation sur la partie sud ? Double virage à angle droit – attention aux nuisances sonores
Zone piétonne Barbusse (lieu d'événements)	Coupure avec le passage du tram – problèmes de sécurité
Rue R. Salengro	Deux passages vont ralentir le passage – impact circulation routière
Rue Billon / rue des Bienvenus	Impact sur le bâti et les rues – respect du PLU
Les rues Perroncel et Yvonne	Les rues Perroncel et Yvonne font elles 12m de large ? Comment circuleront les voitures : sur la voie du tram ?
Parc du centre	Où sera la station?
	Envisagé de rejoindre le T1 sur le tracé vert ?

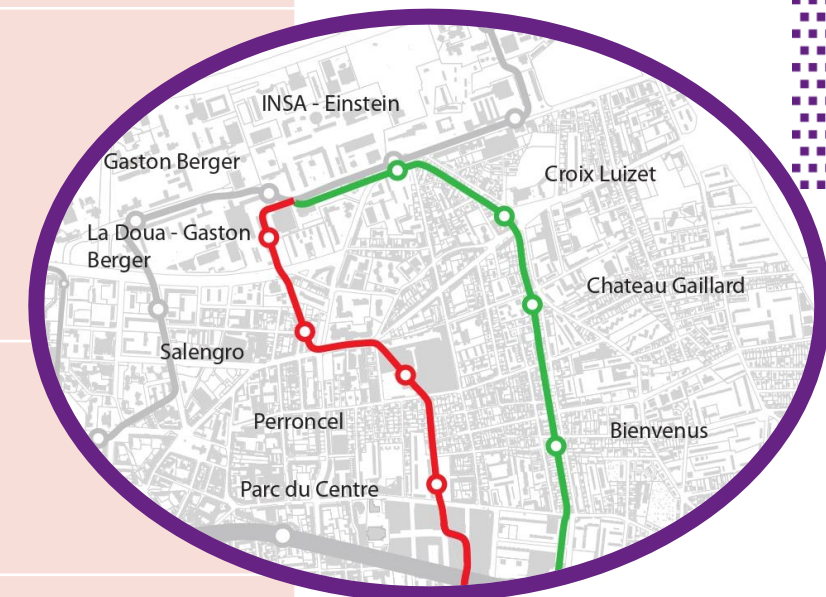


<https://www.google.com/maps/@45.7761836,4.8765692,14.71z>

Sous-groupe 3

Desserte du secteur

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Gratte-Ciel Nord <ul style="list-style-type: none"> ➤ Parc du centre ➤ Bienvenus 	Parc du centre : Secteur bien desservi	Bienvenus : prévu d'ouvrir les rues pour faciliter la desserte des riverains ?	
Les Poulettes <ul style="list-style-type: none"> ➤ Perroncel ➤ Château-Gaillard 	Desserte secteur ACI – mettre une station rue Yvonne.	C. Gaillard : maintien des arbres - commerce de jouets dans un entrepôt rue Yvonne qui attire aujourd'hui beaucoup de voitures : gestion du trafic	
Croix-Luizet <ul style="list-style-type: none"> ➤ Salengro ➤ Croix Luizet 	C. Gaillard et Croix-Luizet : doublon ? Perte de vitesse ? Utilité des deux stations – desserte des écoles et des riverains		
La Doua <ul style="list-style-type: none"> ➤ La Doua – Gaston Berger ➤ INSA - Einstein 	Rouge : station en face du double mixte (exploitation technique) Vert : qu'est-il prévu ?		



Nos attentes liées à l'arrivée du tramway sur le secteur

Meilleure connexion Nord/sud, meilleure que ligne C26, meilleure amplitude horaire et fréquence. Même philosophie de connexion. Desserte Buers : T9 complémentarité avec T6N.

Accès au travail, (groupement Est), aujourd'hui manque d'accès aux hôpitaux ou autre. Traverser zone sans réseau. Intéressant de monter jusqu'à la Doua. Moins d'intérêt de traverser Gratte Ciel car déjà de la desserte. Plus d'intérêt secteur Est car peu de TC.

Peu de desserte Nord-Est, le tram pour nouvelles construction, enjeu d'accès aux TC, d'égalité d'accès aux TC. Tram meilleure desserte, fréquence. Desserte campus de La Doua essentielle + desserte INSA, Einstein + résidences étudiantes. Réponse besoins population

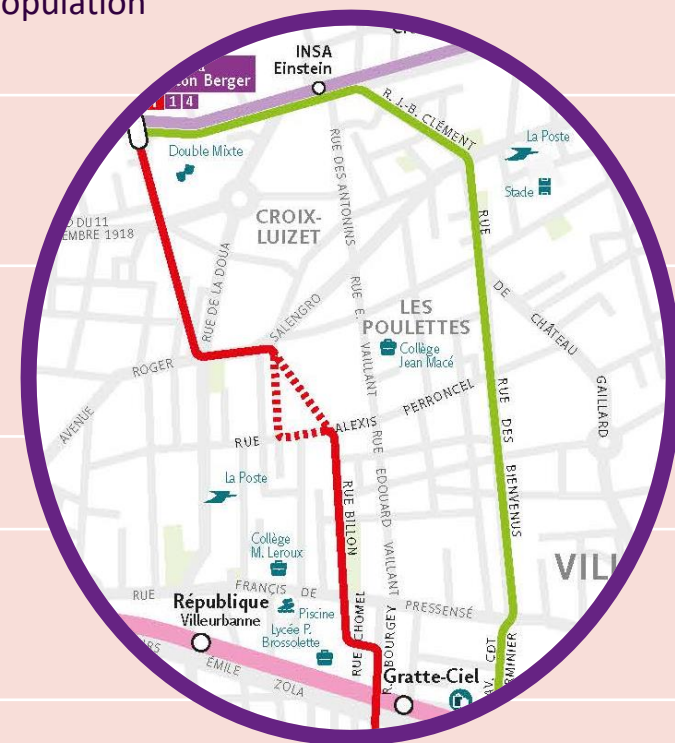
5 lignes sur le secteur. Désenclavement.
Régularité du passage
Rouge : desserte des équipements en général et services (collèges, lycées)

Niveau de service du C26 amélioré niveau fréquence et parcours = desserte Nord/sud amélioré.
Vert : se rapprocher d'équipements publics = desserte des services

Desserte des scolaires important mais dépend si établissements de secteurs/IUT

Tracé rouge : déjà bcp de desserte
Peut-être plus de besoin sur itinéraire vert
Enjeu d'égalité, désenclavement de certaines populations qui utilisent plus les TC

Objectif : mailler le territoire, rocade, offre une alternative au métro A



Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Gratte-Ciel Nord <ul style="list-style-type: none"> ➤ Parc du centre ➤ Bienvenus 	<p>Bienvenus : (vert en général) : ok de ne pas mettre trop de station</p> <p>A proximité carrefours pr faciliter flux piétons</p>		
Les Poulettes <ul style="list-style-type: none"> ➤ Perroncel ➤ Chateau-Gaillard 	<p>Perroncel : si passage par ACI, intérêt de passer à travers</p> <p>Si virage en angle, moins d'intérêt car pas le besoin de s'arrêter (que qq maisons mais pas de commerces ou zones fortement bâtie)</p> <p>Perroncel : intérêt si au milieu de ACI</p>	<p>Aménagement d'un parc apporte intérêt au quartier</p> <p>Surtout si passage sur la cheminée</p> <p>Domage de mettre un tram dans parc (pb de cohabitation entre détente et nuisance tram)</p> <p>Si station à entrée du parc ok mais dommage si dans le parc</p>	
Croix-Luizet <ul style="list-style-type: none"> ➤ Salengro ➤ Croix Luizet 			
La Doua <ul style="list-style-type: none"> ➤ La Doua – Gaston Berger ➤ INSA - Einstein 	<p>Stations tracé vert répond enjeux de desserte des étudiants => arrêt INSA Einstein important + desserte résidence de Jussieux</p> <p>La Doua-Gaston Berger : rouge : si prolongement en direction du Nord (cité inter) station perpendiculaire à celle actuelle pr permettre ce prolongement</p>	<p>Dédoubler INSA Einstein pr éviter congestion</p> <p>Attention virage tracé rouge pr rejoindre La Doua</p>	<p>Question du devenir du réseau bus qui va être restructurer = mixe entre intermodalités blvrd 11 nov et tramway, localisation loin pour bonne correspondance</p> <p>Penser aux possibles prolongements pour aménager les stations.</p>