



Rencontre SYTRAL Mobilités – Copropriétés Feyssine (Sully et Colbert) Villeurbanne

Mercredi 20 juillet 2022 – 18h30-20h30

Synthèse des échanges

Contexte

La concertation préalable du projet de tramway T9 s'est déroulée du 23 août au 23 octobre 2021. En concertation continue depuis le mois de janvier 2022 et jusqu'à la fin de l'année, le projet du tramway T9 se précise. Les études techniques réalisées depuis la concertation préalable permettent de partager avec les riverains les premières intentions d'insertion du tramway. Une première réunion a ainsi permis de réunir, le 3 mai dernier, les habitants des deux copropriétés Sully et Colbert, directement concernées par l'arrivée prochaine du T9. Cette deuxième rencontre s'inscrit en continuité de ces échanges.

L'ordre du jour de cette rencontre est le suivant :

- **Présentation du nouveau scénario d'insertion pour T9 rue de la Feyssine**
- **Echanges**
- **Suites à donner**

Participants

- **19 habitants ou propriétaires bailleurs étaient présents**
- **Béatrice VESSILLER, Vice-présidente de SYTRAL Mobilités et de la Métropole de Lyon**
- **Yoann CHAPELET, chargé des déplacements – Ville de Villeurbanne**
- **L'équipe technique de SYTRAL Mobilités :**
 - **Florian CHALUMEAU, chef de projet T9**
 - **Séverine LARDELLIER, responsable concertation, relations riverains, communication chantier**
 - **Sandra BERNARD, responsable sécurité**
 - **Marion ALLARD, chargée de relations riverains**
- **Le maître d'œuvre de T9 :**
 - **Joannes BROSSARD, Artelia**
 - **Vincent ROGER, Villes et Paysages**



Synthèse des échanges

Après avoir partagé le programme de la réunion avec les participants, Séverine Lardellier a présenté les membres de l'équipe technique présents à la rencontre. Elle souligne la participation de Béatrice VESSILLER, comme souhaité par les habitants lors de la première rencontre.

Florian Chalumeau a ensuite présenté le nouveau scénario d'insertion du T9 rue de la Feyssine en commençant par rappeler l'historique des trois scénarios précédemment proposés aux habitants. Avant de présenter le plan d'insertion repris et les nouvelles coupes associées, Florian Chalumeau a rappelé les demandes des participants à la précédente rencontre :

- ☐ Déplacer la station pour qu'elle ne soit plus devant le Colbert : soit vers le Sud sous la trémie ou à sa sortie, soit vers le Nord devant les locaux commerciaux
- ☐ Maintenir l'entrée Sud existante et maintenir une entrée séparée pour les commerces / entreprises (celles de la résidence Colbert)
- ☐ Eloigner le plus possible le tramway des résidences
- ☐ Mettre la piste cyclable côté copropriétés et qu'elle soit moins large (prévue à 4m pour le moment)
- ☐ Mettre la rue à sens unique pour limiter la circulation et pouvoir éloigner le tram des résidences
- ☐ Utiliser la piste cyclable existante qui est à l'arrière des résidences (le long du périphérique)
- ☐ Avoir des informations plus précises sur les nuisances sonores induites par le tramway (Matériel roulant et station)
- ☐ Restituer l'ensemble des places de parking impactées par le projet
- ☐ Supprimer la végétation dans la rue pour la mettre dans les copropriétés

Il est revenu sur chaque point listé ci-dessus, et a expliqué ce qu'il était possible d'intégrer au projet technique, et ce qui ne l'était pas. Il en a également détaillé les raisons (voir support de présentation).

Florian Chalumeau a présenté le plan d'insertion de T9 repris rue de la Feyssine ainsi que les deux nouvelles coupes : au droit de la station proche de la résidence Colbert, et devant la résidence Sully. Il a expliqué que cette nouvelle proposition de SYTRAL Mobilités permet de ne plus avoir la station devant la résidence du Colbert puisqu'elle est décalée de 25 mètres vers le Nord, et que le tramway s'éloigne davantage des bâtiments.

Question de l'insertion de la station et sujet sécurité :

Une habitante prend alors la parole pour expliquer que le cœur du sujet n'était finalement pas l'insertion, mais la station dans la rue de la Feyssine : les habitants n'en veulent pas. D'autres habitants rejoignent son propos en expliquant que, selon leur point de vue, une station de tram favorise les incivilités, dont le deal de drogue.

Sandra Bernard partage le retour d'expérience sécurité sur le réseau TCL. Elle explique que les sujets tramway et drogue ne sont pas liés, au sens où ce n'est pas parce qu'un tramway arrive dans un secteur qu'il s'accompagne forcément de deal.

Elle détaille ensuite le dispositif de sécurité et de prévention déployé par SYTRAL Mobilités sur l'ensemble de son réseau : plus de 10 000 caméras ont été installées, soit à bord des tramways soit



en station. Ces caméras sont toutes connectées à un PC sécurité disponible 24h/24 7 jours/7. A chaque signallement, les caméras permettent de constater une infraction et si besoin, de faire directement le lien avec les services de polices nationales ou municipales, voire de déployer une équipe sécurité des TCL sur place. Elle explique enfin que dans le cadre du projet T9, la ville de Villeurbanne a identifié des zones où des caméras de vidéo protection de l'espace public vont être mises en place : c'est le cas rue de la Feyssine. Toutes les images captées par ces caméras sont des preuves matérielles en cas d'instruction judiciaire.

Yoann Chapelet rebondit sur ces propos et les confirme. Une habitante réagit en demandant pourquoi les policiers qui font des rondes dans le quartier des Buers n'interviennent jamais. Elle explique également que les caméras ne seront pas dissuasives et n'empêcheront pas le deal. Sandra Bernard contredit ces propos et explique qu'aucun acte de deal n'a été constaté sous des caméras de vidéo protection de la Métropole de Lyon ou des stations de tramway. En complément, Madame Vessiller explique que la ville de Villeurbanne renforce les équipes de police municipales, et qu'une coopération plus accrue entre services de police est en cours.

Elle revient sur l'emplacement de la station que les habitants ne voulaient pas rue de la Feyssine, pour expliquer qu'il n'est techniquement pas possible de la mettre ailleurs.

Plusieurs participants à la réunion contestent ce point, et semblent penser qu'il s'agit d'un choix financier : « *avec des coûts supplémentaires, tout est réalisable* ». L'équipe de maîtrise d'œuvre explique les raisons techniques d'altimétrie et de courbe qui ne permettent pas d'installer la station ailleurs et notamment du côté de la trémie (sortie du pont du roulet).

Une participante propose alors de mettre la station au droit des entreprises situées plus au Nord, au niveau de la pizzeria Carloni. La maîtrise d'œuvre de T9 explique qu'il n'y a pas suffisamment de place pour insérer la station et qu'en tout état de cause, cela reviendrait à condamner les entrées des entreprises situées à l'arrière de la parcelle.



Végétalisation de la rue :

Un participant évoque ensuite la bande plantée prévue dans le cadre du projet. Il demande pourquoi SYTRAL Mobilités l'a conservé alors que lors de la précédente réunion, les habitants avaient demandé à l'enlever. Un autre participant rebondit et explique qu'il a l'impression de ne pas être écouté.

Florian Chalumeau explique que la suppression de cette bande plantée n'a aucun impact sur l'éloignement ou non du tramway par rapport aux façades des bâtiments. Sa préservation permettra d'apporter de l'ombre aux cyclistes et globalement à l'espace public. Vincent Roger le rejoint en expliquant qu'avec ce projet il s'agit aussi de construire la ville de demain. Les arbres permettent d'apporter de la fraîcheur en ville : avec la période caniculaire actuelle, le besoin est encore plus prégnant. T9 va également permettre de désimperméabiliser les sols et donc de rendre plus facile l'infiltration des eaux de pluie. Vincent Roger explique que le projet T9 s'accompagne de changements, à la fois au niveau de la physionomie des rues, mais aussi sur les pratiques de mobilité. Cela contribue à l'amélioration du cadre de vie. Béatrice Vessiller évoque la Zone à Faible Emissions, les alternatives de transports qui sont en cours d'élaboration par la Métropole et le SYTRAL, et les mobilités qui, de fait, vont devoir évoluer.

En lien avec les espaces verts, les habitants du Sully évoquent ensuite le cèdre présent dans leur copropriété et indiquent à nouveau leur volonté de le conserver. Le maître d'œuvre de T9 explique qu'il fera son possible pour sa conservation.

La pelouse des copropriétés est ensuite abordée, les habitants se désolant de l'impact du T9 dessus. Florian Chalumeau explique que l'ensemble de la plateforme du tramway sera engazonnée, sauf au niveau des entrées riveraines, ce qui permettra de reconstituer une partie de l'ambiance végétale.

La ville de Villeurbanne saisit cette occasion pour évoquer le sujet des restitutions végétales. Il est proposé d'installer en limite de l'espace public (le long du trottoir longeant les copropriétés) une



palissade végétalisée pour permettre de briser la vue sur le tramway. La ville demande aux copropriétaires s'ils souhaitent la mise en œuvre de cette végétalisation dans l'enceinte de leurs propriétés ou sur le domaine public. Dans le domaine public, la ville se chargerait de l'entretien de ces espaces verts.

Les avis sont partagés, et il est proposé d'en reparler plus tard.

Le maître d'œuvre de T9 en profite pour expliquer que les stations de tramway de la Métropole de Lyon font aujourd'hui l'objet d'une réflexion pour y planter des arbres, et offrir ainsi de l'ombre aux voyageurs qui attendent. Ce sujet fait dire aux habitants qu'ils souhaitent une uniformité séparatrice entre leurs propriétés et l'espace public. Ils ne souhaitent pas avoir différentes restitution : clôture, palissage végétale puis arbres. SYTRAL Mobilités en prend bonne note. Les habitants demandent à avoir des propositions de la part du maître d'ouvrage pour pouvoir se décider.

Certains participants demandent à avoir les arbres, le trottoir et la piste cyclable de leur côté pour éloigner le tramway encore davantage. L'équipe technique du T9 leur explique que la plateforme ne peut pas bouger car elle est contrainte par les positionnements en amont et en aval de la rue de la Feyssine. Il en est de même pour la piste cyclable. Florian Chalumeau explique également que la plateforme du tramway doit rester droite, notamment pour éviter les désagréments sonores liés aux zig-zag.

Impacts sonores et vibratoires :

Un participant rebondit sur le sujet du bruit et pose la question des effets sonores du tramway. Il exprime son inquiétude. Le maître d'œuvre de T9 explique que le bruit est régi au niveau national par une réglementation très stricte qui impose aux maîtres d'ouvrages des projets des mesures correctives sur le bruit dès lors que la situation projetée dépasse de 2 décibels la situation antérieure. Par ailleurs, la réglementation a défini des seuils à ne pas dépasser : le niveau sonore doit être inférieur à 60 dB le jour et 55 dB la nuit. Elle induit un lissage des deux périodes 6h – 22h et 22h – 6h, sans prendre en compte les pics d'exploitation (heures de pointe du matin et du soir). Le modèle de simulation permet d'inclure ces données.

Des mesures acoustiques ont été réalisées rue de la Feyssine avec un sonomètre, instrument destiné à mesurer le niveau de pression acoustique. Elles permettent de caractériser la situation actuelle du bruit, et d'alimenter un logiciel informatique simulant l'arrivée du tramway. Les résultats n'indiquent pas d'augmentation significative du bruit avec T9.

Certains participants se montrent dubitatifs quant à ces résultats : SYTRAL Mobilités les invite à consulter l'étude acoustique qui sera disponible dans le dossier de l'enquête publique du T9 au printemps 2023.

La question des vibrations est ensuite abordée : le maître d'œuvre de T9 explique qu'une étude sur ce sujet a également été réalisée, et qu'elle sera aussi disponible dans le dossier d'enquête publique du projet. Il explique qu'en fonction de la proximité d'un bâtiment avec le tramway, des techniques de pose des voies ferrées sont utilisées pour amoindrir et absorber les vibrations. Il s'agit de tapis anti-vibratile qui font également l'objet d'une réglementation au niveau national. Il est également expliqué qu'un expert va venir inspecter chaque construction pour réaliser un référentiel préventif avant la réalisation des travaux du T9. L'objectif est d'avoir un état des lieux du bâtiment avant le démarrage des travaux du tramway.



Mise en sens unique et circulation :

La mise en sens unique de la rue de la Feyssine est à nouveau demandé par un participant. Béatrice Vessiller explique que ce n'est pas possible sauf à diffuser la congestion dans l'ensemble du quartier.

Un habitant demande à ce que les cyclistes soient ralentis à proximité des entrées et sorties riveraines. Les habitants des deux copropriétés se désolent que la Métropole de Lyon ait enlevé les potelets qui étaient présents dans la rue et qui leur assuraient un peu de tranquillité quant aux incivilités routières.

Cadre de vie :

Une habitante évoque ensuite la dernière AG du Colbert et un projet de ravalement de façade acté à cette occasion. L'équipe de SYTRAL Mobilités indique aux habitants qu'il peut être utile d'attendre la fin des travaux de T9, et saisi cette occasion pour évoquer la prime Renov'. Béatrice Vessiller encourage les habitants et leur régie à prendre contact avec l'ALEC, même s'ils pensent ne pas être éligibles à une aide. La ville de Villeurbanne propose de faire de lien.

Les restitutions des places de parking au sein du Colbert sont ensuite présentées. Toutes les places prises par l'arrivée du tramway sont restituées : certains emplacements ne conviennent pas aux habitants, qui sont tout de même rassurés de voir qu'ils retrouvent leurs places dans l'enceinte de leur propriété. Il est convenu d'en discuter plus tard.

Concernant les places des locaux commerciaux, les habitants souhaitent leur restituer le nombre actuel, et basculer le reliquat de leur côté.

Le local poubelle actuel est également restitué, et des échanges sont en cours avec la Métropole pour assurer une continuité de la convention qui lie la lie avec le Colbert pour le ramassage des ordures ménagères.



Les prochaines étapes :

La réunion s'achève et les prochaines étapes sont évoquées :

- Nouveaux temps d'échanges dans le cadre de la concertation continue du projet : automne 2022. Le programme sera bientôt mis à jour sur la plateforme participative du projet : www.t9-sytral.fr
- Sujets foncier, restitution et organisation des flux : à l'automne également
- Enquête publique du projet : printemps 2023
- Début des travaux : été 2023. Plannings plus précis à venir

SYTRAL Mobilités indique sa volonté à maintenir le dialogue avec les deux copropriétés, et remercie les habitants mobilisés sur le sujet.