

T

9



CONCERTATION PRÉALABLE

LA SOIE <> CHARPENNES



23 AOÛT > 23 OCTOBRE 2021

DOSSIER DE
CONCERTATION

Suivez l'actu du projet !



t9-sytral.fr

Construisons ensemble le tramway T 9 !

SYTRAL

T9 : UN PROJET POUR LE TERRITOIRE

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin – La Soie et Charpennes. Sa mise en service constituera une étape importante du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL pour le développement du réseau de transports en commun de la Métropole lyonnaise et du Rhône, dont l'un des objectifs est d'offrir une alternative performante à la voiture individuelle.

Fruit d'une réflexion entamée dès 1997 lors de l'élaboration du premier Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, cette ligne répond à des besoins de mobilité clairement identifiés auxquels le SYTRAL souhaite apporter une solution.

Le besoin de relier au cœur de la Métropole les secteurs du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) s'est confirmé lors des concertations de 2016 et 2017 pour les projets urbains. T9 offrira ainsi une nouvelle desserte à Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, disposant d'une très bonne connexion au réseau structurant de transport en commun de la Métropole.

Projet de transport, le tramway sera également un outil au service de la transformation de la ville. T9 traverse ainsi des territoires en profonde mutation dont il accompagnera le renouvellement urbain. L'une des facettes de ce renouvellement réside dans les aménagements cyclables réalisés tout au long du tracé T9, qui contribueront à une mobilité apaisée et à offrir plus de place aux mobilités douces (piétons et cycles notamment). Une part majeure de ces aménagements devrait s'intégrer au REV (Réseau Express Vélo) de la Métropole de Lyon.

La ligne T9 réunira aussi des territoires aujourd'hui séparés par le canal de Jonage : le sud et le nord de Vaulx-en-Velin, le quartier Saint-Jean et le reste de la Ville de Villeurbanne.

Opportunité du projet, desserte, correspondances, cadre de vie, circulation dans les villes et les quartiers concernés... la concertation préalable sous l'égide de deux garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est ouverte. L'occasion de comprendre les caractéristiques de la ligne et d'évaluer sa pertinence.

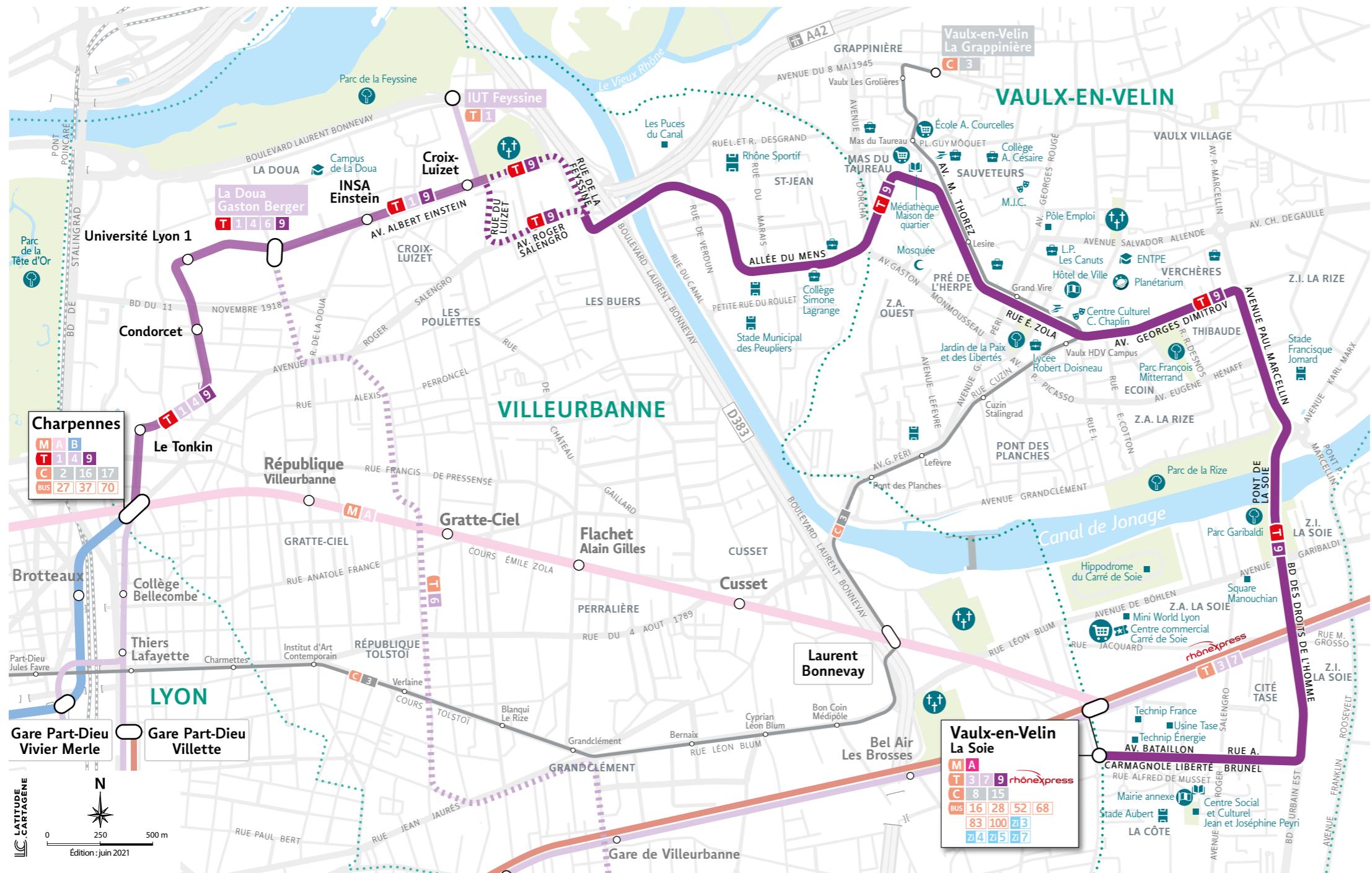
Ce rendez-vous offre la possibilité d'imaginer dès maintenant notre vie future dans les villes et les quartiers concernés. Il se prolongera sous la forme d'une concertation continue (suite au vote du comité syndical du SYTRAL) jusqu'à l'enquête publique et tout au long de la phase de réalisation, qui se terminera à la mise en service de la ligne T9. C'est le moment de s'informer, de questionner et de contribuer !

SOMMAIRE

T9 en un clin d'œil : le projet	4
T9 en un clin d'œil : la concertation préalable	6
T9, un projet Destinations 2026	8
Qui fait quoi ?	9
1. ANALYSE DU CONTEXTE	11
Des besoins clairement identifiés	12
Des territoires en pleine mutation	14
Une offre de transport en commun à renforcer	21
Et si le projet T9 ne se faisait pas ?	22
Le tramway : un mode pertinent	23
Où en sommes-nous ?	24
2. LE PROJET T9 SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE	27
1-UNE NOUVELLE SOLUTION DE MOBILITÉ	28
Le tracé et les secteurs	30
Un point sur l'insertion dans l'espace public	31
I- Secteur La Soie/La Tase/La Balme	33
II- Secteur Vaulx-en-Velin centre-ville et quartiers est	37
III- Secteur Mas du Taureau	40
IV- Secteur Saint-Jean	42
V - Secteur Les Buers/Croix-Luizet/La Doua	48
VI - Secteur Charpennes	49
L'offre de service	50
La fréquentation	51
Le maillage du T9 avec le réseau TCL	52
Les aménagements cyclables et piétons	53
Circuler et stationner autrement	55
La question foncière	57
2-UN CADRE DE VIE TRANSFORMÉ	58
3-UNE EXIGENCE D'EXEMPLARITÉ	60
Le projet, critère par critère	62
3. LA CONCERTATION ET LE CALENDRIER	65
La concertation	66
L'objectif de la concertation	68
Le processus	69
S'informer et s'exprimer : mode d'emploi	70
Le calendrier	71
Que se passe-t-il après la concertation ?	72
4. ANNEXES	74
Glossaire	75
Notes	76

T9 EN UN CLIN D'ŒIL : LE PROJET

Le projet T9 est un véritable projet de territoire, vecteur d'améliorations en matière sociale, économique et d'aménagement urbain. Comme tous les projets portés par le SYTRAL, il contribuera à diminuer la place de la voiture dans la métropole lyonnaise.



Les stations de tramway positionnées sur la carte correspondent à celles déjà existantes de T1 et T4.

LE PROJET

AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES HABITANTS

La nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpennes. Elle traversera Vaulx-en-Velin (La Soie, quartiers est, centre-ville, Mas du Taureau) puis Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers/Croix-Luizet/La Doua). Une ligne entre des villes de périphérie, qui offre aussi l'opportunité de rejoindre le centre de Lyon. Par son parcours en rocade, T9 vient faciliter les déplacements et proposer une alternative performante à la voiture individuelle pour diminuer le trafic routier, améliorer la qualité de l'air et accompagner les projets urbains.

La mise en service de cette ligne, prévue en 2026, accompagnera le renouvellement urbain des territoires traversés, et plus particulièrement de plusieurs quartiers en mutation :

- les Buers à Villeurbanne ;
- Saint-Jean à Villeurbanne ;
- le nord de Vaulx-en-Velin, comprenant notamment les quartiers est, le centre-ville et le Mas du Taureau ;
- La Soie à Vaulx-en-Velin, un secteur présentant de forts enjeux de préservation du patrimoine industriel.

Ce projet permettra d'atteindre 3 grands objectifs :

- offrir des solutions plus performantes de déplacement aux habitants des différents quartiers traversés ;
- relier le nord et le sud de Vaulx-en-Velin (4^e commune la plus peuplée de la Métropole de Lyon) aujourd'hui séparés par le canal de Jonage ;
- desservir et connecter le campus de La Doua à Villeurbanne et le campus ENTPE-ENSAL à Vaulx-en-Velin, créant ainsi un continuum universitaire.

TRAVERSÉES DU CANAL DE JONAGE

La ligne T9 franchira à deux reprises le canal de Jonage. Depuis La Soie, une première traversée sera réalisée en utilisant le Pont de La Soie, comme un trait d'union entre le nord et le sud de la commune. Puis, depuis le secteur Saint-Jean, un ouvrage permettra au tramway et aux cycles de rejoindre Villeurbanne et le centre de la métropole. Ces deux traversées illustrent un enjeu majeur du projet : relier les territoires entre eux.



CONNECTÉ

Le tracé présenté à la concertation a été étudié pour favoriser l'intermodalité, grâce à une **forte connexion au reste du réseau TCL** :

- lignes A et B du métro ;
- lignes de tramway T1, T4, T3, T7, Rhônexpress et futur prolongement de la ligne T6 ;
- de nombreuses lignes de bus, dont 3 lignes fortes (C3, C8, C17) et deux lignes très complémentaires (7 et 37).

Le T9 sera accompagné d'aménagements cyclables tout le long de son tracé, afin d'encourager les mobilités douces. Une part majeure de ces aménagements devrait s'intégrer au REV (Réseau Express Vélo). Par ailleurs, une connexion avec la ViaRhôna (itinéraire cyclable au fil du Rhône reliant le lac Léman et la Méditerranée) s'établira à Villeurbanne, au niveau du franchissement du canal de Jonage.

T9 EN CHIFFRES



ENTRE
11,5 À 11,7 KM
EN TOUT, DONT 8,8 À 9 KM
D'INFRASTRUCTURE NEUVE



12 À 13
NOUVELLES STATIONS



27 000 À 36 000
VOYAGES/JOUR ESTIMÉS EN 2030



TEMPS DE PARCOURS TOTAL :
36 MINUTES



224 M€*
BUDGET VOTÉ
lors du comité syndical
du SYTRAL du 8 février 2021 -
délibération n° 21.008)
*ce montant sera revu sur la base du projet définitif retenu

T9 EN UN CLIN D'ŒIL : LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 23 août au 23 octobre 2021, la concertation préalable sous l'égide de deux garants est organisée.

Vous pouvez vous informer et vous exprimer sur le projet de ligne T9.

COMMENT PARTICIPER ?

Plusieurs solutions s'offrent à vous :

- **3 rendez-vous phares (inscription obligatoire)* :**
 - > une soirée d'ouverture en visioconférence le 1^{er} septembre à 18h30 ;
 - > une réunion publique à Vaulx-en-Velin le 20 septembre
 - > une réunion publique à Villeurbanne le 23 septembre

**Les dates et les modalités sont susceptibles d'évoluer selon le contexte sanitaire.*

Ces rendez-vous sont complétés par de nombreuses rencontres de proximité : stands, ateliers, etc.
Toutes les informations page 71 et sur t9-sytral.fr

- **sur internet (t9-sytral.fr)** : retrouvez toutes les informations du projet T9, répondez à un questionnaire, donnez votre avis, contribuez, posez des questions.

- **près de chez vous, dans 8 lieux dédiés à la concertation :**
 - > Mairie de Vaulx-en-Velin (place de la nation, Vaulx-en-Velin) ;
 - > Mairie Annexe Sud de Vaulx-en-Velin (32 rue Alfred de Musset, Vaulx-en-Velin) ;
 - > Espace info de Villeurbanne (3 avenue Aristide Briand, Villeurbanne) ;
 - > Maison des services publics (30 rue Saint-Jean, Villeurbanne) ;
 - > Siège du SYTRAL (21 boulevard Marius Vivier Merle, Lyon 3^e) ;
 - > Mairie centrale de Lyon (198 avenue Jean Jaurès, Lyon 7^e) ;
 - > Mairie du 6^e arrondissement de Lyon (58 rue de Sèze, Lyon 6^e) ;
 - > Hôtel de la Métropole de Lyon (20 rue du Lac, Lyon 3^e) .

À l'issue de cette concertation préalable, le SYTRAL délibérera* sur la suite du projet et, s'il se poursuit, sur l'organisation de la concertation continue jusqu'à la mise en service de T9.

Retrouvez toutes les informations liées à la concertation p65 à 73 de ce dossier.

* une délibération désigne les échanges entre les membres du comité syndical du SYTRAL et la prise de décision qui en résulte.

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

À travers ces deux mois de concertation, le SYTRAL souhaite présenter aux habitants le projet dans toutes ses dimensions et recueillir leurs avis et contributions. Certaines thématiques générales sont abordées :
■ l'opportunité du projet et le besoin de desserte ;
■ le tracé, les différents itinéraires proposés et les grands principes d'insertion ;
■ le nombre et l'emplacement des stations ;
■ l'aménagement des espaces publics traversés par T9 et ses conséquences sur la circulation et le stationnement.

En complément, des sujets propres à chaque secteur sont aussi identifiés.

ÉCLAIRER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La ligne de tramway T9 fait partie intégrante du développement urbain durable dans un territoire animé par de nombreux projets de transformation (voir pages 17 à 20). Elle s'articule par ailleurs avec les autres projets de transport portés par le SYTRAL (voir pages 8-9) et répond à un besoin clairement identifié dans les documents de planification du territoire (pages 12-13). Pour autant, le projet n'est pas figé et tous les avis peuvent s'exprimer. La concertation préalable offre ainsi la possibilité de revenir sur l'opportunité du projet et de la discuter.

LE CADRE LÉGAL DE LA CONCERTATION

Le projet de nouvelle ligne de tramway T9 fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Cette concertation intervient en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement, et en parallèle des premières études conduites sur le projet.

La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets et documents de planification, avant même la phase de demandes d'autorisations administratives nécessaires, dès lors que ces projets et documents de planification ont un impact sur l'environnement.

Elle permet d'examiner les aspects suivants :

- débattre de l'opportunité, des objectifs et des principales caractéristiques du projet ;
- débattre du projet porté par le maître d'ouvrage, des alternatives à ce projet, et enfin de sa non mise en œuvre (option zéro) ;
- débattre des impacts environnementaux, des enjeux socio-économiques et des effets du projet sur l'aménagement du territoire ;
- informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet, ses objectifs et ses effets ;
- enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés par le public ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à son projet et sur les modifications à lui apporter.

Le projet T9 s'inscrit dans ce cadre réglementaire.



Inscrivez-vous dès maintenant
aux événements et aux ateliers
de concertation !



EN SAVOIR PLUS SUR LA CNDP : WWW.DEBATPUBLIC.FR/

LA SAISINE DE LA CNDP, AUTORITÉ ADMINISTRATIVE INDÉPENDANTE

Selon les dispositions du Code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) créée en 1997, et devenue autorité administrative indépendante en 2002, est chargée de veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, régional ou local, ayant une incidence importante sur l'environnement et/ou l'aménagement du territoire.

Pour ce type de projets, la réglementation prévoit deux formats principaux : la concertation préalable et le débat public. Ils sont décidés et gérés par la CNDP. Illustré par sa devise « Ma parole a du pouvoir », son rôle est de faire respecter le droit fondamental de toute personne à l'information et à la participation comme de garantir la mise en place de ce droit dans le processus décisionnel.

LES MISSIONS DE LA CNDP EN SYNTHÈSE

- De veiller au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national.
- De déterminer les modalités de participation du public.
- D'organiser des débats publics.
- D'émettre tout avis et recommandation à caractère général ou méthodologique.
- De s'assurer du bon déroulement des concertations préalables qu'elle décide.
- De veiller à la bonne information du public durant la phase de réalisation de tous les projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux ou la mise en œuvre du plan ou programme.
- De gérer et animer la communauté des garants de la concertation.
- De conseiller les maîtres d'ouvrage et les autorités publiques.
- D'assurer une mission de conciliation à la demande des parties prenantes au projet, plan ou programme.

LES PRINCIPES D'UNE CONCERTATION PRÉALABLE GARANTIE PAR LA CNDP

- **Indépendance** : les garants ne sont pas liés aux parties prenantes concernées par le projet.
- **Neutralité** : les garants sont neutres, ils ne donnent pas d'avis sur le fond du projet.
- **Transparence** : l'information est complète et sincère, et largement diffusée. La concertation est ouverte à tous, les échanges font l'objet de comptes-rendus.

- **Égalité** : chaque personne a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, sans considération pour son poids politique, social, économique ou autre.
- **Argumentation** : sont retenus les propos argumentés, qui sont expliqués («je pense ceci parce que...»).
- **Inclusion** : les modalités d'information et de concertation sont variées et permettent de toucher tous les publics concernés, y compris les personnes les plus éloignées des sphères publiques.



T9, UN PROJET DESTINATIONS 2026

«Destinations 2026», le plan de mandat voté en décembre 2020 par le SYTRAL, poursuit 3 objectifs :



RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE

et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.



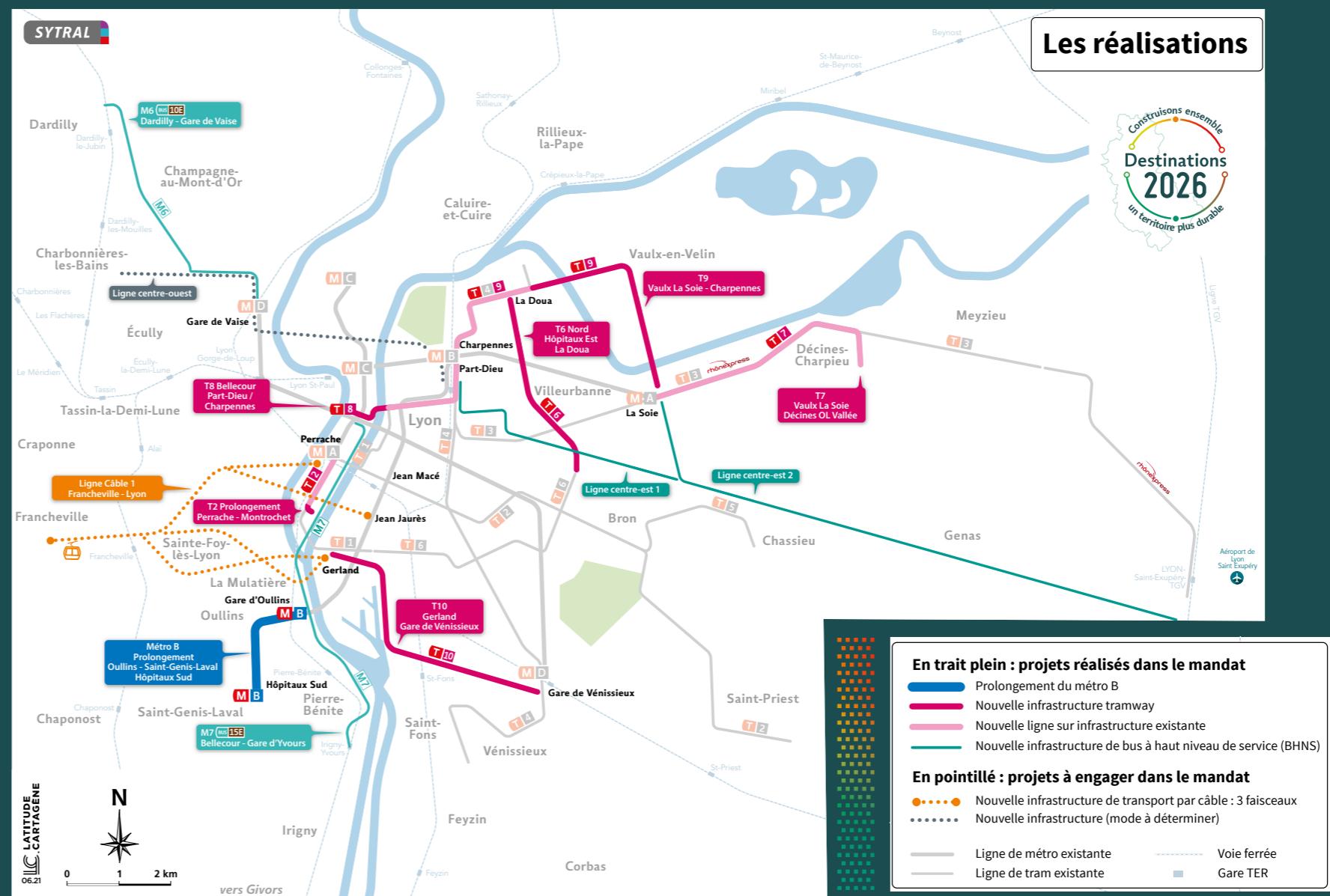
PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur les communes de Saint-Fons, Vénissieux, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.



SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire. Le T9 fait partie des dix projets structurants qui s'inscrivent pleinement dans le plan de mandat «Destinations 2026».



Cette carte illustre la volonté de desservir les territoires par des axes structurants de transport en commun. Les projets seront soumis à concertation et leurs tracés sont susceptibles d'évoluer.

QUI FAIT QUOI ?

GRAND LYON
la métropole



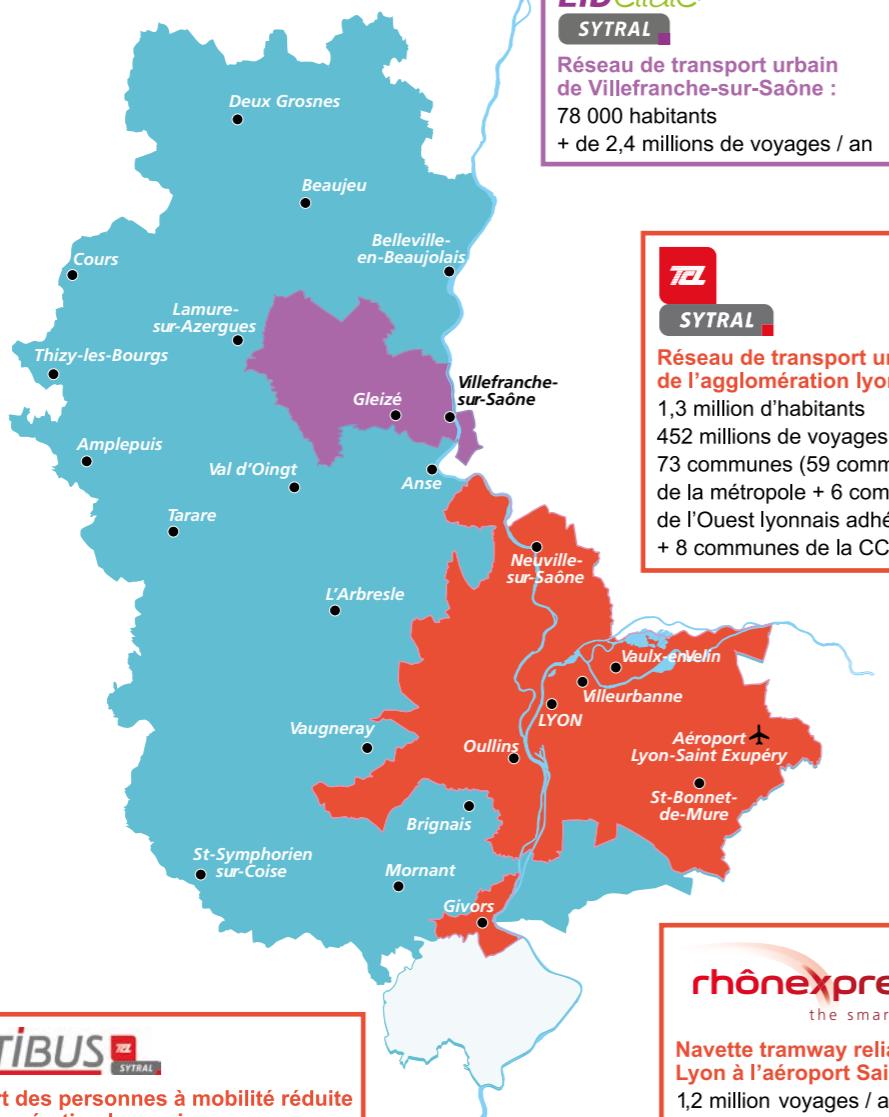
LA MÉTROPOLE DE LYON

Participe au pilotage du projet et à la prise de décisions liées à T9.

Cette collectivité qui regroupe 59 communes du Rhône est dotée de compétences en matière d'aménagement urbain. Elle mobilise ainsi plusieurs de ses services pour accompagner le projet T9 : développement urbain, voirie, eaux, déplacements, cycles... Participant au pilotage du projet, la Métropole de Lyon est associée à toutes les décisions concernant T9.

LES CARS DU RHÔNE
SYTRAL

Réseau de transport interurbain du Rhône :
320 000 habitants
10 millions de voyages / an



SYTRAL

LE SYTRAL

 Maître d'ouvrage : pilote, conçoit et réalise le projet - Organise la concertation réglementaire et continue (suite au vote du comité syndical) - Retire des enseignements de la concertation - Délibère sur le tracé - Désigne le maître d'œuvre - Lance les consultations pour les marchés de travaux - Gère les procédures administratives (enquête publique, Déclaration d'Utilité Publique...).

L'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et la métropole lyonnaise (SYTRAL) est le maître d'ouvrage de la ligne T9 et organise dans ce cadre la concertation liée au projet T9. D'une façon générale, sa mission consiste à organiser les transports en commun sur les territoires :

- de la Métropole de Lyon (réseau TCL) ;
- du Département du Rhône (réseau Cars du Rhône) ;
- de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône (réseau Libellule).

Il est également responsable des services Optibus (transport à la demande des personnes à mobilité réduite) et Rhônexpress (desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry).

L'exploitation des réseaux est confiée à des opérateurs privés dans le cadre d'une délégation de service public. Le SYTRAL assure par ailleurs la gestion de plusieurs services liés à la mobilité, comme les parkings relais, l'intermodalité Oùra ou le transport à la demande. Le SYTRAL va passer du statut de syndicat mixte à celui d'établissement public local le 1^{er} janvier 2022, en application de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) promulguée le 24 décembre 2019. Ce statut va élargir le territoire de compétence du SYTRAL, qui associera, en plus de la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que l'ensemble des communautés de communes du Rhône. Le SYTRAL deviendra alors l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais.



villeurbanne



LES VILLES DE VAULX-EN-VELIN, VILLEURBANNE ET LYON

Participent au pilotage du projet et à la prise de décisions liées à T9 sur leurs territoires.



Les municipalités de Vaulx-en-Velin, de Villeurbanne et de Lyon s'investissent dans le projet T9, notamment sur les thématiques liées à leurs compétences : stationnement, éclairage public, espaces verts, marchés forains et manifestations...



LES HABITANTS, USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN, ASSOCIATIONS, ENTREPRISES, ETC.

Sont au cœur de la démarche - Participent et contribuent à la concertation.



LA CNDP (COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC)

 Confie l'organisation de la concertation au SYTRAL - Valide le dossier de concertation et les outils liés, le calendrier, les modalités et le bilan de la concertation.

LES DEUX GARANTS DE LA CNDP

Rencontrent les acteurs clefs en amont - Participent à la concertation, pour veiller à son bon déroulement - Réalisent un bilan de la concertation joint au dossier d'enquête publique - Restent disponibles tout au long de la démarche pour toute personne souhaitant les contacter.





Analyse **du contexte**



DES BESOINS CLAIREMENT IDENTIFIÉS

L'opportunité de créer la ligne T9 répond à des besoins décrits dès 1997 dans les documents de planification en vigueur sur le territoire. Ces derniers fixent les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme ou encore de mobilité. Le besoin d'une ligne forte sur le corridor T9 a également été souligné dans le cadre des concertations NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) qui se sont déroulées en 2016 et 2017.

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT)

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise couvre un périmètre de 74 communes et a été voté en 2010. Il fournit un cadre de référence à l'horizon 2030 pour le déploiement des politiques d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'environnement, d'aménagement commercial... À Villeurbanne, il préconise notamment de relier le quartier Saint-Jean au campus de La Doua, et, à Vaulx-en-Velin, de connecter le secteur Grande île au Carré de Soie. Le secteur nord de Vaulx-en-Velin est identifié comme une polarité à renforcer afin de le positionner comme un lieu d'accueil privilégié des équipements et des services. (cf. Carte de cohérence territoriale sur www.scot-agglolyon.fr/wp-content/uploads/2017/10/Carte_Coherence_Territoriale_SM.pdf).

multipolaire, attractive et solidaire. Après l'avoir déjà identifié dans sa version de 1997, le PDU 2017-2030 adopté le 8 décembre 2017 confirme la nécessité de compléter le maillage du réseau de transport sur la Métropole en réalisant de nouvelles lignes fortes ayant vocation à relier entre eux les territoires périphériques, en connexion avec les lignes du métro.

Sur les tronçons nord et sud de cet axe de rocade, les projets urbains du NPNRU (Nouveau Programme National de Renovation Urbaine) ont souligné l'urgence de renforcer la desserte en transports en commun des quartiers concernés. À la clé, des enjeux de désenclavement, d'insertion sociale, de lien avec le centre de la Métropole, etc.

Après les concertations NPNRU liées à ces projets de renouvellement urbain, cet axe a été affiné et traduit en projets concrets :

- T9, entre Villeurbanne et Vaulx-en-Velin-La Soie ;
- T10, reliant Gerland et Vénissieux en passant par Saint-Fons ;
- une liaison à l'étude entre Gare de Vénissieux et La Soie en passant par Bron, assurant la jonction entre T9 et T10 et complétant ainsi l'axe de rocade.

Les réflexions sont en cours sur l'évolution du projet urbain de la Grande Porte des Alpes à Bron et nécessitent d'attendre avant d'engager un projet de ligne de transport en commun entre Vénissieux et La Soie en passant par Bron, dans un souci de cohérence entre le projet urbain et le projet de ligne de transport en commun. Le territoire de la Grande Porte des Alpes est par ailleurs déjà relié au cœur de la métropole par deux lignes de tramway (T2 et T5).

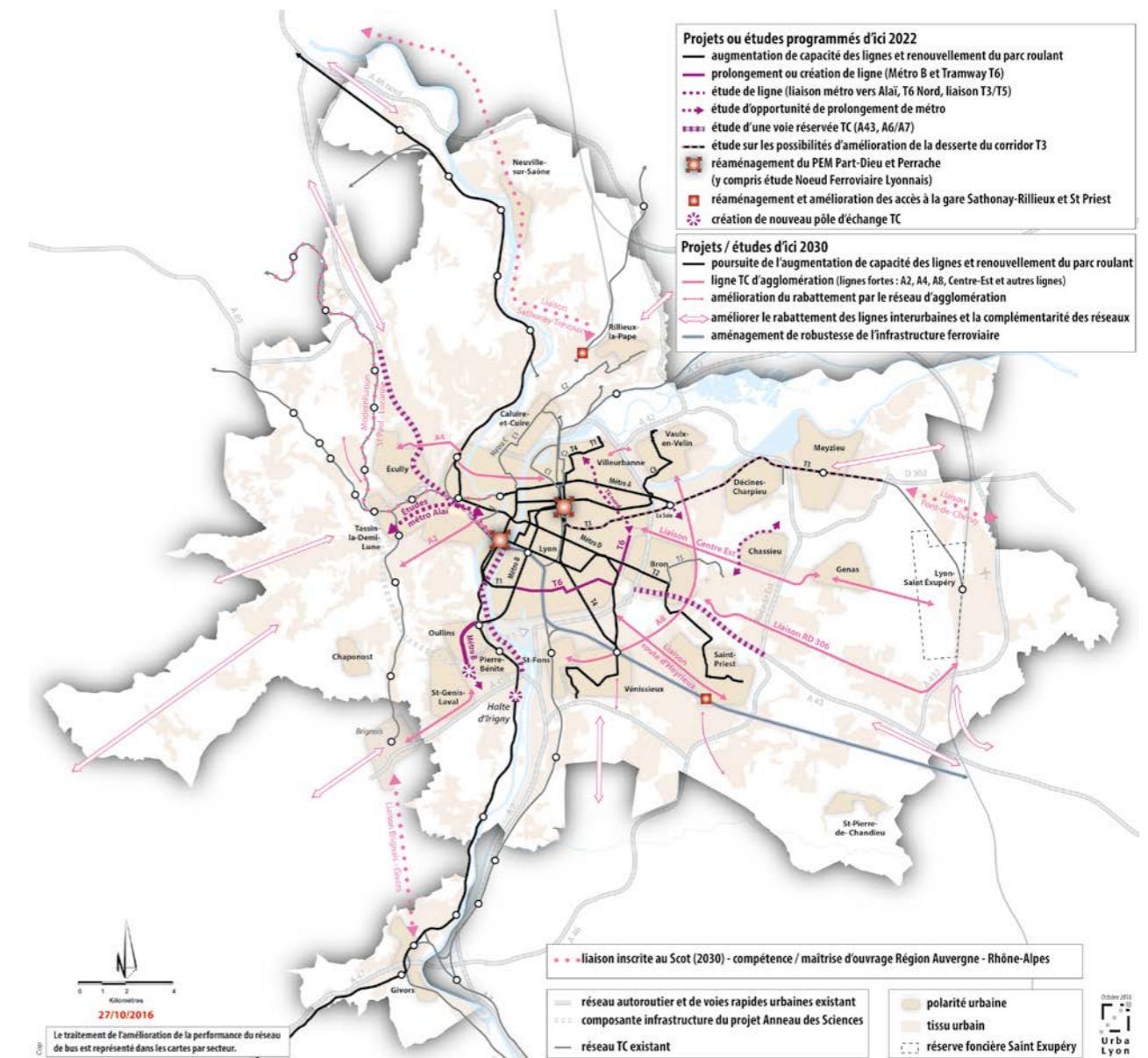
Pour cette raison, mais aussi parce que les projets T9 et T10 sont aujourd'hui matures et répondent à des besoins plus prégnants que ceux du secteur de la Grande Porte des Alpes, le SYTRAL organise des concertations préalables pour T9 et T10.

LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET DE L'HABITAT (PLU-H)

Le PLU-H a été approuvé par le Conseil de la Métropole de Lyon en mai 2019. Ce document encadre et accompagne le développement urbain des 59 communes de la Métropole. Pour Villeurbanne, il met l'accent sur le quartier Saint-Jean, en précisant la nécessité de créer les conditions pour l'émergence d'un grand projet urbain dans ce quartier. À Vaulx-en-Velin, plusieurs secteurs sont identifiés comme en développement ou en renouvellement urbain tel que le centre-ville, le Mas du Taureau ou encore le territoire du Carré de Soie.

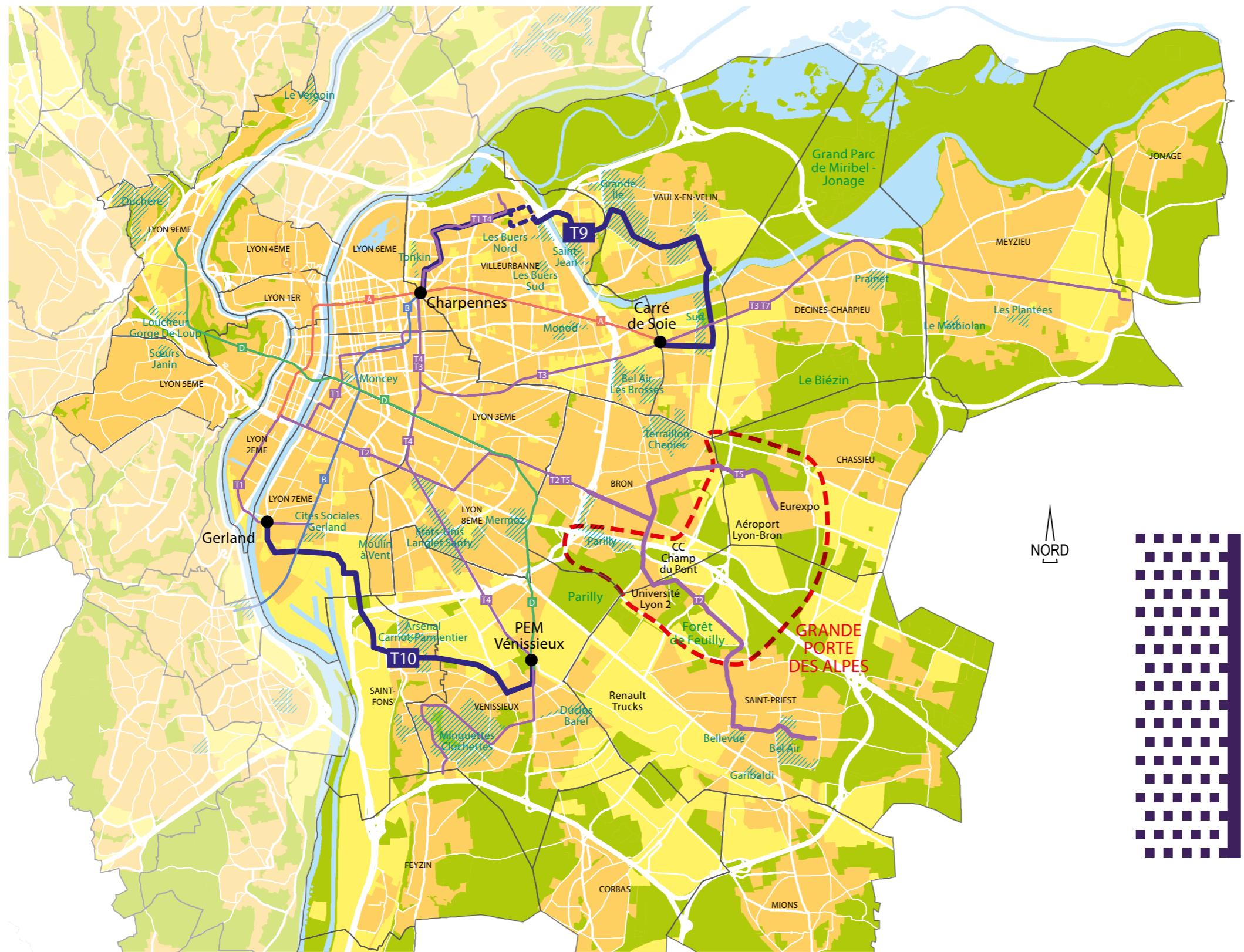
LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le PDU de l'agglomération lyonnaise porte sur la période 2017-2030 et vise à doter le territoire d'un système de mobilité plus durable au service d'une agglomération



Carte issue du plan de déplacements urbains - Agglomération Lyonnaise - 2017-2030

SYTRAL : maître d'ouvrage et pilote du PDU



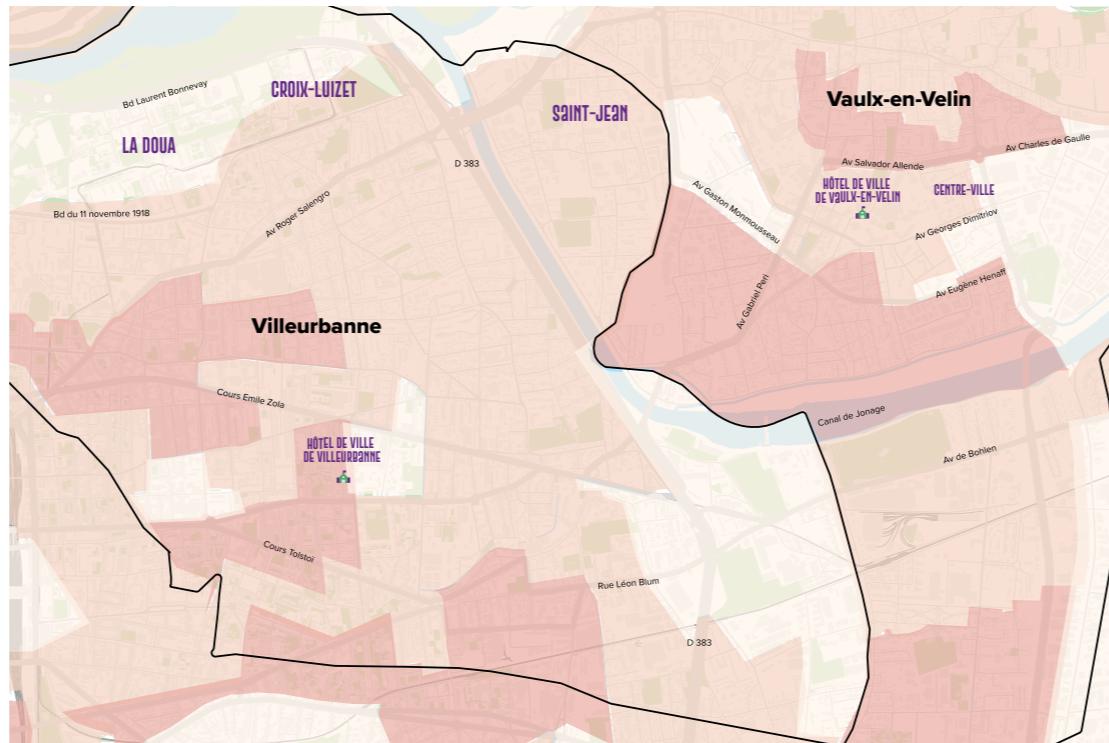
Projets de lignes de transport en commun - est lyonnais - © Métropole de Lyon

DES TERRITOIRES EN PLEINE MUTATION

À noter : les cartes présentées ci-après ne prennent pas en compte le potentiel de développement du quartier Saint-Jean, dont la population pourrait doubler d'ici 2030.

UN BASSIN DE POPULATION EN CROISSANCE

Le tracé du T9 parcourt deux territoires actuellement très peuplés, à savoir le centre-ville de Vaulx-en-Velin et le secteur du Carré de Soie. Dans ces zones, les prévisions démographiques indiquent une augmentation des habitants d'ici 2030. Les quartiers Croix-Luizet et Saint-Jean à Villeurbanne verront également leur population croître ces prochaines années.



Carte du nombre d'habitants à 2015 (source : Egis selon Modely)

Nombre d'habitants

0 - 2000
2000 - 4000
4000 - 6000
6000 - 150 000



Carte du nombre d'habitants à 2030 (source : Egis selon Modely)

VILLEURBANNE

données INSEE 2017

147712 HABITANTS

10 200 HABITANTS / KM²

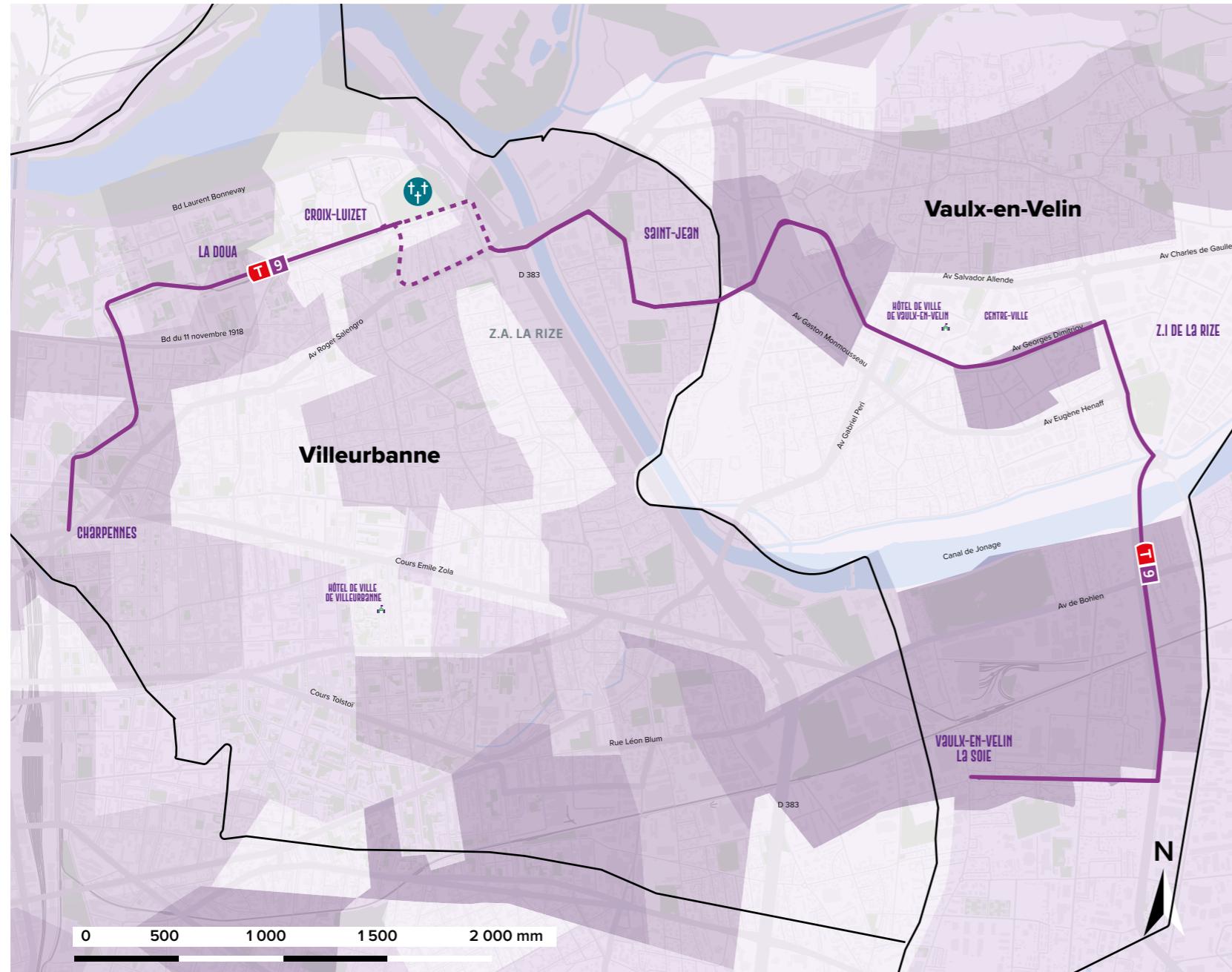
83 000 LOGEMENTS
12 000 ENTREPRISES

VAULX-EN-VELIN

51 045 HABITANTS
(recensement 2018)

2 370 HABITANTS / KM²

20 277 LOGEMENTS
(INSEE RIL janvier 2021)
2 500 ENTREPRISES



Carte montrant la variation de densité d'emplois entre 2015 et 2030 (source : Egis selon Modely)

DES SECTEURS AUX DENSITÉS D'EMPLOI DIFFÉRENTES

Aujourd'hui, l'emploi se concentre particulièrement sur certains secteurs autour du tracé de T9 :

- La Doua (Villeurbanne nord) ;
- le quartier Saint-Jean ;
- la zone industrielle de la Rize/le Ratier (Vaulx-en-Velin est) ;
- le parc d'activité de Pivolles/les Brosses (Vaulx-en-Velin sud) ;
- le sud de La Soie.

D'ici 2030, le nombre d'emplois sur ces secteurs devrait rester équivalent, excepté sur la Rize/le Rattier dont le nombre d'emplois devrait baisser.

En termes de densité d'emploi, les secteurs précédemment cités, ainsi que le centre-ville de Vaulx-en-Velin, présentent la plus forte concentration. À l'horizon 2030, le nord de La Soie et le Mas du Taureau verront leur densité d'emplois fortement augmenter.

DES SITES QUI ATTIRENT

De nombreux équipements drainant un public important sont situés autour du corridor T9, confortant l'opportunité de la création du tramway T9.



Éducation : collèges (J. Macé, S. Lagrange à Villeurbanne ; H. Barbusse, A. Césaire, P. Valdo à Vaulx-en-Velin), lycées (C. Chaplin, R. Doisneau, Les Canuts à Vaulx-en-Velin), enseignement supérieur (ENTPE, ESITC, ENSAL à Vaulx-en-Velin ; campus de La Doua - Université Lyon I, INSA, CPE, Polytech, ENSSIB, IUT à Villeurbanne)



Culte : églises du village et Saint-Thomas, Grande Mosquée de Vaulx-en-Velin, espace protestant Théodore Monod à Vaulx-en-Velin ; Mosquée Madrassa à Villeurbanne



Santé : centres de santé J. Gouillard et Santé commune, 3 pôles reliés au Vinatier à Vaulx-en-Velin



Sport : palais des sports Jean Capiévic, stades F. Jomard, Ladoumègue à Vaulx-en-Velin ; stades M.T. Eyquem, D. Matéo, du Rhône Sportif, Antoine Firmin à Villeurbanne



Culture et loisirs : Centre culturel communal Charlie Chaplin, École des Arts, Maison des Jeunes et de la Culture, cinéma, hippodrome, marchés du Mas du Taureau et de l'Écoin à Vaulx-en-Velin ; CCO (Centre culturel CÉcuménique), Puces du canal à Villeurbanne



Shopping : centre commercial du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin



Administration : Hôtel de ville, commissariat de Vaulx-en-Velin

BIENTÔT, DE NOUVELLES OUVERTURES

Plusieurs équipements devraient ouvrir leurs portes ces prochaines années au sein du corridor T9.

Mas du Taureau

- gymnase
- médiathèque / maison de quartier Léonard de Vinci
- centre de formation et d'enseignement supérieur
- maison du projet et de la création d'activité
- halle de marché

Centre-ville de Vaulx-en-Velin

- équipement mutualisé Ville – campus

Projet Multipôle (Décines-Charpieu)

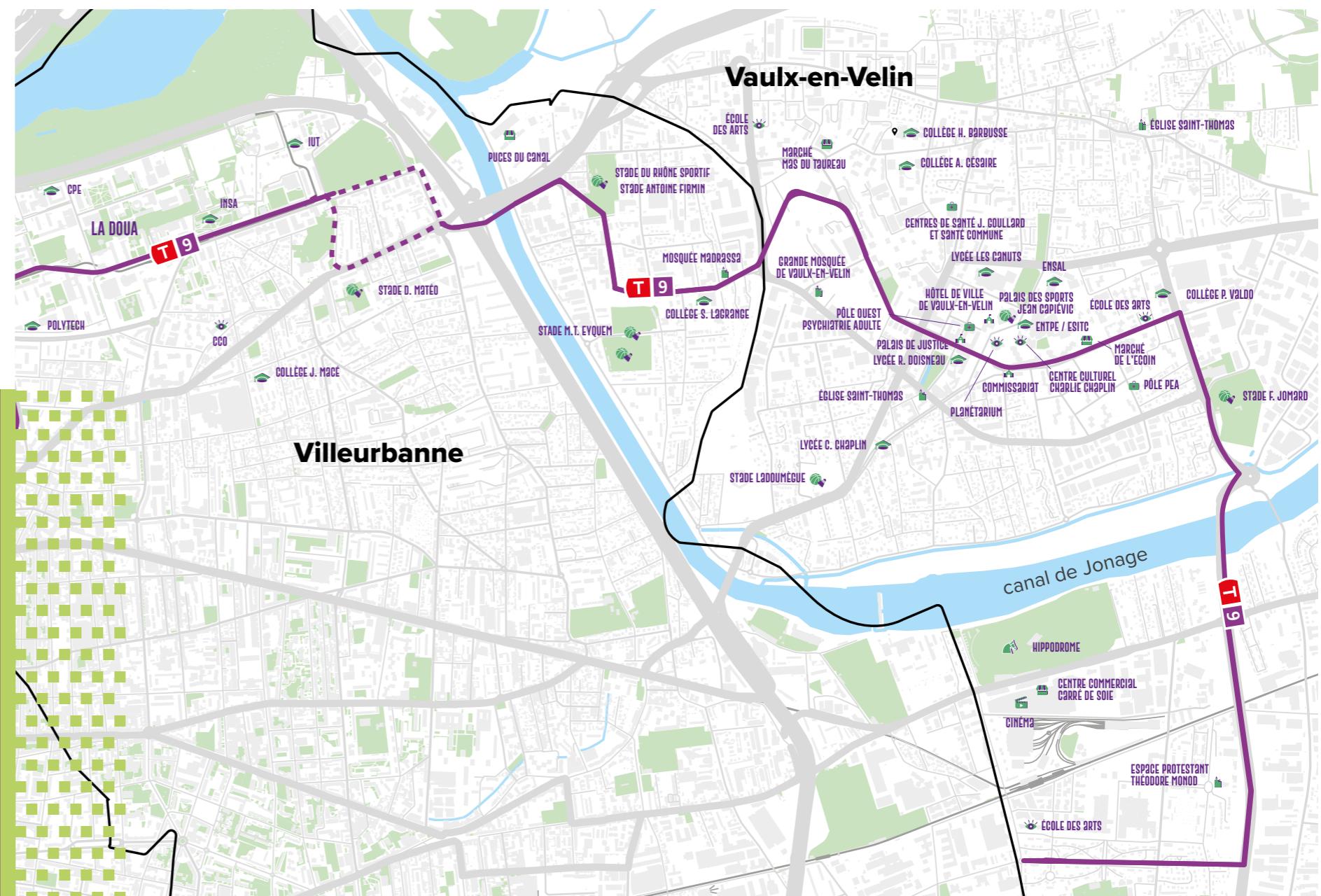
- EHPAD
- crèche

La Soie

- salle de spectacle CCO
- parc de l'Autre Soie
- un nouvel équipement métropolitain

Saint-Jean

- école
- crèche



Les sites qui attirent autour du tracé de T9.

LES PROJETS URBAINS

VAULX-EN-VELIN SUD

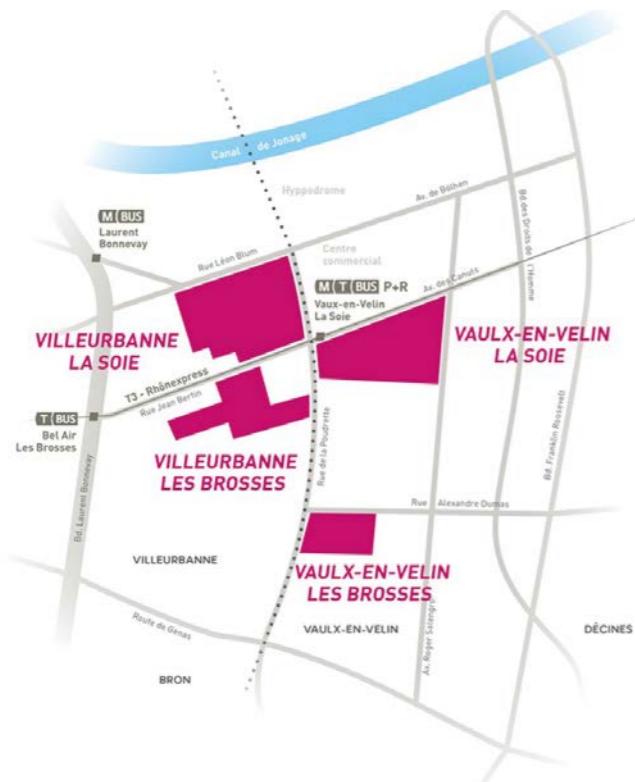
Le Carré de Soie

Ce projet urbain intercommunal porté par la Métropole et initié en 2007 est situé à cheval entre Villeurbanne et Vaulx-en-Velin. Comprenant l'ensemble du sud de la commune de Vaulx-en-Velin, il est notamment bordé par le canal de Jonage au nord et par la route de Genas au sud.

À travers des opérations urbaines d'échelles et de natures différentes, il poursuit plusieurs ambitions :

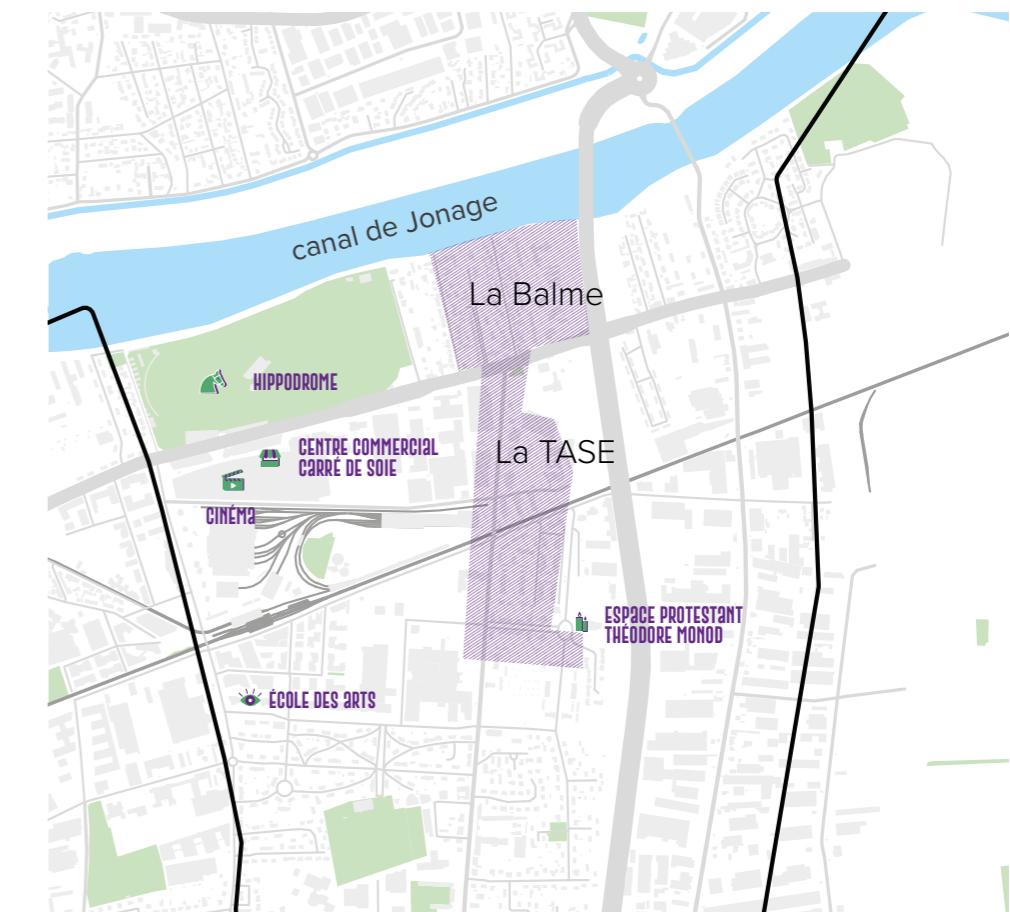
- créer un pôle tertiaire métropolitain et développer l'offre de logements pour tous dans de nouveaux quartiers qui offrent désormais équipements et commerces de proximité ;
- préserver et mettre en valeur le patrimoine, accompagner le renouvellement des secteurs d'activité et d'habitat existants ;
- développer les circulations tous modes en prenant appui sur le pôle de transports multimodal (terminus métro A- ligne T3- Rhônexpress- ligne T7...) ;
- mettre en avant les atouts paysagers du site en développant les trames vertes et la présence de la nature dans les projets d'aménagement.

Plusieurs réhabilitations importantes sont actuellement à l'œuvre sur ce territoire, parmi elles celle de la Grande Cité TASE portée notamment par le bailleur social SOLLAR.



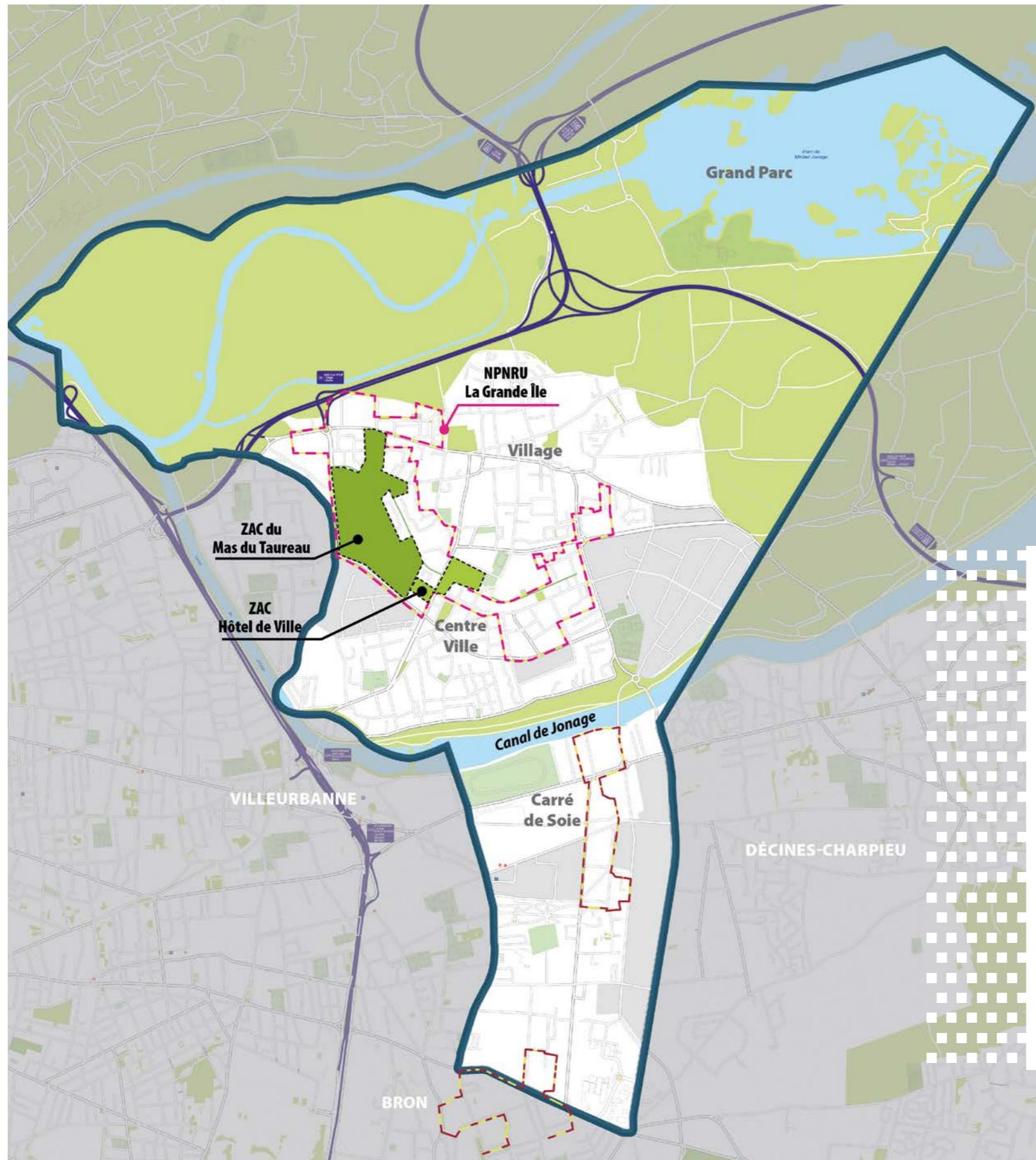
L'Esplanade Tase livrée à l'été 2020.

La Balme



Plusieurs enjeux forts sont identifiés dans ce quartier pour les prochaines années, parmi lesquels sa meilleure connexion avec le reste du territoire mais aussi l'amélioration du cadre de vie de ses habitants. Le passage du T9 à proximité contribuera à atteindre ces objectifs.

+ D'INFORMATIONS SUR : CARREDESOIE.GRANDLYON.COM



Grande île, la ZAC Mas du Taureau et la ZAC Hôtel-de-Ville dans les limites communales de Vaulx-en-Velin.

VAULX-EN-VELIN NORD : « GRANDE ÎLE »

Le site de la Grande île à Vaulx-en-Velin a été retenu comme site d'intérêt national dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain. Ce périmètre est composé de 10 quartiers (dont le Mas du Taureau) où vivent 21 000 habitants, soit près de la moitié de la population de la Ville. T9 desservira l'ensemble de ce territoire.

Les objectifs principaux du projet « Grande île » sont :

- mieux relier le territoire au centre de la Métropole en renforçant l'offre de transports en commun (l'arrivée de T9 constitue ainsi un élément incontournable du projet Grande île, conditionnant la réussite et l'excellence du projet de renouvellement du quartier) ;
- renforcer le continuum universitaire entre Vaulx-en-Velin et Lyon-Tech La Doua ;
- poursuivre le maillage urbain et la qualité des espaces publics ;
- diversifier l'offre de logements et améliorer le parc existant ;
- renforcer et développer les équipements publics de proximité et d'excellence ;
- développer l'activité économique et artisanale autour des filières du bâtiment durable, du numérique et de la Ville intelligente.

Après le centre-ville et le Carré de Soie, les quartiers du Mas du Taureau et de Cervelières Sauveteurs sont aujourd'hui au cœur de l'intervention urbaine pour transformer la ville.

LA ZAC MAS DU TAUREAU

L'éco-quartier Mas du Taureau s'étend sur 20 ha. D'ici 2034, il va profondément se transformer :

- 1300 logements neufs dans un cadre urbain d'éco-quartier, avec une forte présence végétale et d'espaces publics de qualité (place, promenade piétonne, parc...) ;
- 25 000 m² d'activités économiques à vocation artisanale et tournées vers le bâtiment durable ;
- des équipements publics innovants et attractifs (Médiathèque Maison de Quartier, écoles, gymnase, halle de marché...) ;
- un lieu dédié à l'enseignement supérieur et la formation (continuum universitaire La Doua-Vaulx-en-Velin) ;
- une centralité de quartier avec des commerces entièrement neufs.

LA ZAC HÔTEL DE VILLE

Ce projet d'ampleur est en cours d'achèvement, il comprend à l'horizon 2025 :

- 260 logements neufs dans une composition d'ilots résidentiels végétalisés ;
- des locaux d'activités et de commerces favorisant le dynamisme et l'attractivité du centre-ville ;
- des espaces publics (rues, places, square, cheminement) reliant le centre-ville aux quartiers environnants, avec une place prépondérante pour le végétal ;
- l'ouverture de l'équipement mutualisé Ville/campus, ainsi que l'accueil de l'école d'ingénieurs ESITC.

+ D'INFORMATIONS SUR CPVVAULXENVELIN.ORG

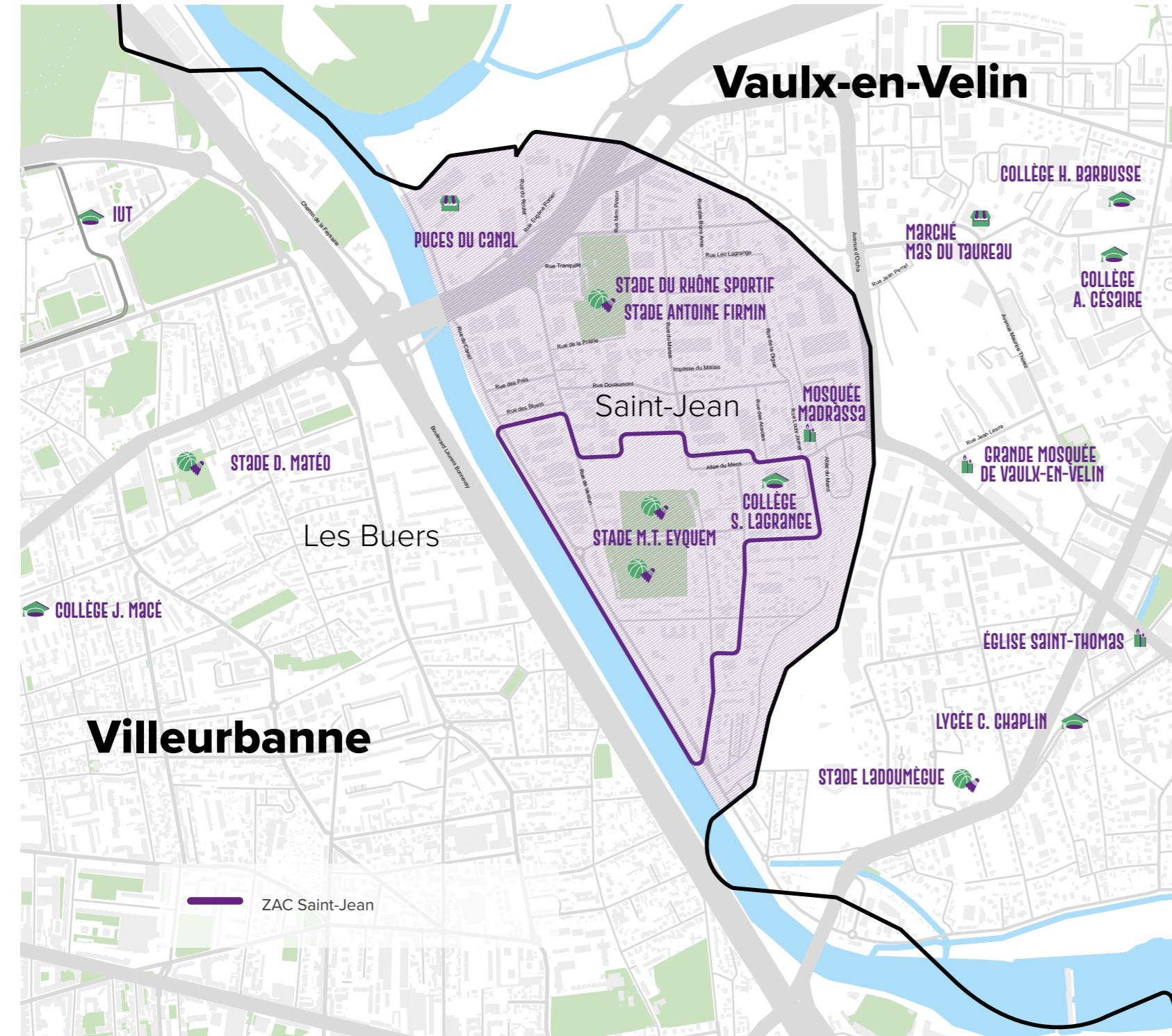
VILLEURBANNE - SAINT-JEAN

Le quartier Saint-Jean s'étend sur 120 hectares au nord-est de Villeurbanne, entre le canal de Jonage à l'ouest et la commune de Vaulx-en-Velin à l'est. Il compte 4 500 habitants, 260 entreprises et 1 200 emplois.

Saint-Jean a été retenu par l'État comme site d'intérêt national dans le cadre du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) en 2017. L'arrivée du T9 au cœur du quartier sera un élément majeur de la transformation du territoire.

Les objectifs principaux du projet urbain sont les suivants :

- mieux relier Saint-Jean aux autres quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin en renforçant l'offre de transports en commun (arrivée de la ligne T9 et renforcement de la ligne 7) et par la restructuration du réseau des voies de circulation;
- améliorer les immeubles de la résidence Saint-Jean et les placer au cœur du projet de renouvellement;
- diversifier l'offre existante par la création de nouveaux logements;
- adapter l'offre d'équipements avec notamment la création d'un pôle de commerces, d'une nouvelle école, d'une crèche et d'équipements sportifs;
- valoriser le potentiel paysager du quartier avec la création d'une promenade des berges du canal et la végétalisation des espaces publics;
- conforter l'activité artisanale et industrielle tout en renforçant sa dimension inclusive en lien avec l'expérimentation « zéro chômeur » dont le quartier Saint-Jean est pilote en France.



LA ZAC SAINT-JEAN

Sur la ZAC Saint-Jean, qui s'étend sur 30 hectares au sud du quartier, sont prévus à l'horizon 2030 :

- 1 870 logements nouveaux ;
- 9 000 m² d'activités économiques à vocation artisanale et tertiaire ;
- 2 000 m² de commerces ;
- environ 6 000 m² d'équipements publics.



villeurbanne

GRAND LYON
la métropole

**EST
MÉTROPOLE
HABITAT**

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

agence
de l'eau
MÉTÉOROGRAMME CORSE

Agence Nationale
pour la Renovation
Urbaine

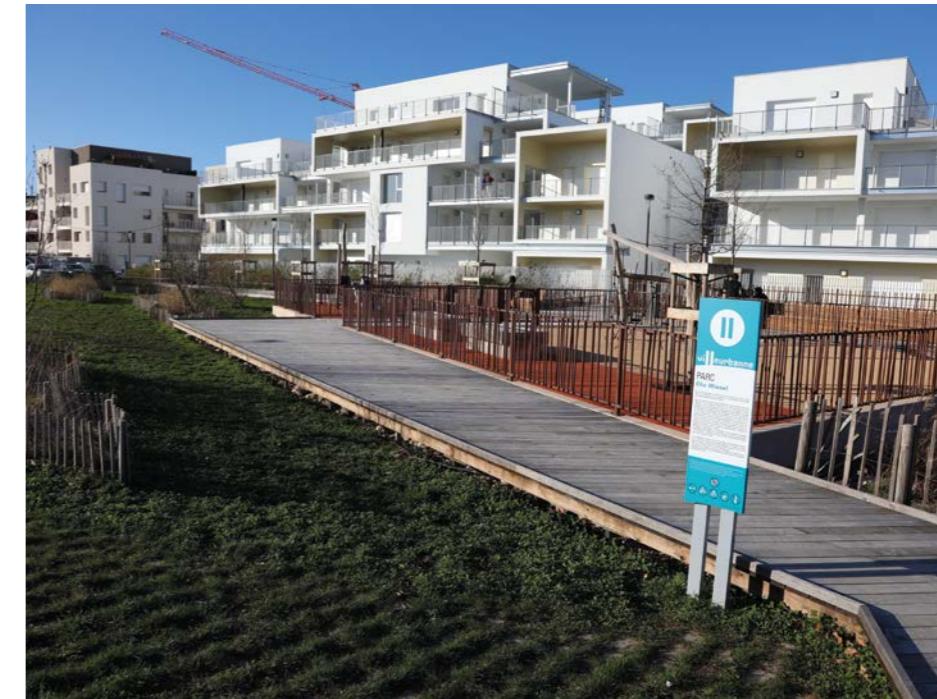
ANRU
ActionLogement^{AL}

VILLEURBANNE - LES BUERS

Les Buers, quartier de Villeurbanne situé à l'est de la ville, bénéficiera d'une nouvelle solution de déplacement grâce à T9, qui passera au nord de ce quartier.

Ce dernier accueille des dynamiques plurielles de mutation de nature publique ou privée :

- l'opération d'aménagement du terrain des Soeurs en entrée de quartier ;
- le développement de plusieurs projets immobiliers le long de la rue du 8 mai 1945 ;
- des opérations de réhabilitation achevées de deux résidences de logement social (2014 et 2016, Boube et Périsson) ;
- le projet NPNRU d'intérêt national : 2019-2023.



Le parc Elie Wiesel.

UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN À RENFORCER

Des études préalables ont établi un « diagnostic transport » complet, permettant d'évaluer comment les déplacements sont réalisés dans le corridor T9 ainsi que l'opportunité de création de la ligne. Comme évoqué précédemment, le besoin de création de cette nouvelle desserte est apparu dans le cadre de la concertation NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) du quartier Grande île mais aussi dans les documents de planification du territoire.



Le corridor T9 a été établi à partir des données de l'Enquête déplacement grand territoire 2015 qui recense les déplacements quotidiens des habitants dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

- À l'intérieur du corridor T9, les déplacements sont majoritairement effectués à pied (73%) en raison de la densité de certaines zones du secteur et de sa relative faible taille. C'est ensuite la voiture qui est la plus utilisée (13%).
- Entre le corridor T9 et le reste de Villeurbanne et Lyon, les transports en commun constituent le mode majoritaire (45% des déplacements). La voiture arrive juste derrière (31%).
- Entre le corridor T9 et le reste de Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu et Jonage, la part de la voiture est majoritaire (51%) tandis que celle des transports en commun est très faible (10%).
- Entre le corridor T9 et le sud (Portes des Alpes, Portes du Sud), la part modale de la voiture est très élevée (62%). Celle des transports en commun ne dépasse pas les 20%.

Ces chiffres démontrent que la part modale des transports en commun dispose d'une marge de progression importante sur ce secteur. La mise en service de T9 permettra ainsi à de nombreuses personnes de délaisser leur voiture au profit du tramway.



ET SI LE PROJET T9 NE SE FAISAIT PAS ?

Au regard des enjeux soulevés au cours des pages précédentes, l'opportunité de réaliser la ligne T9 a donc émergé. Avant de détailler le projet proposé par le SYTRAL, voici un aperçu de la situation en cas de non-réalisation du projet T9.

1

Le développement socio-économique du territoire lié aux projets de développement ou de renouvellement urbain génère une hausse des déplacements.



Le flux de voitures augmente, l'offre de transport par d'autres modes ne suffisant pas à absorber la croissance des besoins de déplacements.

La fréquentation des lignes de bus existantes augmente mais la fiabilité de leur performance et leur attractivité n'est pas assurée du fait de la congestion routière et de l'absence de site propre envisageable.

Sans les aménagements cyclables accompagnant T9 et la connexion à la ViaRhôna, les mobilités douces se développent moins que dans un scénario avec T9.

3

Les habitants des quartiers en renouvellement urbain de Vaulx-en-Velin (La Tase, La Balme, Grande île comprenant le Mas du Taureau) et de Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers) ne disposent pas de solutions de déplacement plus performantes permettant de renforcer l'accèsibilité de leurs quartiers.

4

Les territoires actuellement fortement urbanisés et artificialisés ne bénéficieraient pas de la végétalisation et de la désimperméabilisation des sols possibles avec l'arrivée du tramway.

D'ICI 2030, SUR LES TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR T9



2

Le nord et le sud de Vaulx-en-Velin d'une part, le quartier Saint-Jean et le reste de Villeurbanne d'autre part, demeurent séparés par le canal de Jonage.



LE TRAMWAY : UN MODE PERTINENT

Les études préalables montrent que ce mode de transport est le plus adapté pour l'itinéraire desservi par le projet T9.

DES ATOUTS MAJEURS

Le tramway bénéficie de plusieurs avantages :

- il offre un fort potentiel de fréquentation : c'est un mode de transport déjà plébiscité par les usagers, qui a connu une hausse de sa fréquentation de 80% en 10 ans sur le réseau TCL ;
- il est fiable, notamment car sa circulation en site propre limite les problèmes d'exploitation liés aux voitures ;
- il est performant et doté d'une bonne vitesse commerciale ;
- il est confortable ;
- il peut accueillir de nombreux passagers ;
- il a une durée de vie plus longue qu'un bus ;
- il occasionne peu de nuisances. Les effets des bruits et vibrations induits par le passage du tramway font systématiquement l'objet d'études techniques et assurent un respect des normes en la matière ;
- son arrivée s'accompagne d'un renouvellement de l'environnement urbain alentour (voies, espaces piétonniers, mobilier, baisse de la pollution et du bruit, nouvelle composition paysagère...);
- l'engazonnement de la plateforme sur laquelle il circule et les aménagements paysagers contribuent à la réduction des îlots de chaleur en ville.

LE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, UNE ALTERNATIVE AU TRAMWAY ?

Les études ont envisagé un mode alternatif au tramway pour desservir le corridor T9 : le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Plusieurs raisons justifient que le BHNS n'aît pas été retenu :

- un mode BHNS moins attractif que le tramway (environ 30% de fréquentation en moins à horizon 2030 avec un tracé identique) et moins favorable au report modal ;
- un « effet levier » moindre pour les quartiers traversés, notamment Grande île et Saint-Jean, et moins favorable au développement de la mixité sociale ;

- un aménagement d'espace public qui conserve une connotation routière et sans possibilité de plateforme engazonnée ;
- un confort moindre de ce mode de transport pour les usagers ;
- une réponse inadaptée aux préconisations de l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) identifiant l'arrivée d'un tramway au nord de Vaulx-en-Velin comme un élément indispensable pour conforter le projet urbain et améliorer son attractivité ;
- la non-reutilisation de l'infrastructure existante T1/T4 pour rejoindre Charpennes.

TRAMWAY ET ESPACE PUBLIC

L'arrivée d'un tramway implique plusieurs évolutions pour son environnement urbain :

- d'une façade à l'autre d'une même rue, une requalification complète des espaces publics et le renouvellement du mobilier urbain, avec l'objectif de rééquilibrer le partage de l'espace public en diminuant la place de la voiture ;
- une intégration soignée de la plateforme et des autres modes de déplacement, avec la création de nouveaux itinéraires dédiés aux mobilités douces (piétons et cycles) le long de la plateforme et la préservation de l'accessibilité voiture et logistique (livraison des commerces) ;
- la végétalisation le long de l'itinéraire (engazonnement de tout ou partie de la plateforme, alignements d'arbres, massifs...) ;
- au-delà des impacts sur les réseaux (eau, électricité, télécom, gaz...), une nouvelle approche de la gestion des eaux pluviales, la recherche de désimperméabilisation des sols et de réduction des îlots de chaleur ;
- une priorité aux carrefours systématiquement accordée au tramway, afin de garantir une bonne vitesse commerciale et des temps de parcours satisfaisants ;
- l'implantation de lignes aériennes de contact (qui fournissent l'alimentation électrique au tramway). Ces dernières sont soutenues par des câbles ancrés dans les façades ou accrochés à des poteaux en l'absence de bâtiments suffisamment hauts.

**20 ANS !
LE TRAMWAY VIENT DE FÊTER SES 20 ANS SUR LE RÉSEAU TCL.
DEPUIS LE LANCEMENT DE T1 ET T2 EN 2001,
5 AUTRES LIGNES SONT VENUES ÉTOFFER L'OFFRE TRAMWAY.**



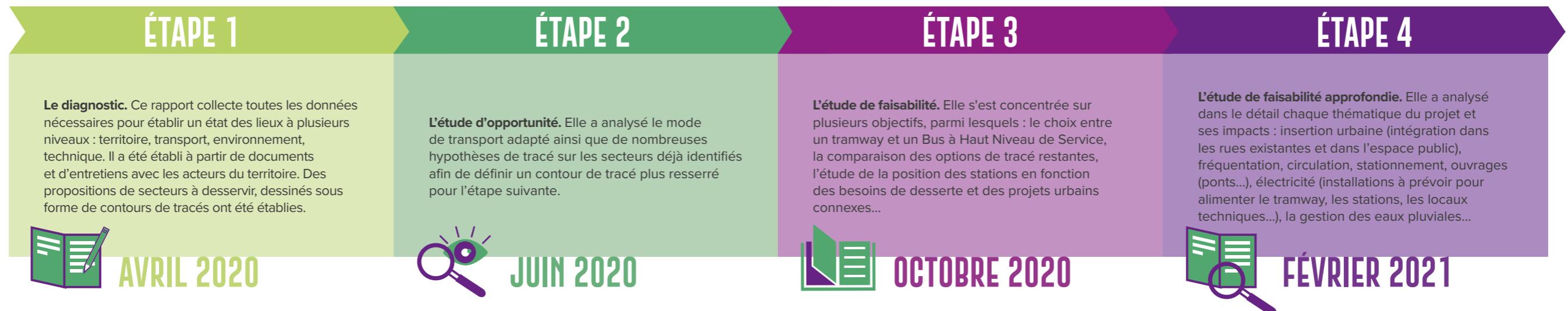
OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Après plusieurs mois d'études et de préparation entre les équipes du SYTRAL, des communes concernées et de la Métropole, le projet entre actuellement dans sa phase de concertation préalable (voir le calendrier global du projet page 73), qui constitue une première étape réglementaire.

L'objectif de la concertation préalable est de questionner l'opportunité de création de la ligne et sa desserte, de présenter le tracé proposé ainsi que ses variations d'itinéraires, de travailler l'emplacement des stations et d'échanger sur l'insertion optimale de T9 au sein de l'espace public, en tenant compte de l'ensemble des contraintes techniques mais aussi des avis, contributions et attentes du public.

Le projet présenté aujourd'hui à la concertation est le fruit d'une étude de faisabilité.

L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ : 4 ÉTAPES



UNE ANALYSE MULTICRITÈRE

Le projet T9 présenté dans ce dossier de concertation a donc été nourri par des études préalables importantes. La méthodologie employée pour orienter la prise de décision quant aux différents scénarios soulevés repose sur 10 critères.



LE COÛT

(investissement et exploitation)



LE NIVEAU DE SERVICE

(vitesse moyenne, temps de parcours)

L'INSERTION DANS L'ESPACE URBAIN

(stations, partage de la voirie, impacts fonciers, activités riveraines, contraintes techniques)



L'ENVIRONNEMENT

(paysage et patrimoine, archéologie, îlots de chaleur...)



L'EXPLOITATION ET L'EXPLOITABILITÉ

(réseau existant, contraintes d'exploitation)

LE TRANSPORT

(connexion avec le réseau structurant, l'intermodalité, l'accessibilité)



LES RÉSEAUX SOUTERRAINS EN PRÉSENCE

(eau, électricité, gaz, chauffage urbain, etc.)



LES MOBILITÉS DOUCES

(maillage cyclable et aménagement pour les cycles, cheminements piétons)

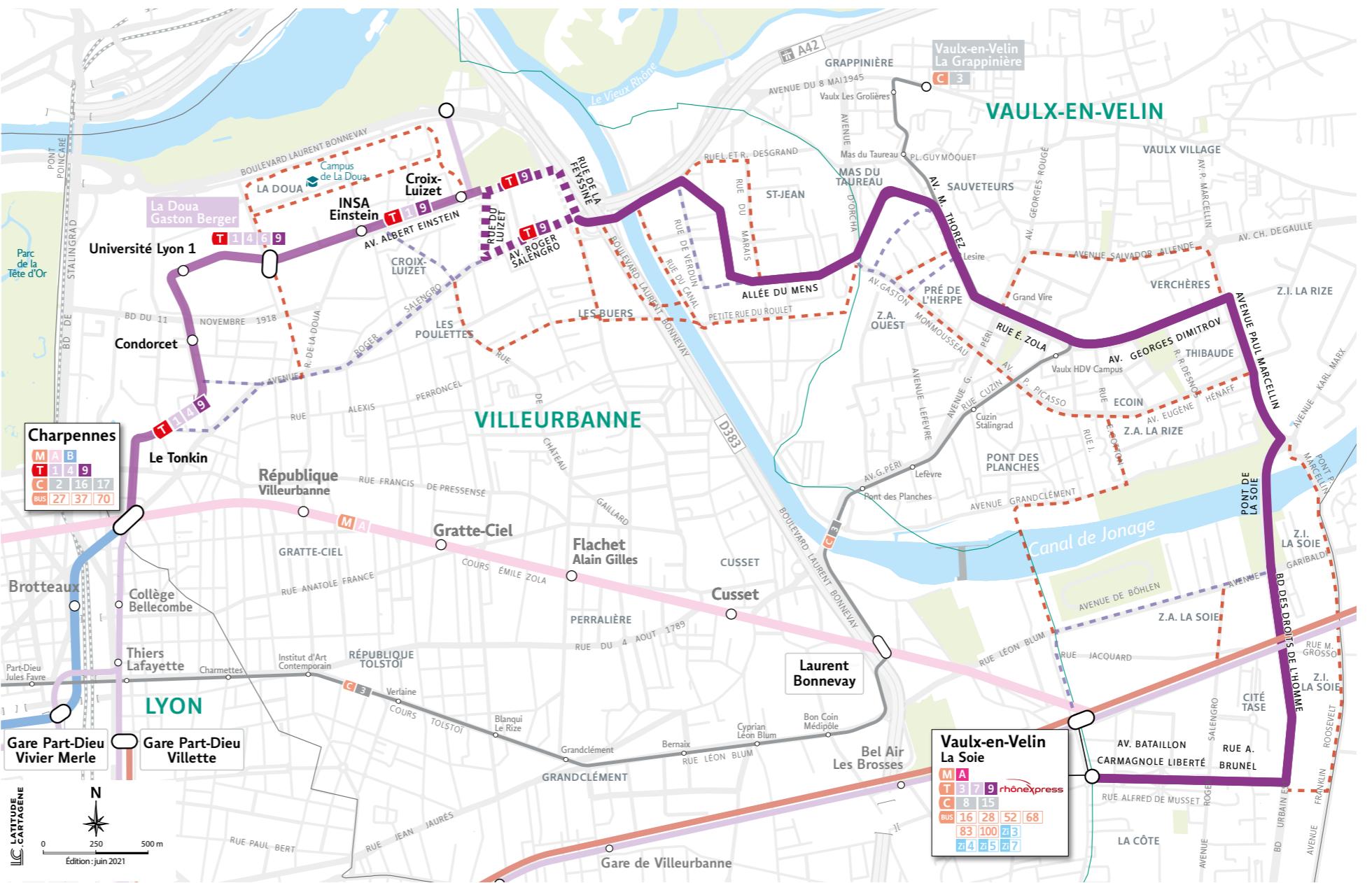
LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT



DES DÉCISIONS PARTENARIALES

Depuis 2020, les partenaires du projet (SYTRAL, Métropole, villes, etc.) se sont réunis à plusieurs reprises afin de décider de manière concertée des grandes orientations du projet, au fil des études réalisées. Ces premiers arbitrages ont permis de préciser collectivement le projet et le tracé aujourd’hui soumis à concertation préalable. Les arguments à l’appui de ces arbitrages sont exposés au cours des pages suivantes (33 à 49).

- — — Tracés écartés à l'issue du 2^e comité de pilotage
 - — — Tracés écartés à l'issue du 3^e comité de pilotage



Carte récapitulant les différents tracés étudiés au fil du temps.



Le projet T9 soumis à la **concertation préalable**

1-UNE NOUVELLE SOLUTION DE MOBILITÉ

LES OBJECTIFS DE LA LIGNE T9

DESSERVIR LES QUARTIERS EN RENOUVELLEMENT URBAIN

Le premier enjeu de la création de la ligne T9 consiste à offrir une meilleure accessibilité aux quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) :

- le nord de Vaulx-en-Velin, comprenant notamment le Mas du Taureau, les quartiers est et le centre-ville ;
- Saint-Jean à Villeurbanne ;
- les Buers à Villeurbanne ;
- mais aussi des Quartiers Politique de la Ville (QPV) comme La Tase et La Balme à Vaulx-en-Velin.



Avec T9, les habitants de ces quartiers pourront accéder facilement au reste du réseau TCL, et notamment ses lignes structurantes, grâce à des correspondances avec les métros A (stations Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpennes) et B (station Charpennes).

Grâce à cette nouvelle ligne, chacun sera en mesure d'accéder à son lieu de travail, aux écoles, aux équipements médicaux, culturels ou sportifs de la Métropole. En visant la desserte de ces quartiers, le SYTRAL entend faire de la mobilité un vecteur majeur d'émancipation pour tous. En cela, elle est un outil au service de l'égalité (entre territoires, entre hommes et femmes, entre personnes valides et personnes à mobilité réduite, etc.) et de l'accès à l'emploi.

MIEUX RELIER LES TERRITOIRES

Le canal de Jonage représente une frontière naturelle entre la partie nord et la partie sud de Vaulx-en-Velin. Il sépare également le quartier Saint-Jean du reste de Villeurbanne. En franchissant le canal à deux reprises, T9 contribuera à réunir ces territoires.



ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE LA SOIE

La mise en service de T9 s'inscrira aussi dans la transformation du quartier de La Soie, entre Villeurbanne et Vaulx-en-Velin, engagée en 2007. Avec une population en hausse et l'essor de son attractivité économique, La Soie bénéficiera d'une meilleure connexion avec le réseau TCL et le centre de Vaulx-en-Velin grâce à l'arrivée de T9.

LE CAMPUS DE LA DOUA

(source : sciences.univ-lyon1.fr)



25 000
ÉTUDIANTS



1 500
CHERCHEURS



1 300
DOCTORANTS



100 HA

LE CAMPUS DE VAULX-EN-VELIN

(source : université-lyon.fr)



3 ÉCOLES :
L'**ENTPE** (École Nationale
des Travaux Publics de l'État),
L'ENSA (École Nationale Supérieure
d'Architecture de Lyon) ET L'**ESITC**
(École Supérieure d'Ingénieurs des
Travaux de Construction)



1 600
ÉTUDIANTS



120
ENSEIGNANTS-CHERCHEURS

CONNECTER LES CAMPUS

Aujourd'hui, il n'existe pas de liaison directe entre le campus de La Doua à Villeurbanne et le campus de Vaulx-en-Velin, malgré un fort partenariat entre leurs établissements. Avec T9, ces deux pôles métropolitains de l'enseignement supérieur pourront être reliés efficacement, favorisant les synergies et les échanges. Une autre école bénéficiera de cette connexion : Forma Paysage, un centre de formation dédié aux métiers du paysage situé au sud de Vaulx-en-Velin. Par ailleurs, la ZAC Mas du Taureau intègre dans sa programmation urbaine un équipement de formation et d'enseignement supérieur ainsi que 25 000 m² d'activités économiques autour du bâtiment durable, ce qui renforce la nécessité de ce lien.



REFORCER L'INTERCONNEXION DU RÉSEAU ET L'INTERMODALITÉ

T9 s'inscrit dans une logique de développement du réseau de transport en commun lourd dans la Métropole de Lyon. Cette nouvelle ligne constituera un maillon entre les différents secteurs du territoire et le centre de la Métropole, qui favorisera le rabattement vers les métros et les autres lignes de tramway.

Pour être performant et donc attractif, le réseau TCL doit remplir plusieurs critères, notamment :

- desservir tous les territoires par un maillage très fin ;
> T9 est une ligne structurante qui viendra compléter C3, C8 et la ligne 7 dans le nord de Vaulx-en-Velin et Saint-Jean. Elle contribuera aussi à lier le nord et le sud de la ville séparés par le canal de Jonage.
- multiplier les lignes et les dessertes grâce à la mutualisation des infrastructures ;
> Le tronc commun La Doua < > Charpennes entre T1, T4 et T9 permettra de diversifier les destinations à partir d'un même point.
- faciliter les changements de mode de déplacement (métro, tramway, bus, mobilités douces...).
> À sa mise en service, T9 sera connecté à de nombreuses lignes structurantes (deux lignes de métro, lignes de tramway et 3 lignes fortes de bus). Sa réalisation sera accompagnée d'aménagements piétons et cyclables sur tout le linéaire.

LE TRACÉ ET LES SECTEURS



8,8 À 9 KM
D'INFRASTRUCTURES NEUVES



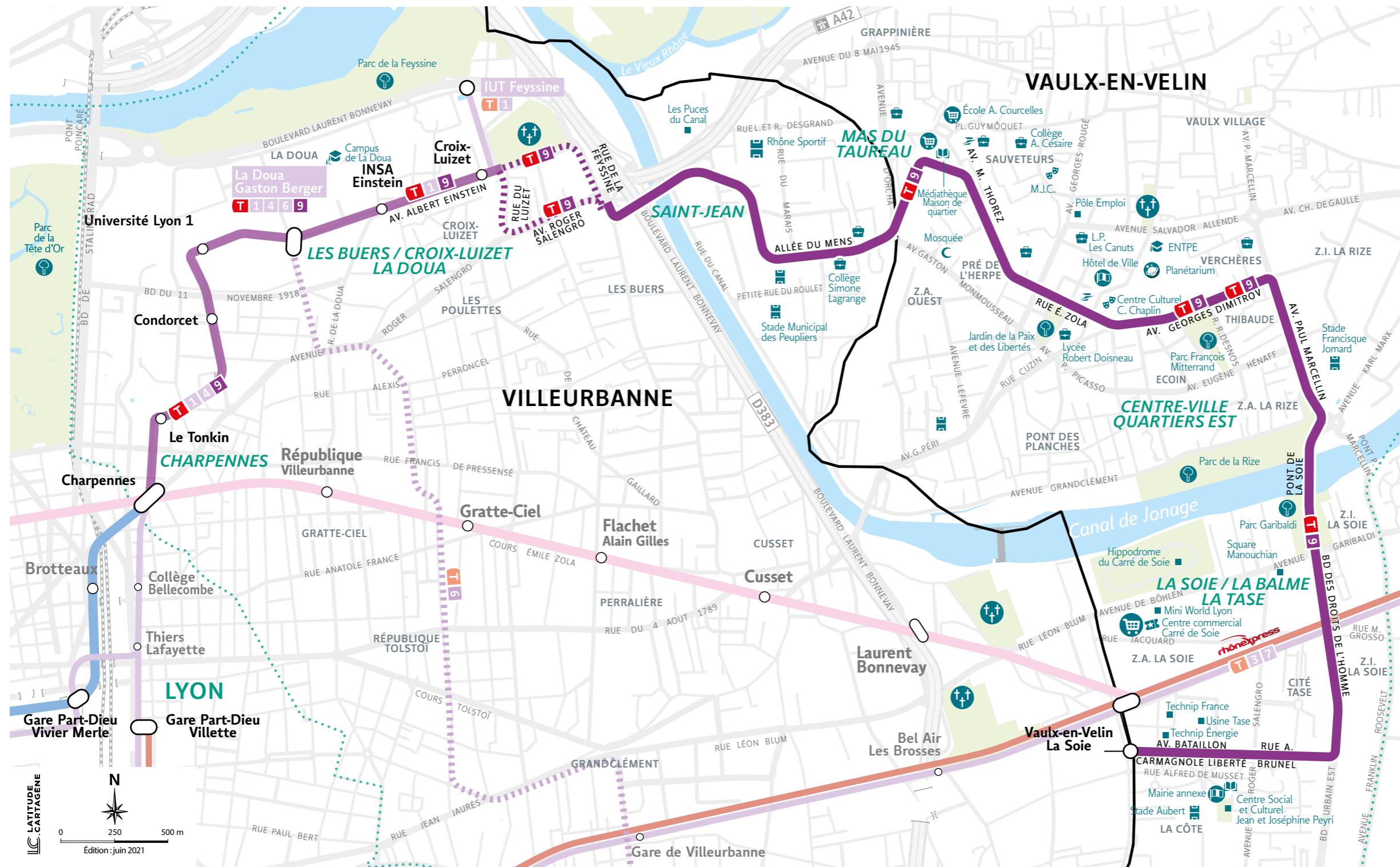
100 %
EN SITE PROPRE

(dont une partie mutualisée
avec C3 dans le secteur
Mas du Taureau)



12 OU 13
NOUVELLES STATIONS

À noter : les noms de stations évoqués dans ce dossier de concertation sont provisoires et renvoient à leur dénomination technique. Le choix de leurs noms définitifs fera l'objet d'un processus ultérieur.



Les stations de tramway positionnées sur la carte correspondent à celles déjà existantes de T1 et T4.

UN POINT SUR L'INSERTION DANS L'ESPACE PUBLIC

L'insertion correspond à la façon dont le tramway s'articule avec les autres usages de l'espace public au sein duquel il circule.

DES PRINCIPES FONDAMENTAUX

En complément des prescriptions réglementaires, le SYTRAL a suivi plusieurs priorités pour déterminer le tracé proposé dans le cadre de la concertation :

- créer un site propre pour le tramway ;
- préserver le patrimoine végétal dans la mesure du possible ;
- favoriser l'insertion des vélos par rapport à celle des voitures ;
- proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- restreindre au maximum les impacts fonciers ;
- donner naissance à des connexions qualitatives avec le reste du réseau.

CONSTRUIRE ENSEMBLE LA MEILLEURE INSERTION

L'insertion du T9 suppose de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants tels que les rues, carrefours, places de stationnement ou alignements d'arbres. Elle suppose des compromis. La méthode de travail proposée consiste à combiner le travail du concepteur du projet sur les études techniques (qui intègrent notamment les contraintes de conception d'une ligne de tramway, les contraintes de réseaux, la nature des sols, la sécurité des aménagements...) et le point de vue des habitants, travailleurs et usagers de l'espace public qui apportent leur connaissance fine et leur pratique du territoire. C'est ainsi que la concertation contribuera directement à la conception des espaces publics, alimentera les études de conception et aiguillera le choix des élus sur les différentes composantes du projet. Les éléments des études de conception et de choix des élus seront partagés au fur et à mesure de leur avancement avec les habitants, travailleurs et futurs usagers en concertation continue (suite au vote en comité syndical).

À ce stade, l'insertion de la ligne de tramway et des différentes fonctionnalités (trottoirs, aménagements cyclables, voies de circulation, aménagements paysagers...) est ouverte. L'objectif sera d'intégrer à minima :

- une plateforme tramway de 7 m de large dans les sections courantes ;
- des aménagements cyclables ;

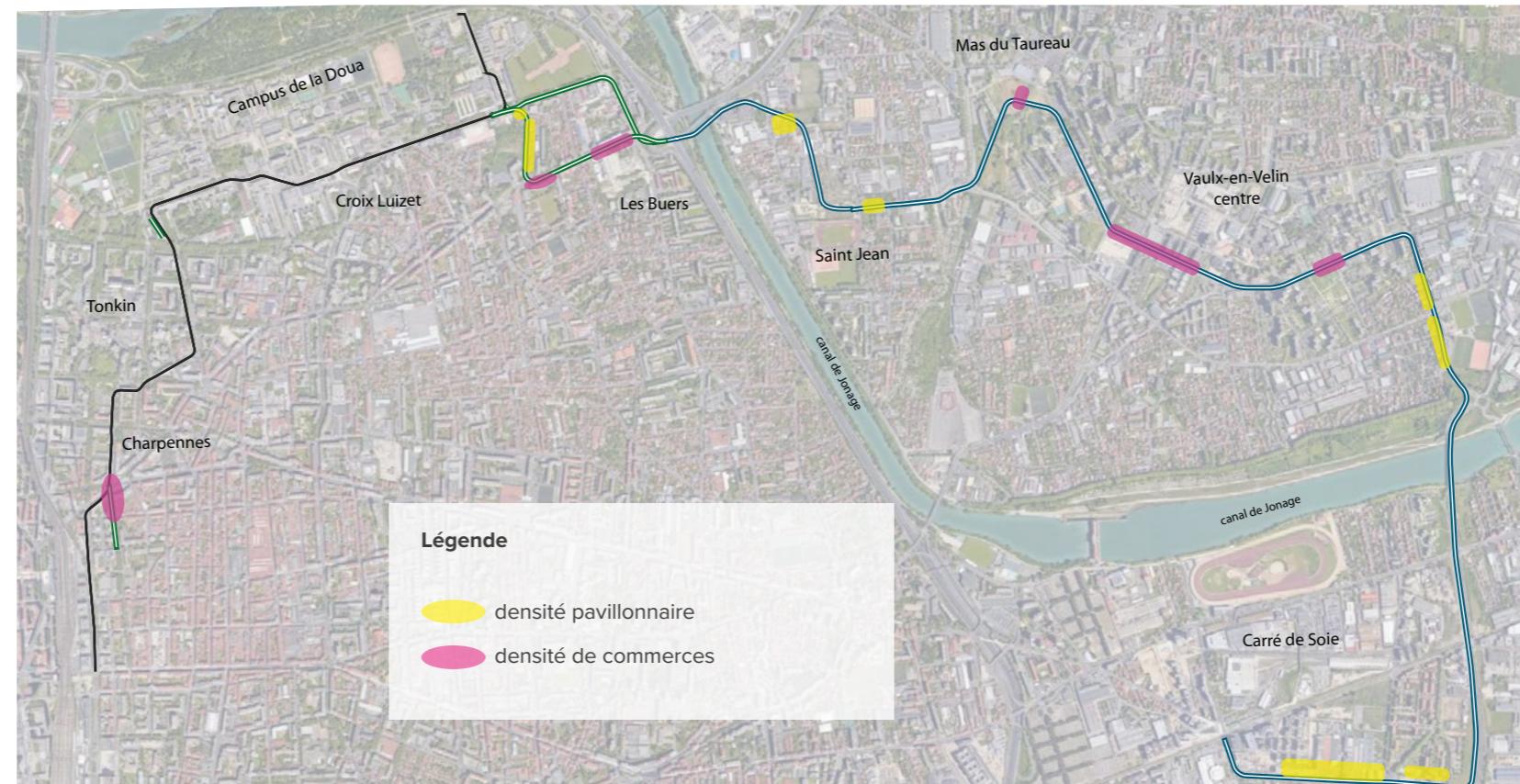
- des trottoirs permettant l'intégration de mobilier urbain tout en respectant la largeur réglementaire de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (la largeur à prévoir sera supérieure si la végétalisation du trottoir est envisagée) ;
- la restitution de voies de circulation pour permettre le maintien de l'accessibilité véhicules, tout en réduisant la place actuellement affectée à cet usage ;
- le maintien des places de stationnement lorsque cela est possible et nécessaire ;
- une végétalisation maximum sur l'ensemble de l'itinéraire, au niveau de la plateforme du tramway ainsi que les espaces publics alentours (engazonnement, arbres d'alignement, végétation arbustive) afin de répondre aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et de lutte contre les îlots de chaleur.

DES CONTRAINTES À ARBITRER

En fonction des emprises disponibles sur les différents axes empruntés par la ligne de tramway, des choix seront à effectuer sur les fonctions à intégrer sur la voirie (trottoirs, aménagements cyclables, végétalisation, voies de circulation, stationnement...) et leur dimensionnement.

Ces choix pourront, selon les secteurs, intégrer des besoins d'acquisitions d'emprises bâties ou non bâties, de mutualisation d'usages etc.

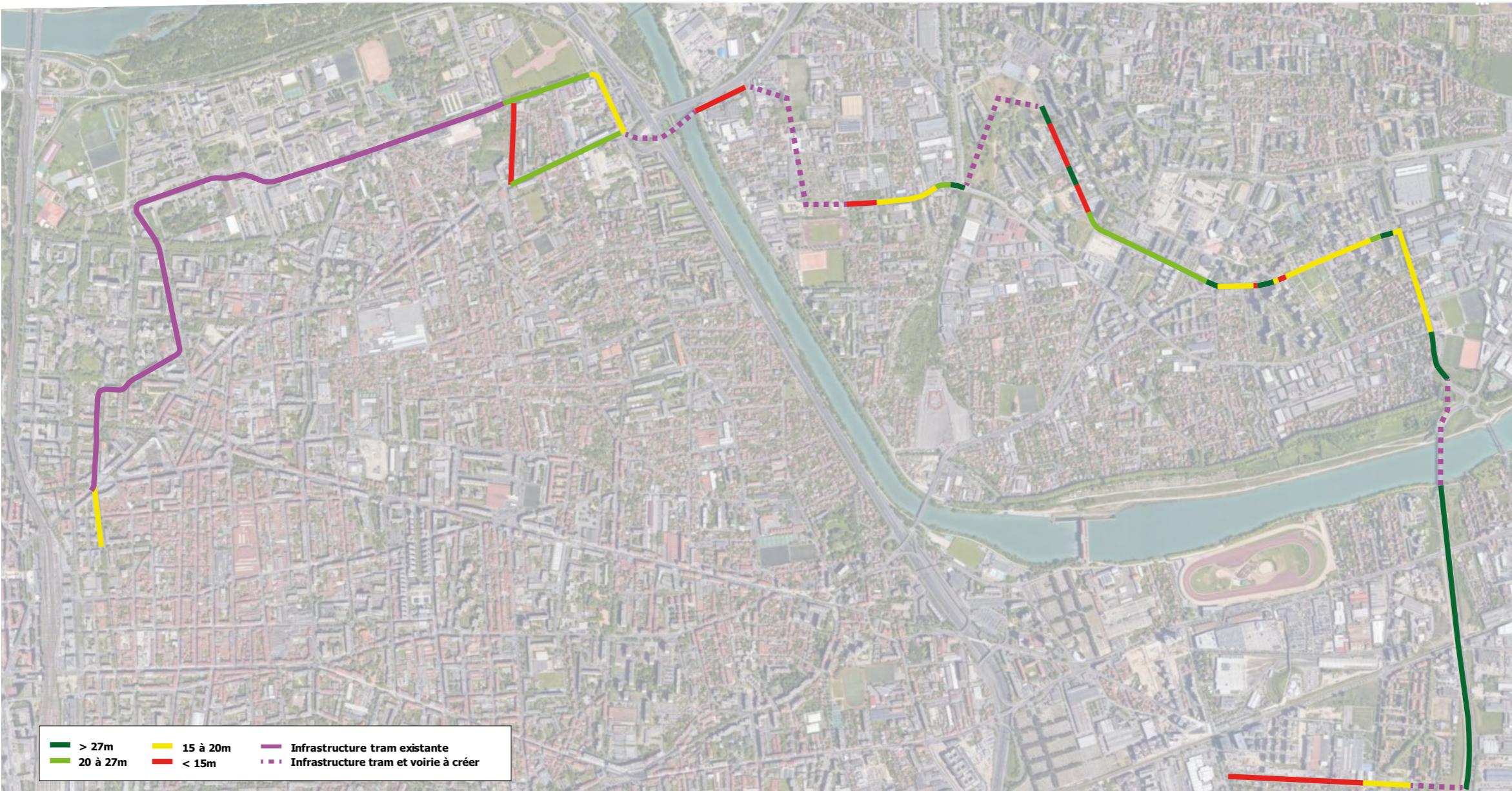
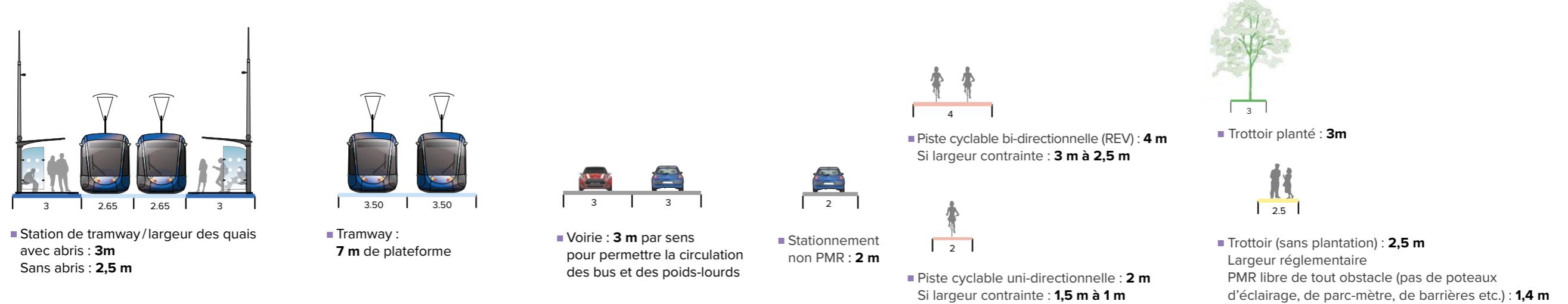
L'insertion intégrera la préservation des accès riverains individuels et collectifs pour les habitations, sites industriels et tertiaires, commerces, équipements... et des fonctionnalités existantes (livraisons, collecte des ordures ménagères, accessibilité secours et incendie...). L'insertion de la ligne de tramway, d'aménagements pour les mobilités douces et de végétalisation dans des emprises de voirie relativement contraintes, et la volonté de réduire la place de la voiture en ville, entraîneront des modifications du plan de circulation sur les quartiers traversés.



T9 parcourra certaines rues présentant une forte concentration de pavillons et de commerces.

BLOCS DE DIMENSIONNEMENT TYPES

Les largeurs présentées ci-dessous constituent des préconisations et une base de travail adaptable (hormis celles qui relèvent de dispositions réglementaires, comme les trottoirs, ou sécuritaires, comme la plateforme tramway).



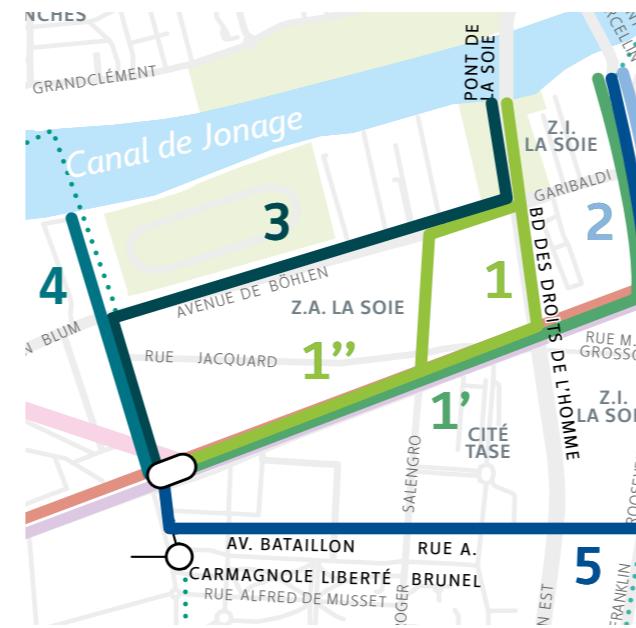
Largeur des voiries le long du tracé T9, infrastructure tramway existante et infrastructure voirie et tramway à créer.

I - SECTEUR LA SOIE / LA TASE / LA BALME

Ce secteur englobe l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, la rue Brunel et son prolongement futur, ainsi que le boulevard des Droits de l'Homme (appelé également Boulevard Urbain Est).



POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?



Tracé 1 – Canuts/BUE// 1'- Canuts/Roosevelt// 1'' - Canuts/Salengro : il n'est pas possible d'ajouter une ligne exploitée sur la même infrastructure que T3, T7 et Rhônexpress (+ 1' : quasi-impossibilité technique au niveau du raccordement avec T3 // 1' : tracé non compatible avec la solution retenue de franchissement de la Rize et du canal de Jonage).

Tracé 2 – Roosevelt : ce tracé n'offre pas de connexion avec le réseau métro et n'est pas compatible avec la solution retenue de franchissement de la Rize et du canal de Jonage.

Tracé 3 – Poudrette/Bohlen : l'insertion sur l'avenue de Bohlen contraindrait fortement la circulation routière et réduirait au strict minimum les trottoirs au niveau du centre commercial. Côté rue de la Poudrette, de nombreux réseaux structurants seraient impactés, sans compter que

ce tracé nécessiterait la démolition d'un des immeubles de bureaux de Villeurbanne La Soie. Enfin, ce tracé ne permet pas d'extension future vers le sud au niveau du carrefour Poudrette/Canuts, déjà à sa limite de capacité routière.

Tracé 4 – Poudrette : ce tracé n'est pas compatible avec la solution retenue de franchissement de la Rize et du canal de Jonage. Les contraintes liées à l'insertion rue de la Poudrette sont très importantes.

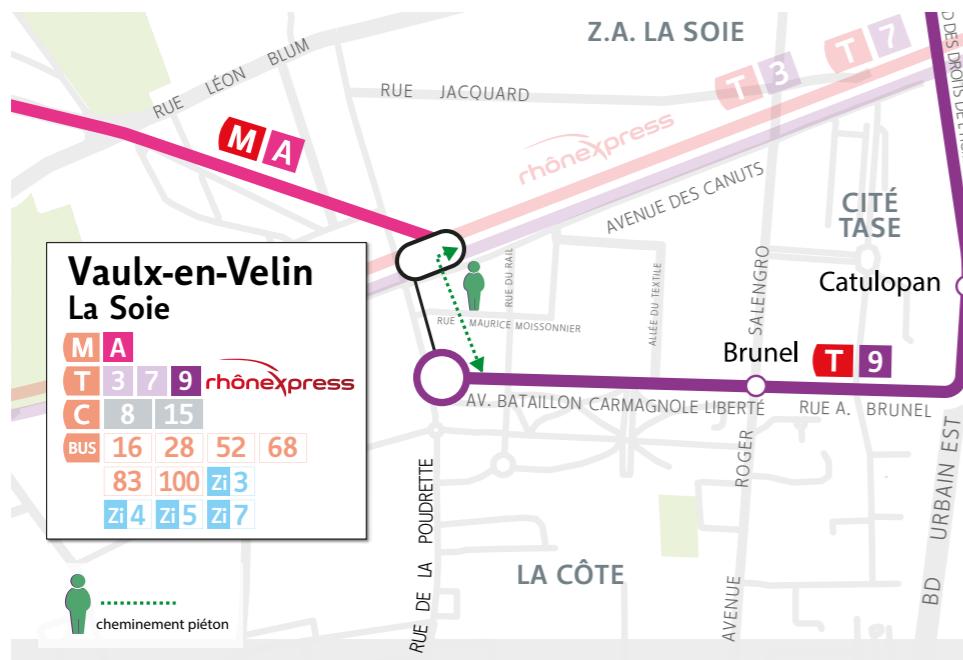
Tracé 5 – TASE/Roosevelt : ce tracé est long, engendrant un temps de parcours et un investissement plus élevés, créant également des difficultés d'interface avec la circulation des poids lourds de la zone d'activités et des transports exceptionnels. Enfin, ce tracé n'est pas compatible avec la solution retenue de franchissement de la Rize et du canal de Jonage.

L'AVENUE BATAILLON CARMAGNOLE LIBERTÉ

Station Vaulx-en-Velin - La Soie

T9 démarrait son parcours de la nouvelle station

Vaulx-en-Velin - La Soie, reliée à la station de métro éponyme par un nouveau cheminement piéton créé dans le cadre du projet urbain Carré de Soie.



À NOTER :

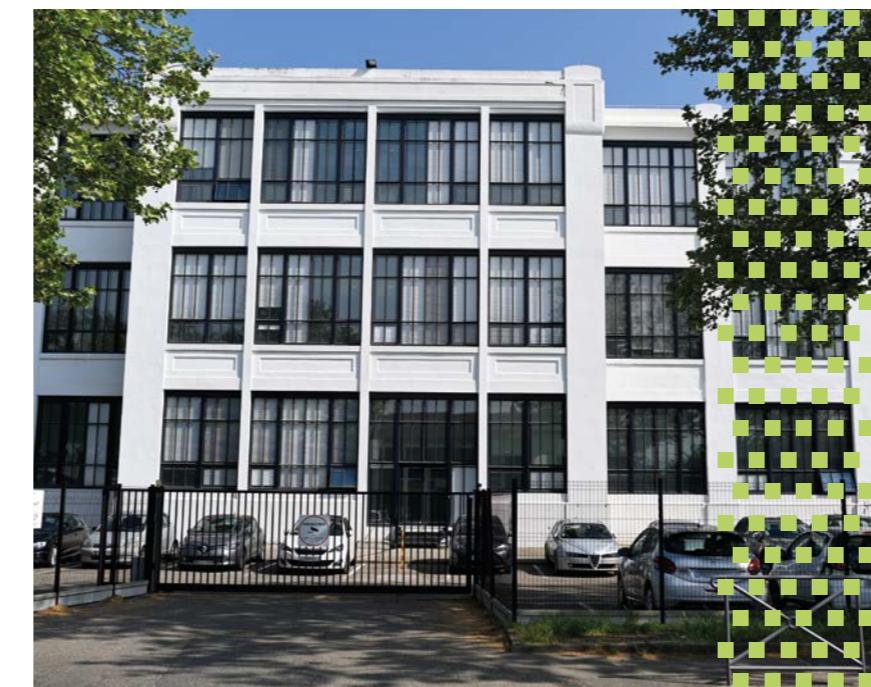
L'arrivée de T9 devrait modifier le plan d'accès au dépôt de bus de La Soie.
Par ailleurs, un raccordement technique entre l'infrastructure T3 et la nouvelle infrastructure T9 devrait être créé pour permettre l'accès au dépôt et au centre de maintenance. La rue de la Poudrette et le carrefour avec l'avenue des Canuts s'en trouveraient impactés.

T9 remonterait l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, en passant à proximité de bâtiments industriels datant du XX^e siècle :

- l'usine TASE, qui est un bâtiment classé,
- l'usine Nylon, qui a fait l'objet d'un diagnostic patrimonial (mais qui n'est pas classée) et que le SYTRAL a décidé de préserver en l'état.

L'ABF (Architecte des Bâtiments de France) a livré des prescriptions liées au périmètre de protection autour de l'usine TASE classée : préserver le quadruple alignement d'arbres historiques, ainsi que les différentes séquences historiques de composition de la rue, dont le resserrement généré par l'usine Nylon.

Sur cette base et afin d'insérer la plateforme tramway et les aménagements cyclables, la conservation des deux sens de circulation voiture ne serait pas possible. Par ailleurs, le tronçon de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté entre la rue de la Poudrette et la rue du Rail pourrait être entièrement fermé à la circulation voiture.



UN SECTEUR HISTORIQUE

En 1924, l'usine TASE (Textiles Artificiels du Sud-Est) s'implante à Vaulx-en-Velin qui est encore dans ce secteur un territoire rural. Elle fabrique alors de la soie artificielle. Elle s'agrandit au fil des années, avec un réfectoire, des bains, une école (aujourd'hui disparue) et des logements ouvriers (« Grande cité » et « Petite cité »), et, après la seconde guerre mondiale, s'adapte aux nouvelles technologies en se dotant d'une extension dédiée au nylon (« L'usine Nylon »). Le site a cessé son activité en 1980.

Le tracé de T9 est localisé sur une longueur de 1070 m dans le périmètre de protection des monuments historiques de l'usine TASE. Le tracé et le monument sont éloignés de 10 m. Pour cette raison, le tracé sera soumis à une autorisation préalable au titre de travaux à proximité de monuments historiques et à un permis d'aménager.

Le tracé longe également les périmètres d'intérêt patrimonial indiqués dans le PLU-H du Grand Lyon de la Petite cité et de la Grande cité TASE.

LA RUE BRUNEL

T9 poursuivrait sur la rue Brunel, qui s'inscrit dans le prolongement de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté. Cette rue longe la place Ernest Cavellini, au niveau de laquelle la station de tramway Brunel pourrait s'établir. T9 continuera ensuite sur une voie qui n'existe pas encore. En effet, la rue Brunel serait rallongée pour se connecter au Boulevard Urbain Est (BUE, aussi appelé Boulevard des Droits de l'Homme). La végétalisation de cette rue constituera l'un des enjeux de concertation sur ce secteur.

LE BOULEVARD URBAIN EST (BUE)

T9 quitterait la rue Brunel et bifurquerait vers le nord pour rejoindre le Boulevard Urbain Est qu'il remonterait entièrement.

Il s'insérerait sur le site propre bus existant (utilisé aujourd'hui en partie par la ligne 52 et ZI3), n'impactant ni la circulation routière, ni le stationnement.

Deux stations pourraient venir s'insérer le long du BUE : Catulopan et La Balme.



Le Boulevard Urbain Est avec, à gauche, le site propre actuellement réservé aux bus sur lequel T9 pourrait venir s'insérer.



Le pont de La Soie avec au second plan,
le pont de la Sucrerie.

LE FRANCHISSEMENT DU CANAL DE JONAGE ET DE LA RIZE

À Vaulx-en-Velin, pour traverser le canal de Jonage, T9 emprunterait le pont de La Soie existant. Les camions pourraient toujours circuler sur le pont mais la circulation des voitures serait impactée.

Toutefois, les études de circulation menées montrent que la diminution de capacité du Pont de La Soie aurait un impact limité sur le trafic. Le report des voitures devrait s'effectuer pour moitié via le Pont de la Sucrerie, alors que l'autre moitié se traduirait par un changement de mode de transport ou par un autre itinéraire.

Après avoir traversé le canal de Jonage, T9 franchirait la Rize et arriverait au centre de Vaulx-en-Velin via un nouvel ouvrage d'art.

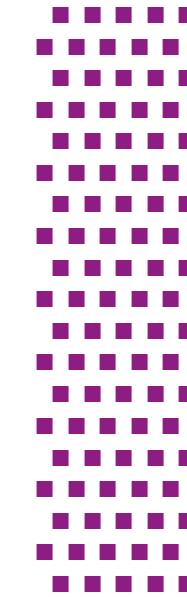
POURQUOI LES AUTRES SOLUTIONS DE FRANCHISSEMENT ONT-ELLES ÉTÉ ÉCARTÉES ?

Tracé 1 - nouvel ouvrage à l'est du pont de La Soie : cette solution nécessite de transformer le rond-point du pont de La Soie en carrefour à feux et impacte un bassin de rétention au sud.

Tracé 1' – nouvel ouvrage à l'ouest du pont de La Soie : cette solution a un impact important sur la biodiversité des abords de la Rize, sur un espace boisé classé et présente des parties situées en zone inondable.

Tracé 2 – nouvel ouvrage à l'ouest du Pont de la Sucrerie : cette solution est très complexe à mettre en œuvre, nécessite des acquisitions foncières ainsi que des déviations importantes de réseaux d'eau potable très structurants et n'offre pas une insertion très qualitative.

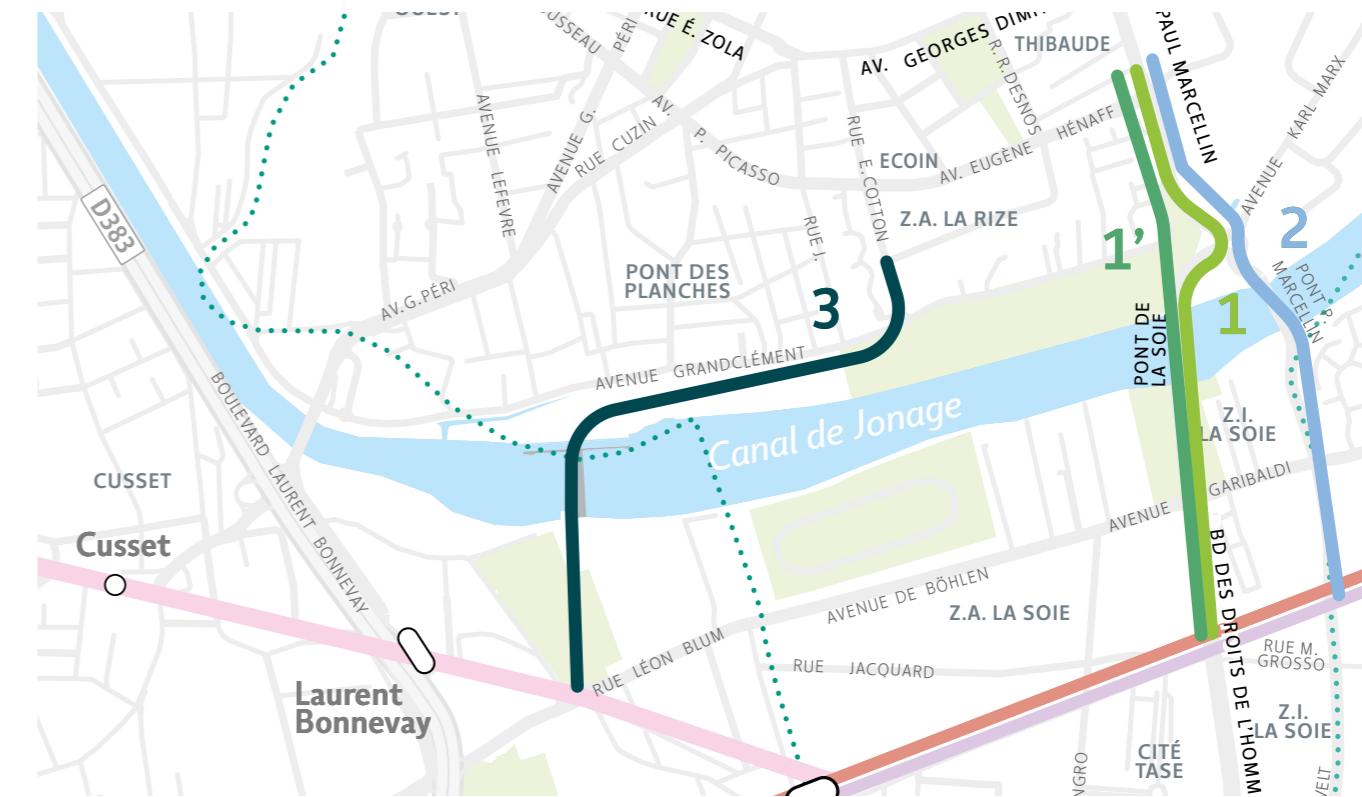
Tracé 3 – nouvel ouvrage à l'ouest : cette solution est localisée en zone inondable, son impact sur l'eau et la biodiversité est très fort, sa réalisation nécessite de modifier le talus de la digue, d'exproprier de nombreuses maisons et des jardins, son insertion dans le paysage est impactante, son coût est important.



À VOTRE ÉCOUTE !

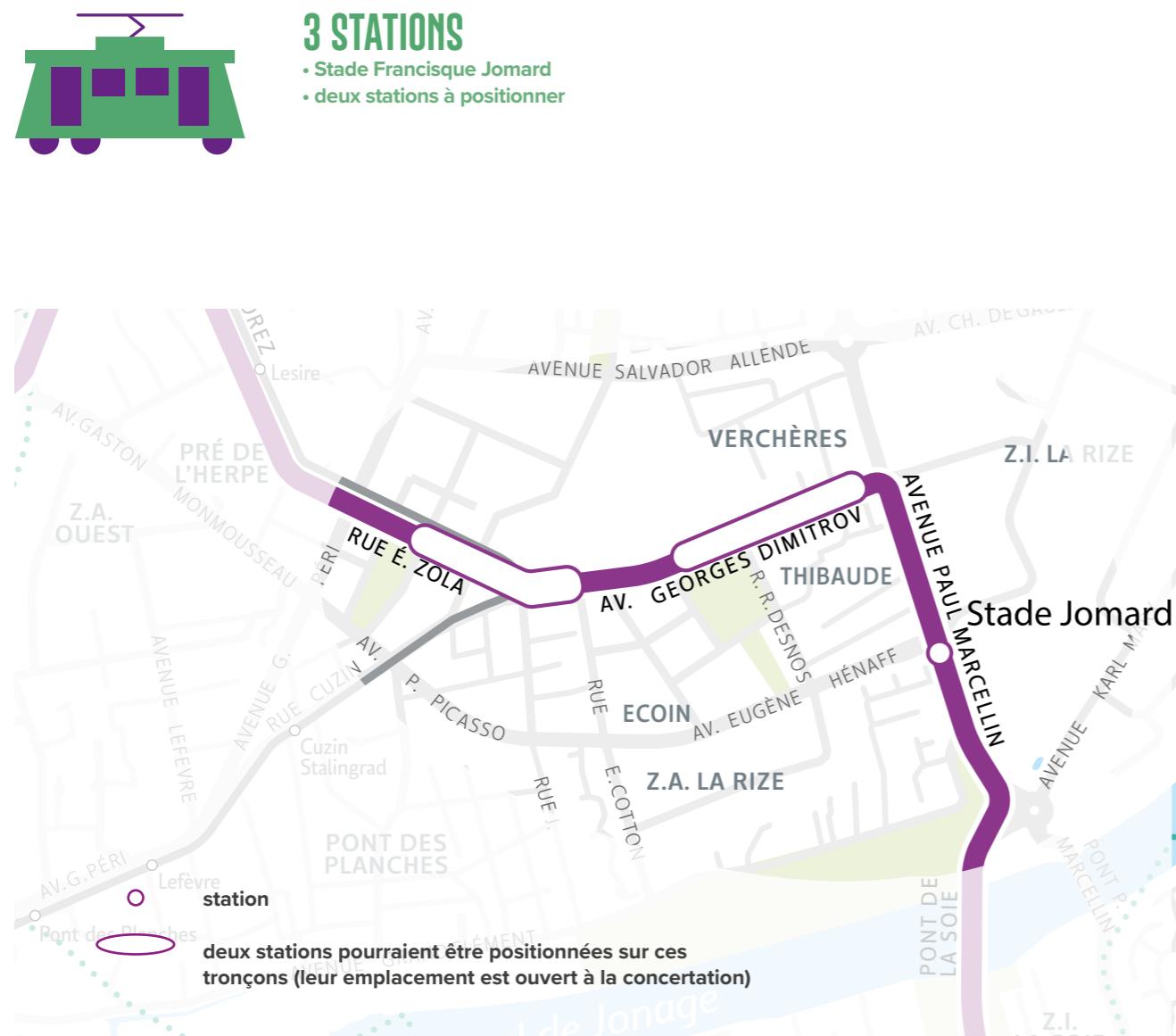
Le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur le secteur La Soie / La Tase / La Balme concernant :

- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation...);
- la végétalisation de la rue Brunel ;
- l'impact du raccordement avec l'infrastructure T3.

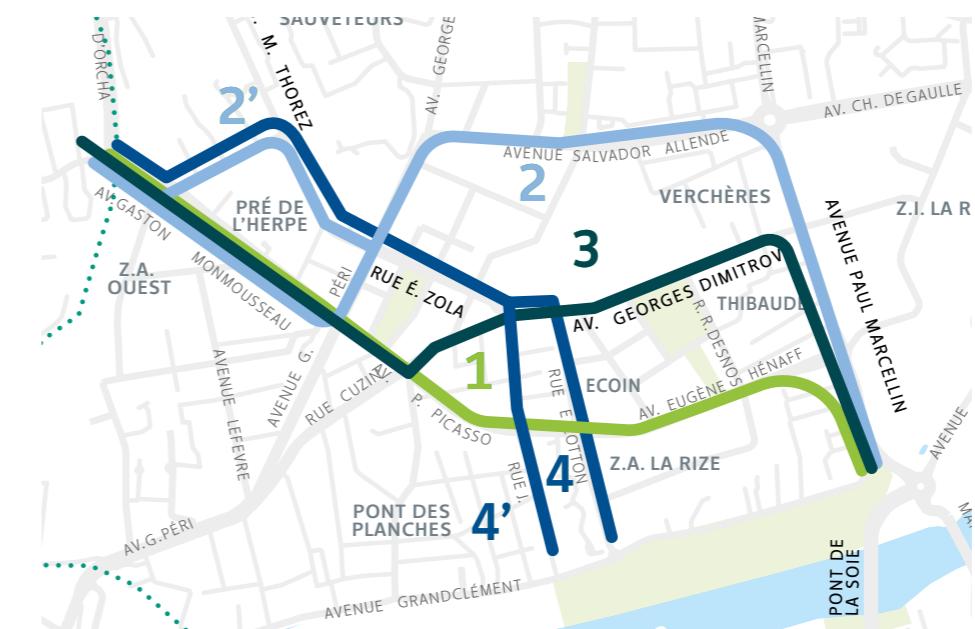


II - SECTEUR VAULX-EN-VELIN CENTRE-VILLE ET QUARTIERS EST

Ce secteur situé au nord du canal de Jonage s'étend de l'avenue Paul Marcellin à la rue Émile Zola.



POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?



Tracé 1 – Picasso/Hénaff : cet itinéraire n'assure pas la desserte du campus et présente des impacts très forts sur les réseaux.

Tracé 2 – Monmousseau/Allende : ce tracé long engendre un investissement élevé sur certains axes qui ont récemment été requalifiés.

Tracé 2' – Thorez/Allende : ce tracé est long et sinuex, ce qui nuit à la vitesse commerciale.

Tracé 3 – Picasso/Dimitrov : cet itinéraire offre une mauvaise desserte du Mas du Taureau, est éloigné du campus et ne passe pas par le centre-ville.

Tracés 4 et 4' – Cotton et Foucaud : le nombre d'habitants desservi est trop faible et la réalisation de cet itinéraire engendrerait de nombreuses expropriations.

L'AVENUE PAUL MARCELLIN

Après avoir traversé la Rize et le canal de Jonage, le tramway emprunterait sur 750 m l'avenue Paul Marcellin.

Au niveau du stade Francisque Jomard, une station serait implantée.



À NOTER :

La majorité des grands arbres d'alignement qui bordent l'avenue Paul Marcellin, à l'est, serait maintenue mais, pour ce faire, des impacts fonciers seraient à prévoir.

L'AVENUE GEORGES DIMITROV

Après avoir quitté l'avenue Paul Marcellin, le tramway s'engagerait sur l'avenue Georges Dimitrov, la remontant entièrement. Il passerait notamment devant la place Noël Carmellino qui accueille un marché hebdomadaire.

Une station desservant le quartier Thibaude/Verchère pourrait venir s'installer à proximité du collège Pierre Valdo, situé au début de l'avenue côté est, ou au niveau de la place Noël Carmellino (la concertation permettra d'affiner l'emplacement de cette station).

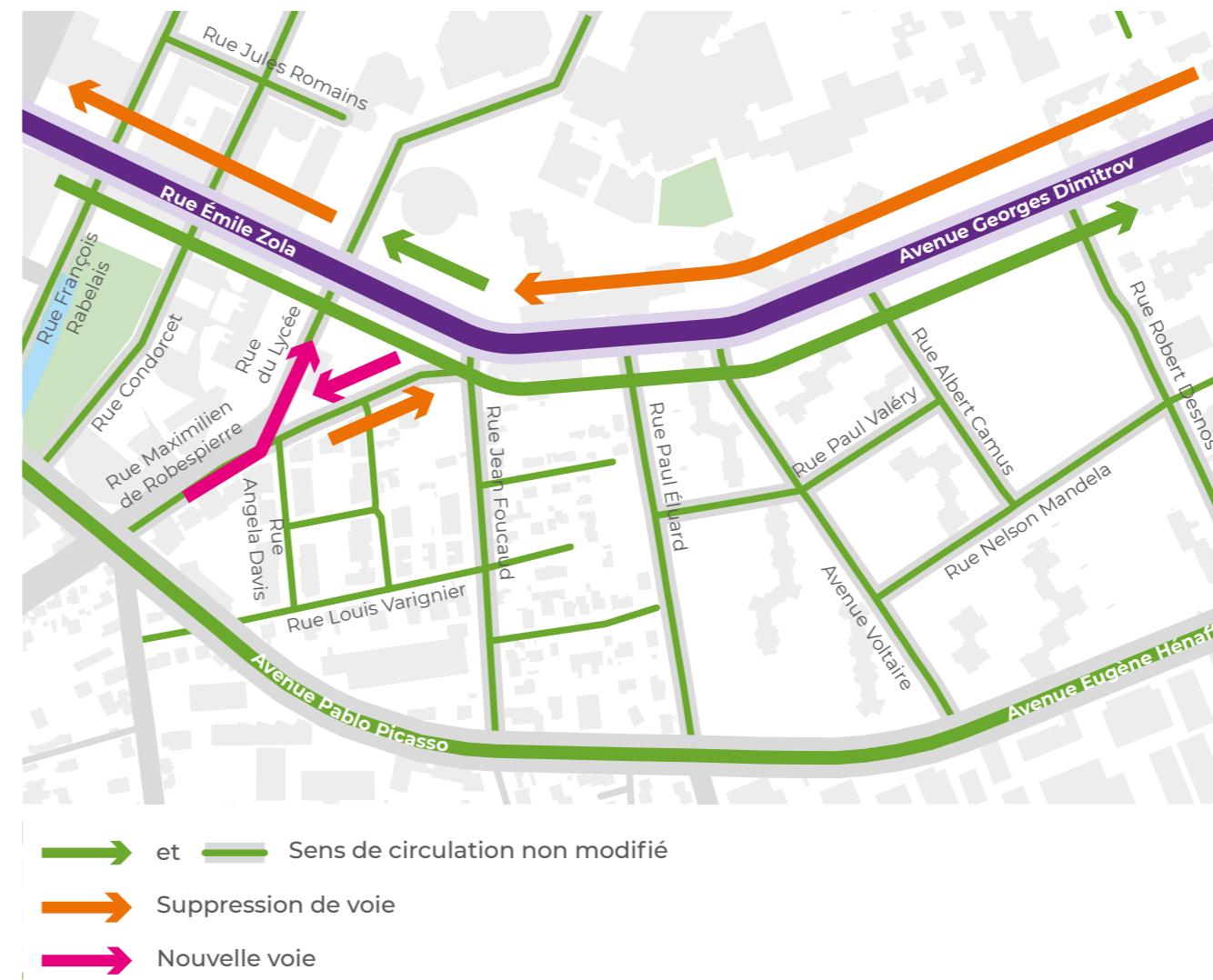
L'arrivée du T9 modifierait profondément la physionomie et le fonctionnement de cette avenue. Le stationnement et la voie de circulation voiture est > ouest (sens avenue Paul Marcellin vers le centre-ville) pourraient ainsi disparaître.



À NOTER :

D'autres évolutions seraient à prévoir. Là où les espaces existants ne sont pas assez larges pour faire passer le tramway, des acquisitions foncières devront être réalisées (à proximité de l'école Lorca, à la fin de l'avenue Dimitrov vers l'antenne de la Maison Métropolitaine d'Insertion pour l'Emploi et le commissariat). Par ailleurs, le patrimoine végétal pourrait être impacté.

Changements potentiels de circulation sur l'avenue Georges Dimitrov et la rue Émile Zola.

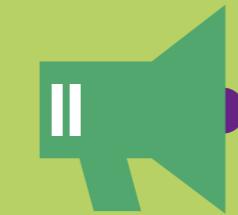


RUE ÉMILE ZOLA

T9 poursuivrait sur la rue Émile Zola, très fréquentée, qui accueille de nombreux commerces du centre-ville de Vaulx-en-Velin.

En raison de l'étroitesse de la voirie et de la volonté de maintenir des arbres sur l'espace public, la place de la voiture serait réduite au bénéfice des mobilités douces. Les études de circulation montrent que le trafic de la rue Émile Zola se transférerait sur les rues adjacentes, dont la capacité permettrait l'accueil de ces nouvelles voitures.

Une station serait positionnée dans cette rue pour desservir le centre-ville dont l'emplacement exact est ouvert à la concertation.



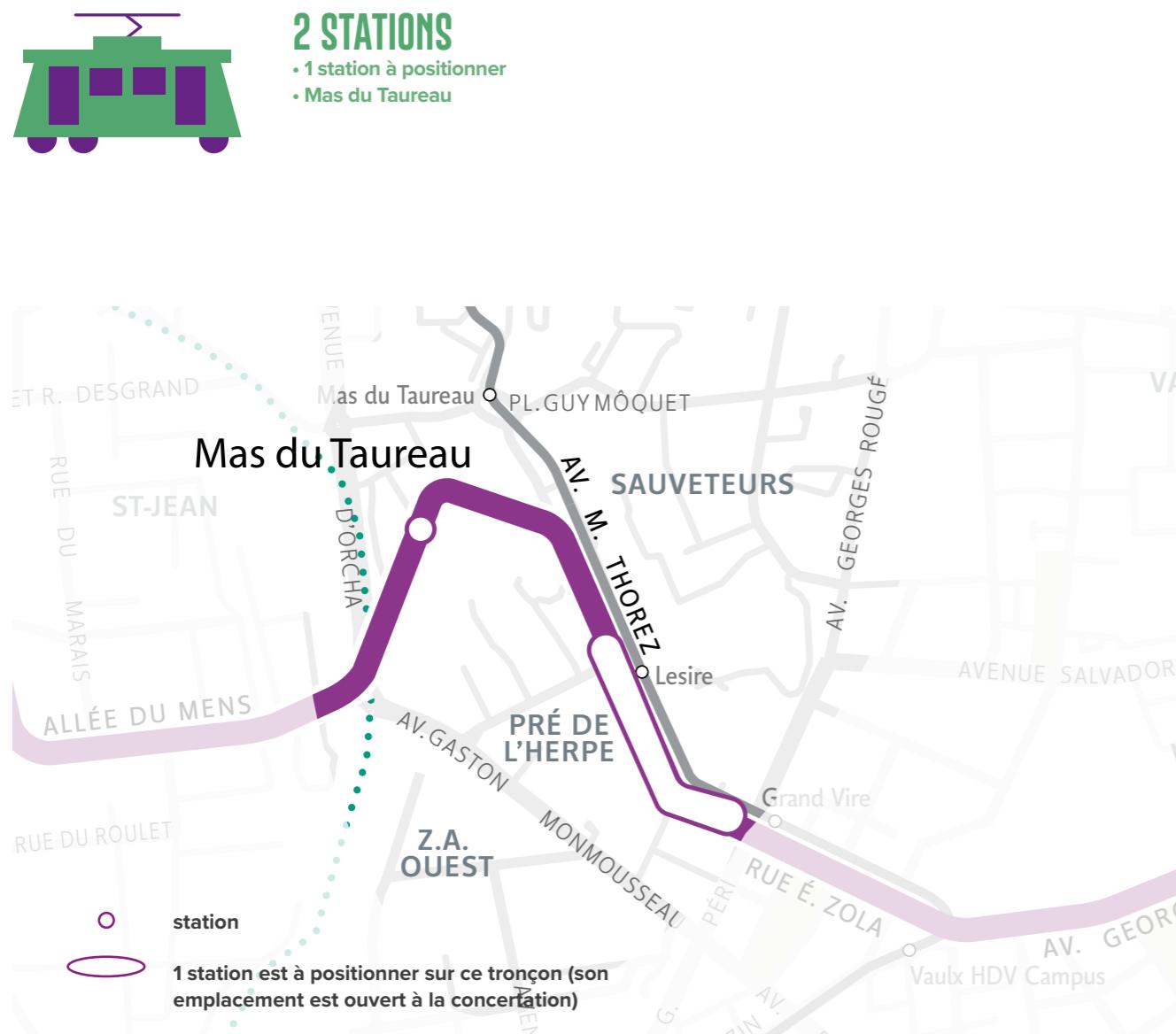
À VOTRE ÉCOUTE !

Le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur le secteur Vaulx-en-Velin centre-ville et quartiers est concernant :

- la desserte ;
- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation...) ;
- avenue Georges Dimitrov : la circulation et le stationnement, et plus largement la place de la voiture ;
- avenue Georges Dimitrov : l'articulation du réaménagement de l'espace public avec les espaces verts extérieurs des immeubles des bailleurs ;
- rue Émile Zola : la qualité des espaces publics, l'interface avec les commerces et le C3 (avec notamment la question du regroupement des stations), le stationnement ;
- l'emplacement de deux stations entre le stade Jomard et le nord de la rue Émile Zola.

III - SECTEUR MAS DU TAUREAU

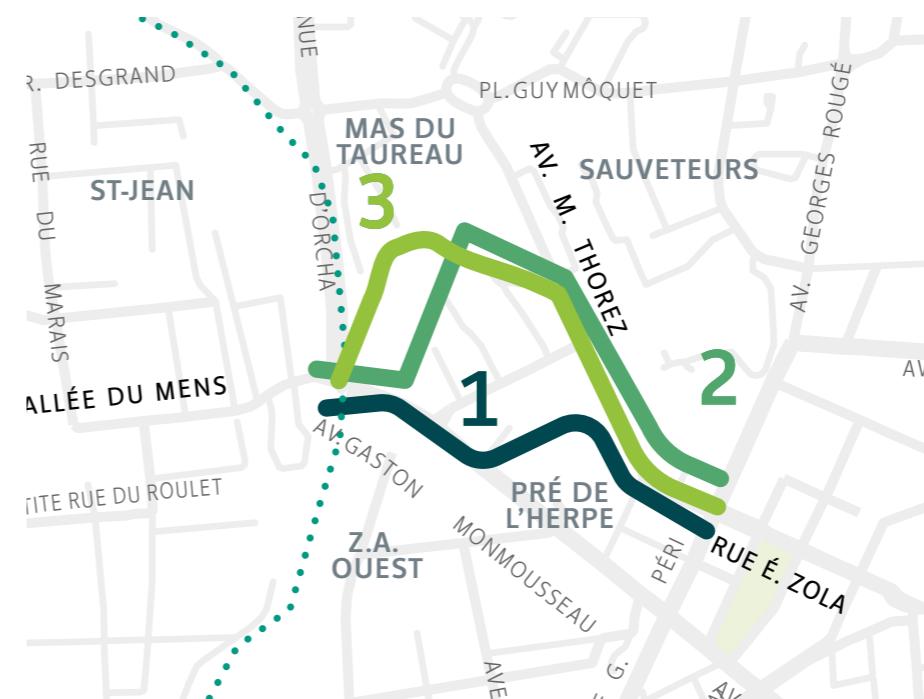
Ce secteur s'étend de l'avenue Maurice Thorez à l'avenue Gaston Monmousseau et du centre-ville à la Grappinière au nord.



2 STATIONS

- 1 station à positionner
- Mas du Taureau

POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?



Tracé 1 : Il a tout d'abord été envisagé de déployer une desserte par le sud (futur axe vert de la ZAC Mas du Taureau, au sud de la mosquée, avenue Monmousseau). Mais le passage à proximité de la chaufferie de Vaulx-en-Velin n'a pas été retenu pour des raisons de sécurité. En effet, il n'est pas compatible avec les périmètres de protections aux risques technologiques induits par la chaufferie. Ces périmètres déterminent différentes zones associées à des risques allant du bris de vitre aux risques létaux, impliquant une interdiction d'augmenter le nombre de personnes exposées.

Tracé 2 : ce tracé est trop impactant pour la constructibilité des bâtiments et des îlots de la ZAC en matière d'insertion urbaine. Le passage entre les immeubles existants pose des problèmes de cohabitation avec les usages des habitants.

Tracé 3 : cet itinéraire entraîne la réduction d'un îlot d'habitations emblématique de la ZAC. Le passage entre les immeubles existants pose des problèmes de cohabitation avec les usages des habitants.

L'AVENUE MAURICE THOREZ

Au début de cette avenue (ou à la fin de la rue Émile Zola), une station pourrait se positionner pour desservir le Mas du Taureau et le Pré de l'Herpe (son emplacement est ouvert).

Le tramway emprunterait cette avenue qui constitue un axe de desserte important du Mas du Taureau. T9 partagerait sa plateforme avec C3. Les modalités précises de l'aménagement de l'avenue Maurice Thorez seront évoquées au cours de la concertation organisée par la ZAC Mas du Taureau.

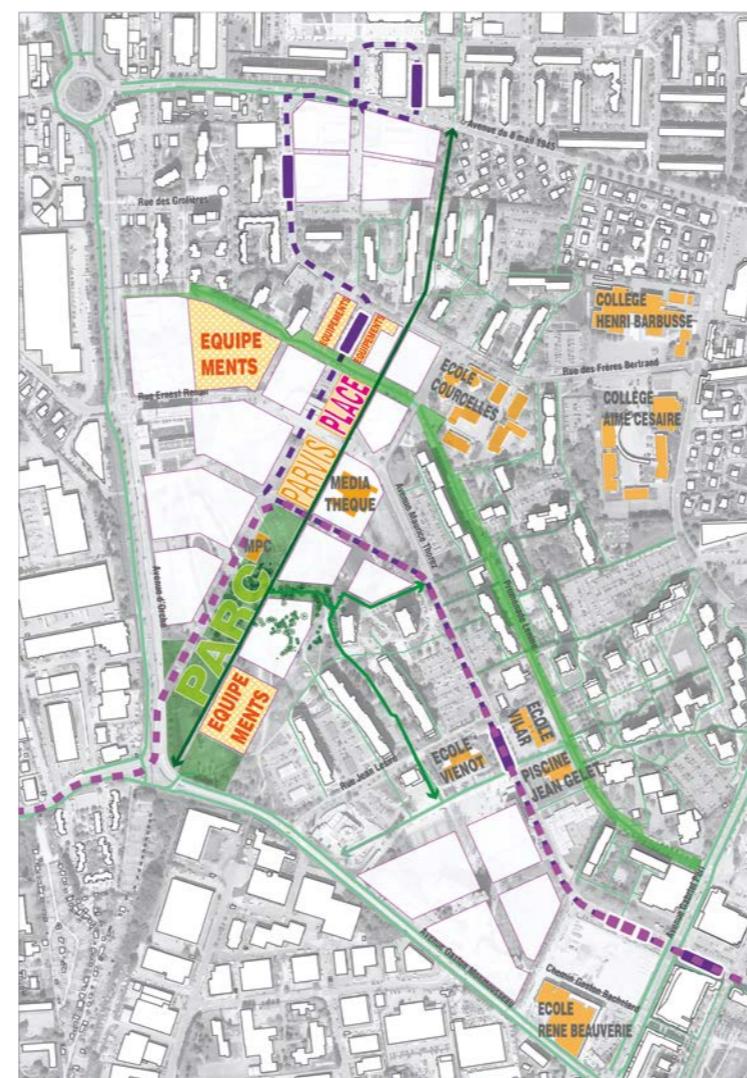


ZAC MAS DU TAUREAU

T9 va desservir l'éco-quartier du Mas du Taureau en plein renouvellement urbain. Il emprunterait l'avenue Maurice Thorez jusqu'à la future Médiathèque Maison de quartier puis se dirigerait vers le parc urbain, les nouveaux logements et l'équipement universitaire et de formation. Puis, il poursuivrait son itinéraire par l'allée du Mens vers le collège Simone Lagrange et Villeurbanne Saint-Jean.

Le quartier du Mas du Taureau va connaître de profonds changements avec le projet urbain. Le passage du tramway sera un véritable atout pour son attractivité. Des ateliers de concertation sur le projet urbain du Mas du Taureau seront organisés par l'aménageur (la SERL) en complémentarité avec les ateliers du SYTRAL sur T9.

Une station «Mas du Taureau» verrait le jour.



Tracé du T9

Tracé du C3

Carte de la future ZAC Mas du Taureau.

À VOTRE ÉCOUTE!

Le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur le secteur Mas du Taureau concernant :

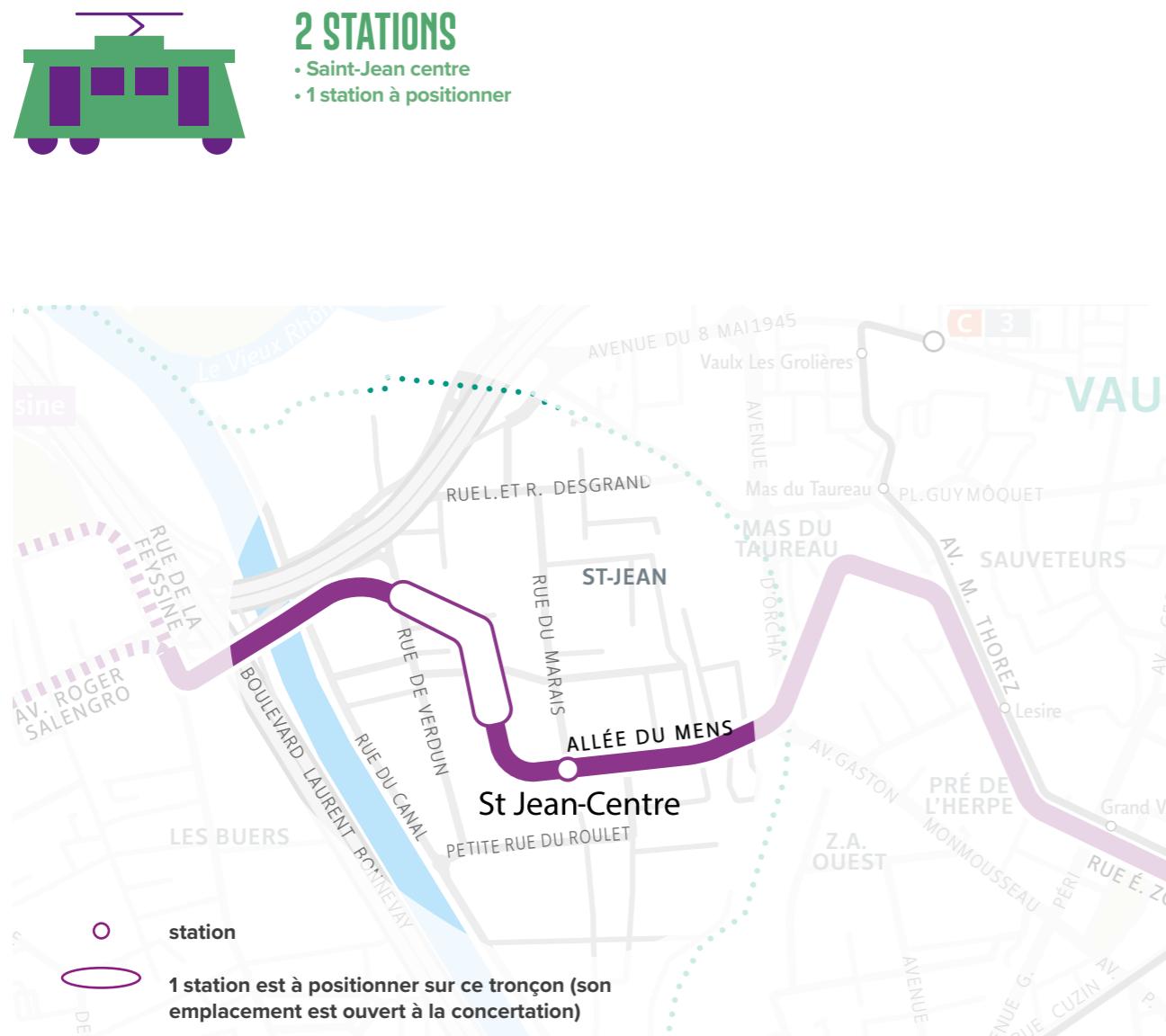
- l'emplacement de la station entre le début de l'avenue Maurice Thorez et la station Mas du Taureau ;
- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics en lien avec l'arrivée de T9 (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation).

LA CONCERTATION
DE LA ZAC MAS DU TAUREAU

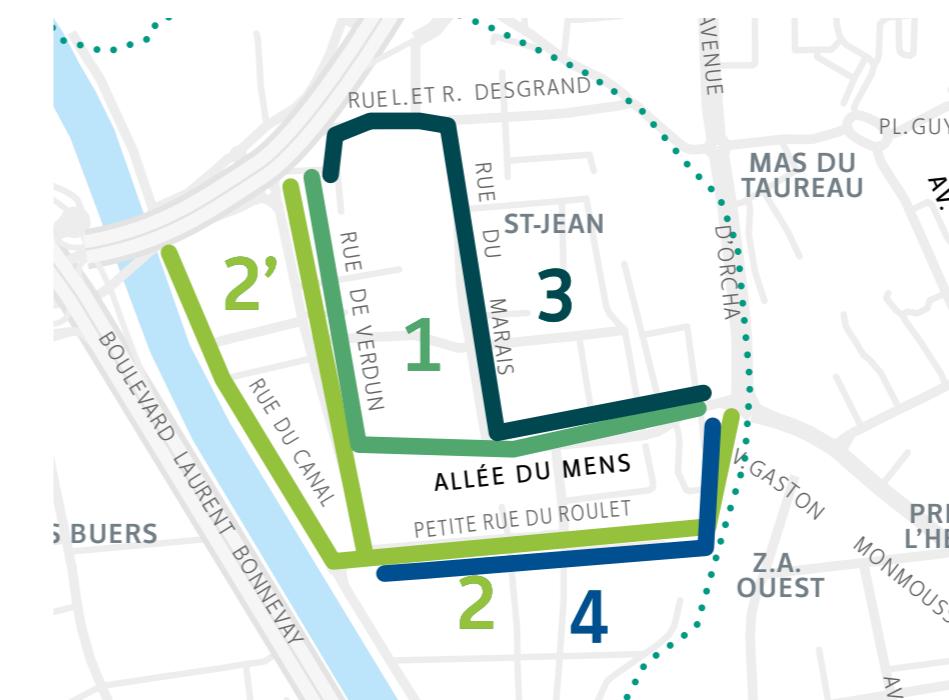
Le projet urbain Mas du Taureau se construit avec les habitants depuis plusieurs années. Le processus de concertation en cours vise notamment à penser l'aménagement et l'usage des futurs espaces publics comme le parvis, le promenoir ou la place de marché.

IV - SECTEUR SAINT-JEAN

Le secteur Saint-Jean s'étend de l'avenue Gaston Monmousseau à la rue de Verdun.
Il va profondément se transformer d'ici 2030.



POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?



Tracé 1 – Verdun : cet itinéraire présente une insertion urbaine complexe et implique un impact fort à la fois foncièrement (une trentaine de parcelles potentiellement concernées selon l'ambition d'aménagement) et sur la vocation économique du quartier.

Tracé 2 - Roulet/Verdun : ce tracé long engendre un temps de parcours et un investissement élevés, une vitesse réduite en raison du tracé non linéaire au niveau du lotissement communal Allée du Mens.

Tracé 2' – Roulet/Canal : les stations proches du canal proposent une desserte limitée de Saint-Jean. Par ailleurs, ce tracé n'est ni compatible avec la requalification de la rue du canal en promenade, ni avec la solution retenue de franchissement du canal de Jonage.

Tracé 3 - Marais : ce tracé long engendre un temps de parcours et un investissement élevés, de nombreuses acquisitions ainsi qu'un fort impact sur le trafic routier de la rue Desgrand.

Tracé 4 – Roulet : cet itinéraire implique une insertion urbaine complexe techniquement, un impact foncier important et n'est pas compatible avec la solution de franchissement du canal de Jonage.

L'ALLÉE DU MENS

Après avoir descendu l'avenue d'Orcha, T9 entrerait dans Villeurbanne et s'engagerait vers l'ouest par l'allée du Mens. Cette dernière fait partie du périmètre de la ZAC Saint-Jean au-delà du collège Simone Lagrange.

Le maintien des deux sens de circulation voiture est impératif dans cette allée pour faciliter les entrées et sorties du quartier Saint-Jean, entraînant une insertion contrainte et la suppression du stationnement.

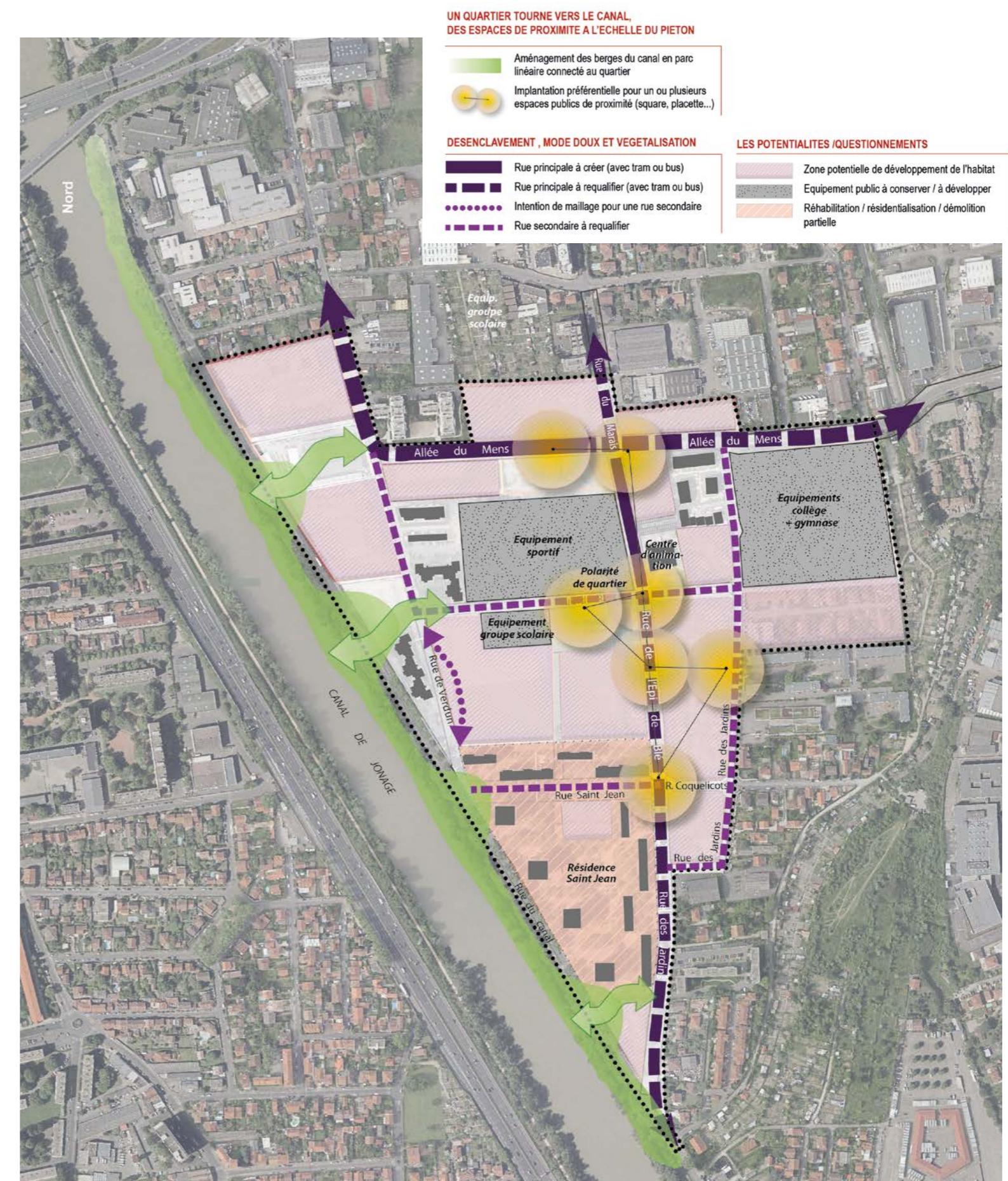
La station Saint-Jean centre devrait être positionnée à l'ouest du carrefour allée du Mens/rue du Marais. Elle pourrait ainsi s'articuler de manière optimale avec les espaces publics à créer dans le cadre de la ZAC Saint-Jean et offrir un très bon accès au stade municipal Eyquem.



DESSERTE DE SAINT-JEAN NORD

T9 circulerait ensuite dans le prolongement de l'allée du Mens (prévu dans le projet de la ZAC Saint-Jean) puis prendrait la direction du nord par un axe qui n'existe pas aujourd'hui. Ce dernier traverserait des parcelles industrielles, d'habitation et des jardins ouvriers.

Deux emplacements de station seront soumis à la concertation : le premier orienté vers le cœur de quartier et le second plus en lien avec les activités économiques et les Puces du canal (diagonale avant la rue de Verdun).



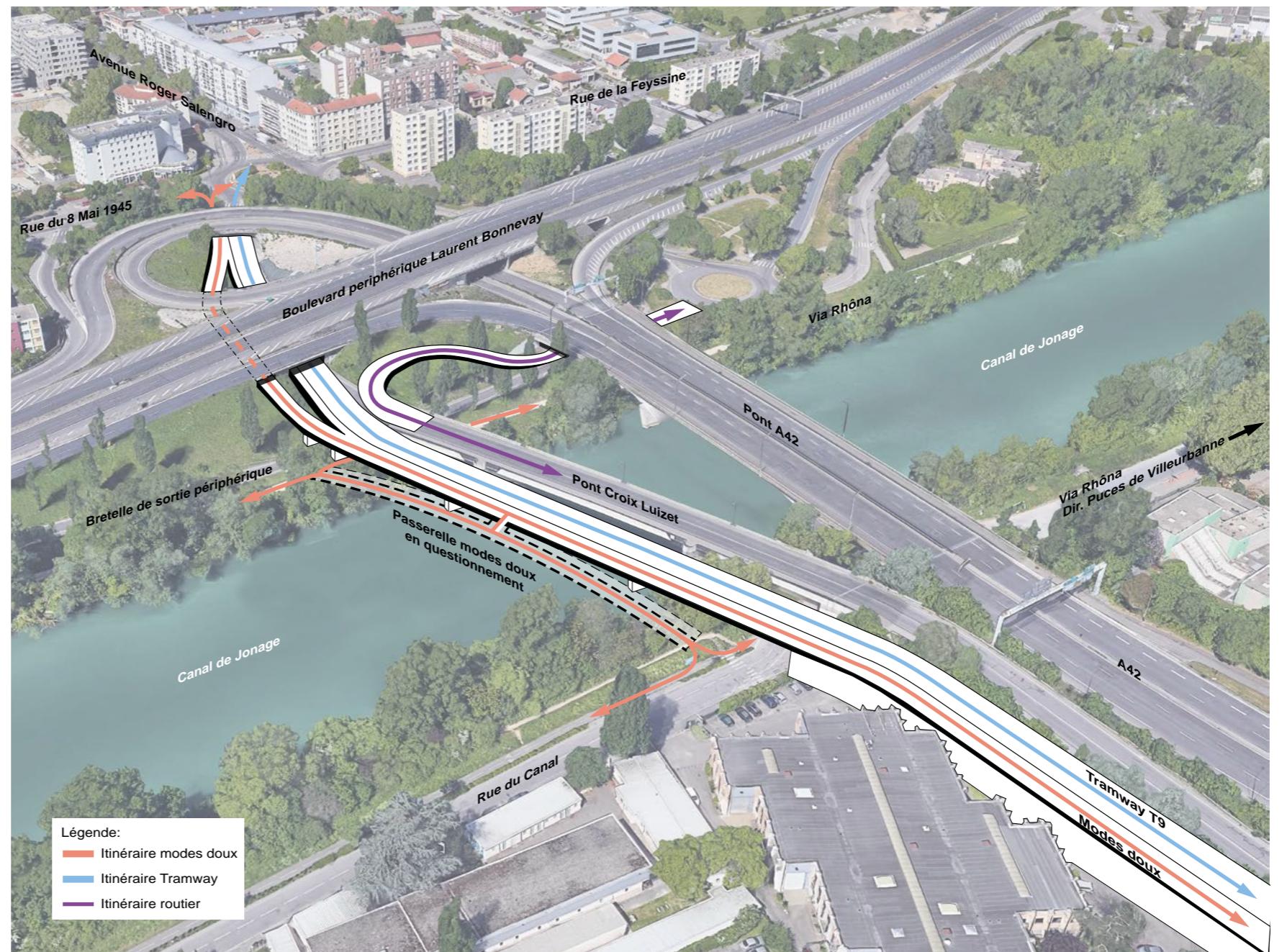
Carte de la future ZAC Saint-Jean.

LE FRANCHISSEMENT DE CROIX-LUIZET

Après avoir parcouru Saint-Jean, T9 passerait au sud du carrefour Desgrand/Verdun puis traverserait le canal de Jonage pour rejoindre le côté ouest de Villeurbanne et déboucher sur le carrefour Charles de Gaulle.

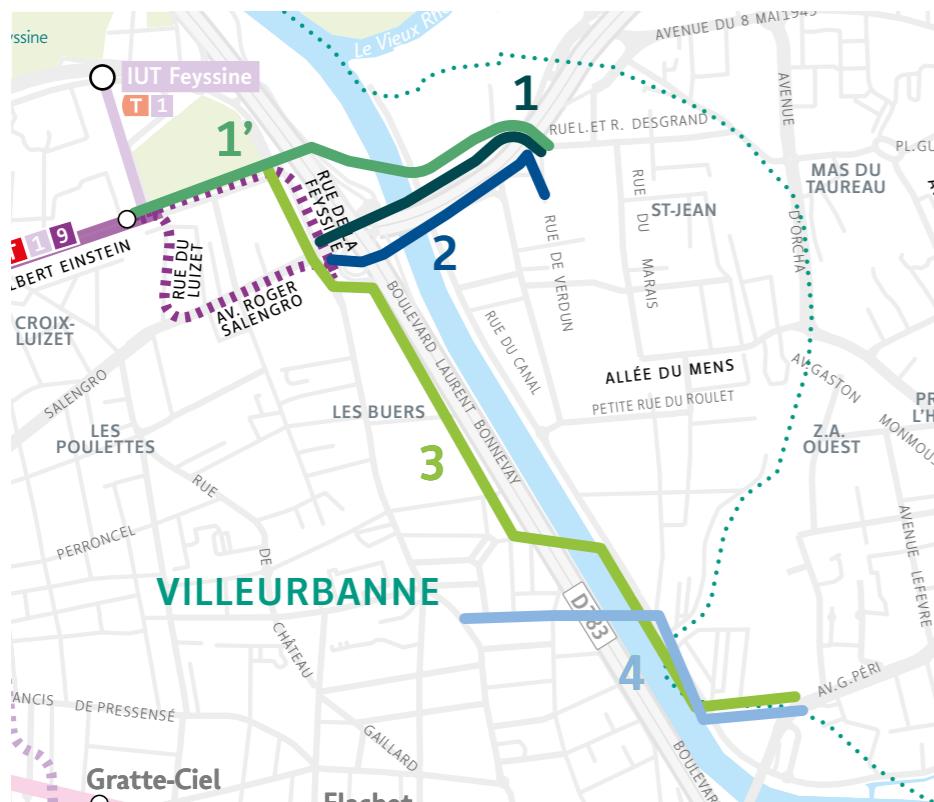
- La solution retenue à ce stade des études implique que :
- les voitures continuerait de circuler sur les deux voies du pont Croix-Luizet, dont l'extrémité ouest serait déviée vers une nouvelle rampe à construire, elle-même connectée à un giratoire;
 - le tramway passerait sur un ouvrage à construire pour franchir le canal de Jonage puis rejoindrait l'ouvrage existant à son extrémité ouest, avant de passer sous le périphérique et la bretelle dans les ouvrages d'art existants;
 - les cycles emprunteraient le nouveau pont puis passeraient en parallèle du passage du tramway dans un nouveau tunnel à construire et sous la bretelle dans l'ouvrage de tramway;
 - les piétons circuleraient sur le trottoir du pont existant Croix-Luizet ou sur la voie qui leur est réservée sur le nouveau pont.

En complément, la construction d'une connexion permettant aux piétons et aux cyclistes de rejoindre de façon apaisée la ViaRhôna, qui longe le canal de Jonage de chaque côté, est à l'étude (la forme que prendra la connexion n'est pas définie : passerelle, rampes...).



Modélisation du franchissement envisagé au-dessus du canal de Jonage (la passerelle modes doux n'est qu'une hypothèse à ce stade).

POURQUOI LES AUTRES SOLUTIONS DE FRANCHISSEMENT ONT-ELLES ÉTÉ ÉCARTÉES ?



Tracé 1 – nouvel ouvrage pour tramway : le tracé impacte le périmètre de protection rapproché de niveau A du champ captant d'eau potable de Crémieux Charmy. D'un point de vue technique, l'ouvrage de franchissement est très complexe à mettre en œuvre dans ce secteur, avec peu de possibilités pour planter des appuis.

Tracé 1' – nouvel ouvrage pour tramway au nord : le tracé impacte le périmètre de protection rapproché de niveau A et immédiat du champ captant d'eau potable de Crémieux Charmy. Ce tracé implique aussi de creuser pour permettre le passage du tramway sous l'ouvrage existant du boulevard Laurent Bonnevay, ce qui n'est pas autorisé dans cette zone.

Tracé 2 – nouvel ouvrage routier au nord de l'A42 : les ouvrages routiers ne sont pas autorisés dans le périmètre de protection rapproché de niveau A. Cette solution est trop contraignante (conciliation entre l'implantation des appuis du pont et le périmètre de protection lié au champ de captage d'eau potable).

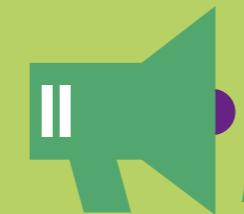
Tracé 2 – nouvel ouvrage routier au sud de l'A42 : le raccordement de ce pont au réseau de voiries côté ouest est très complexe et implique des virages trop serrés.

Tracé 3 – Frange Buers : cette hypothèse implique trop de contraintes : franchissement au-dessus du périphérique à une très haute altitude, impact fort dans le paysage, peu adapté à l'aménagement des berges du canal côté Saint-Jean, impact important sur la nouvelle voirie de desserte des Buers, nombreuses pentes et courbes, complexité de réalisation de l'ouvrage de franchissement du périphérique et interface avec la digue sous le périphérique. Cette solution implique aussi de transformer le carrefour Charles de Gaulle en carrefour à feux à 5 branches qui avec les flux routiers prévus devrait alors saturer.

Tracé 4 – Buers : cette solution bouleverse la rue René Prolongée et crée des impacts visuels importants pour les logements rue du canal. Ce franchissement passe au-dessus du périphérique à une très haute altitude avec un impact fort dans le paysage déjà marqué par les infrastructures. En outre, cette solution serait moins adaptée pour un aménagement satisfaisant des berges et implique de nombreuses acquisitions foncières.



Le pont de Croix-Luizet et le point de l'A42



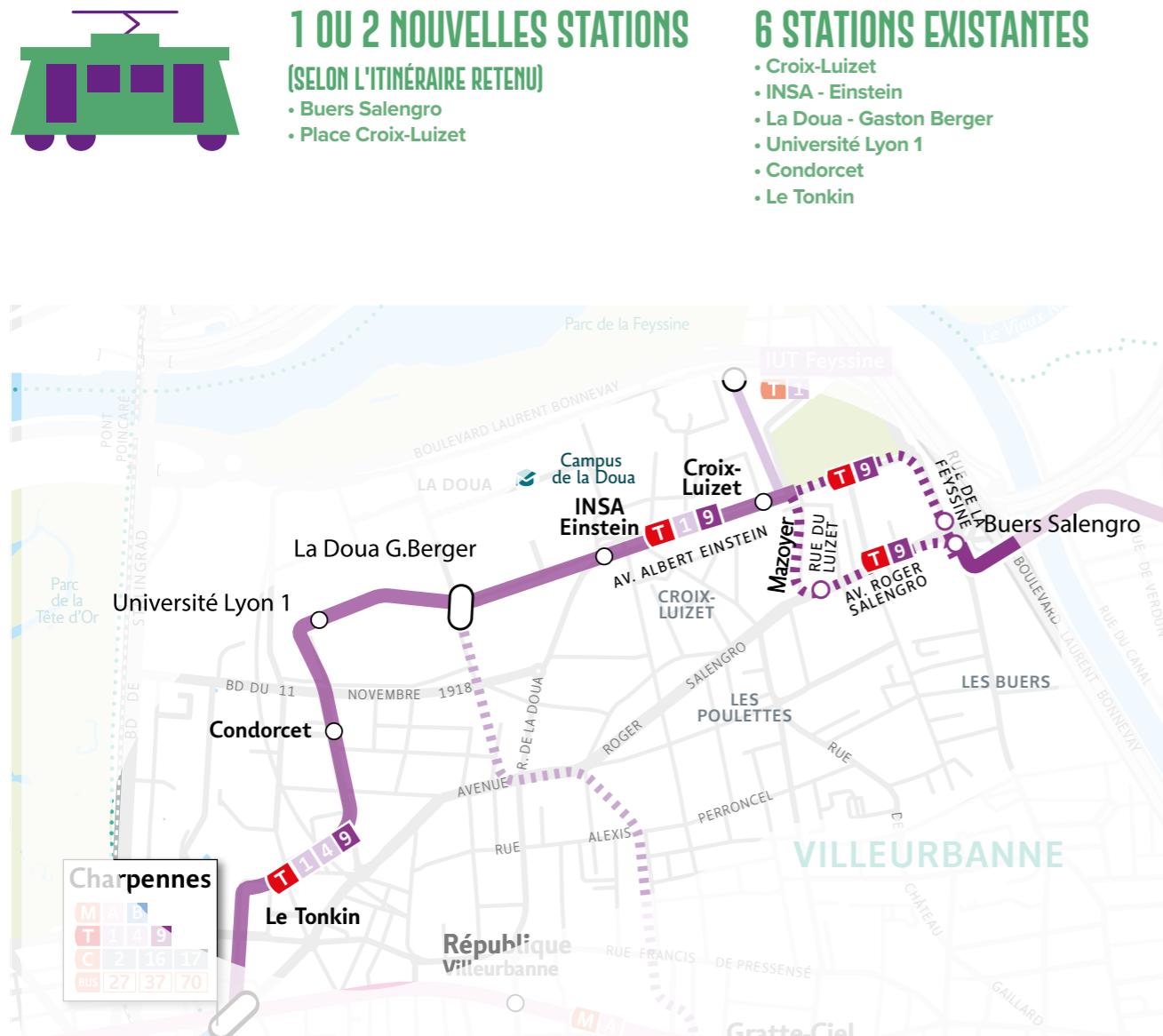
À VOTRE ÉCOUTE !

Le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur le secteur Saint-Jean concernant :

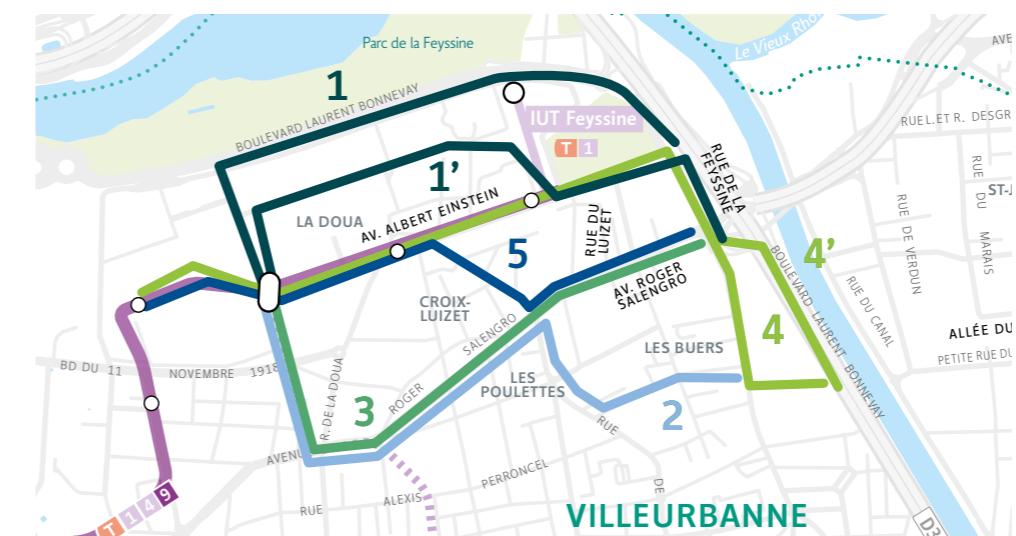
- les fonctions et l'espace public autour du nouvel axe ;
 - l'emplacement d'une station ;
 - la place des mobilités douces, notamment la synergie du nouveau réseau cyclable avec la ViaRhôna ;
 - l'articulation avec le fonctionnement de la ligne 7 ;
 - l'amélioration de la place du végétal.

V - SECTEUR LES BUERS / CROIX-LUIZET / LA DOUA

Ce secteur inclut le carrefour Charles de Gaulle, les avenues Albert Einstein et Condorcet ainsi que l'avenue Roger Salengro. Il se termine avec l'infrastructure existante T1/T4.



POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?



Tracé 1 – Feyssine / Bohr : ce tracé très long n'offre une desserte que d'un côté de la ligne dans le nord du campus, engendrant une attractivité limitée.

Tracé 1' – Feyssine / Einstein / Arts : ce tracé est redondant avec la desserte des lignes T1 et T4 (parallèles à 300 m) et impacterait fortement des équipements sportifs structurants.

Tracé 2 – René / Château Gaillard : ce tracé n'est pas compatible avec la solution de franchissement du canal de Jonage retenue et avec les largeurs de rues étroites. Ce scénario a été imaginé pour proposer une synergie entre T9 et l'itinéraire vert de T6 nord.

Tracé 3 – Spréafico / Salengro : l'insertion est très contrainte sur l'avenue Roger Salengro et engendre d'importants impacts fonciers. Ce scénario a été imaginé pour proposer une synergie entre T9 et l'itinéraire rouge de T6 nord.

Tracés 4 et 4' – Buers / Einstein : ce tracé n'est pas compatible avec la solution de franchissement du canal de Jonage retenue et avec la traversée du carrefour Charles de Gaulle.

Tracé 5 – Clément / Salengro : l'insertion est très contrainte sur ces deux rues, nécessitant à la fois l'abattage de grands arbres et de nombreuses expropriations (ou une exploitation contrainte du tramway rue Jean-Baptiste Clément). Ce scénario a été imaginé pour proposer une synergie entre T9 et l'itinéraire vert de T6 nord.

LE CARREFOUR CHARLES DE GAULLE

Après avoir franchi le canal de Jonage, T9 emprunterait ce rond-point.

L'insertion de la plateforme tramway à cet endroit impliquerait plusieurs changements :

- la suppression de la branche empruntant le pont Croix-Luizet ;
- le passage d'un rond-point à un carrefour à feux, nécessaire pour sécuriser les cheminements pour les mobilités douces ;
- une évolution paysagère du rond-point (ce sujet peut être débattu lors de la concertation).

La station Buers Salengro serait positionnée au plus proche du carrefour, créant un rayonnement idéal sur les artères du quartier, tout en étant à proximité des Buers nord.



Le carrefour Charles de Gaulle deviendrait un carrefour à feux avec le passage de T9.

Après le rond-point Charles de Gaulle, deux itinéraires sont proposés à la concertation.

ITINÉRAIRE FEYSSINE / EINSTEIN

RUE DE LA FEYSSINE

Après avoir quitté le carrefour Charles de Gaulle, T9 s'engagerait dans cet axe routier important, bordé de bâtiments d'activités de plain-pied et d'immeubles d'habitation pouvant aller jusqu'à 8 étages.

En plus du tramway, piétons, voitures et vélos (Réseau Express Vélo) circuleraient dans la rue de la Feyssine.



— : itinéraire Salengro/rue du Luizet
— : itinéraire Feyssine/Einstein

CARREFOUR FEYSSINE / ALBERT EINSTEIN

Au bout de la rue de la Feyssine, le tramway emprunterait ce carrefour pour prendre à gauche sur l'avenue Albert Einstein.

Le rond-point actuel serait transformé en carrefour en T, afin de simplifier et sécuriser les cheminement piétons et cyclables (pas de traversées possibles de la plateforme). Cela impliquerait une évolution paysagère du giratoire qui peut faire l'objet d'échanges lors de la concertation.

AVENUE ALBERT EINSTEIN

T9 sillonnerait cette avenue longeant la Nécropole nationale de La Doua et bordée, au sud, par des entrepôts industriels. Ces derniers connaissent actuellement une mutation, se transformant progressivement en bâtiments tertiaires et en logements étudiants.

Un élargissement de la rue au nord permettrait d'insérer la plateforme tramway sans supprimer les fonctions déjà présentes et offrirait en outre la possibilité de limiter le périmètre de travaux à la partie nord du domaine public. Par ailleurs, l'arrivée de T9 permettrait de valoriser le site historique de la Nécropole de La Doua.

Toutefois, l'arrivée de T9 entraînerait deux changements :

- le boulevard Niels Bohr, qui croise l'avenue Albert Einstein, pourrait être mis à sens unique nord > sud pour conserver une continuité des pistes cyclables. Le tourne-à-gauche avenue Albert Einstein vers le boulevard Niels Bohr serait ainsi supprimé;
- la connexion à l'infrastructure de tramway existante (T1/T4) à la station Croix-Luizet nécessiterait la coupe de quelques arbres (qui seront replantés ailleurs).

ITINÉRAIRE SALENGRO / RUE LUIZET

AVENUE ROGER SALENGRO

Après avoir quitté le carrefour Charles de Gaulle, T9 emprunterait cette rue bordée de nombreux logements et de plusieurs commerces.

L'insertion de la plateforme tramway et des aménagements cyclables nécessiterait de passer cette rue en sens unique pour les voitures permettant un apaisement de la circulation. Elle offrirait l'opportunité de requalifier l'entrée de ville de Villeurbanne.

Une station viendrait s'installer à l'est de la place Croix-Luizet. Des impacts fonciers sont à prévoir dans ce secteur. Par ailleurs, en l'état actuel des études, il ne serait pas possible de faire cohabiter les arrêts de bus déjà présents avenue Roger Salengro (lignes 37 et C17) et la station de tramway.

RUE DU LUIZET

Après la station, T9 bifurquerait dans cette rue essentiellement résidentielle de cette zone en pleine mutation. Le secteur Mazoyer, situé à l'ouest de la rue du Luizet, devrait prochainement se transformer. À ce stade des études, la programmation prévoit un terrain sportif et des écoles.

Pour permettre l'insertion de la plateforme tramway et des aménagements cyclables, cette rue perdrait un sens de circulation pour les voitures. Des impacts fonciers sont à prévoir dans ce secteur.

RUE ALBERT EINSTEIN

Au bout de la rue du Luizet, T9 s'engagerait à gauche avenue Albert Einstein pour venir se raccorder à l'infrastructure existante T1/T4, au niveau de la station Croix-Luizet.



L'avenue Roger Salengro.



À VOTRE ÉCOUTE !

Le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur le secteur Les Buers/Croix-Luizet/La Doua concernant :

- l'itinéraire préférentiel pour répondre aux enjeux de desserte ;
- l'insertion du tramway dans l'espace public de chacun des itinéraires envisagés ;
- l'apaisement et la réorganisation de l'espace public induits par le nouvel aménagement ;
- la redistribution de la circulation induite par le choix de l'itinéraire Salengro/rue du Luizet.

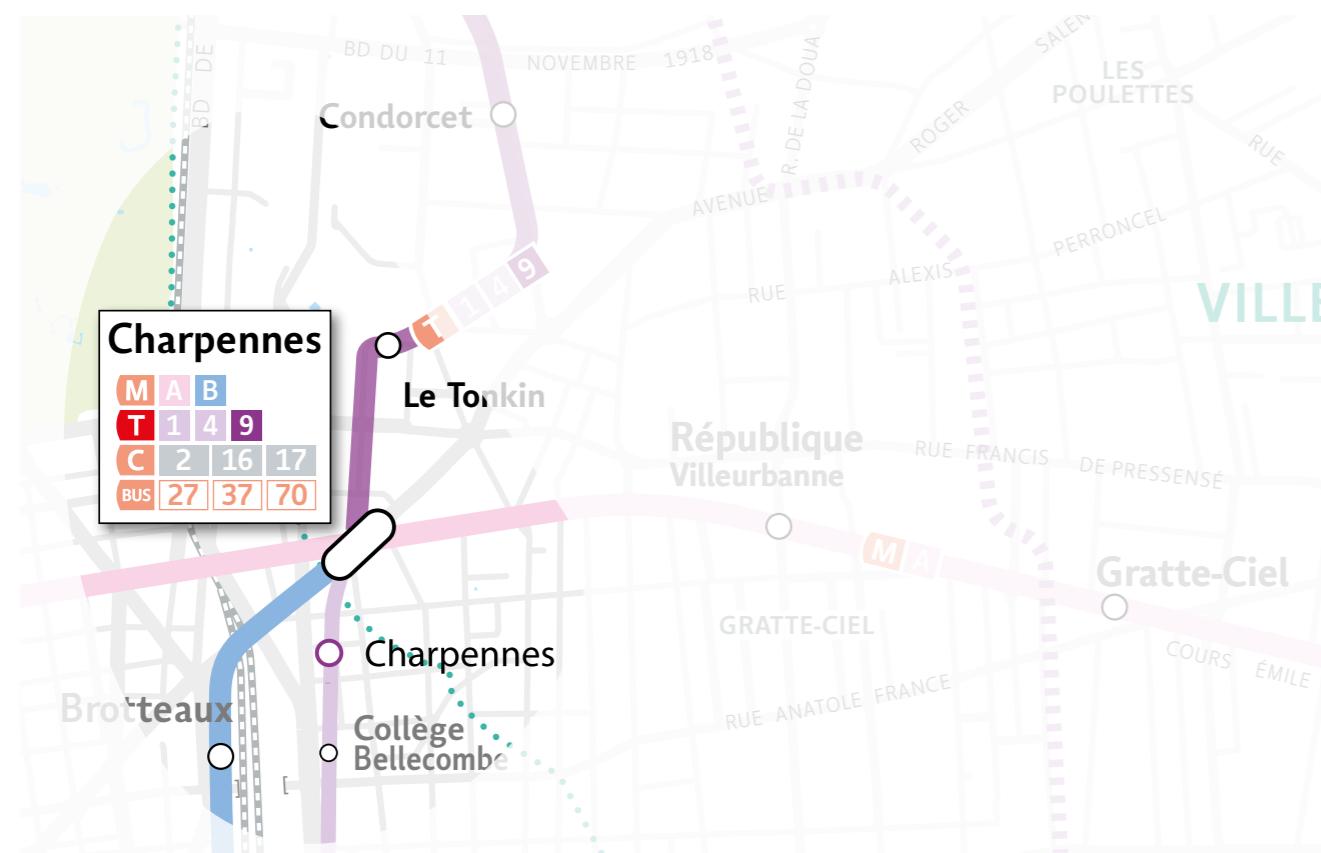
VI - SECTEUR CHARPENNES

Le trajet de T9 se conclurait place Charles Hernu à Villeurbanne.

Le tramway déposerait ses passagers rue Bellecombe, côté Villeurbanne. En effet, le réemploi de l'actuelle zone de manœuvre de T1/T4 cours Vitton ne permettrait pas de garantir la fiabilité de l'exploitation des trois lignes T1, T4 et T9.

Ce tronçon de la rue Bellecombe pourrait devenir réservé aux piétons et aux cyclistes, ce qui impliquerait de repenser la circulation du quartier.

Toujours rue Bellecombe, la zone de manœuvre de T9 serait à cheval entre Villeurbanne et le 6^e arrondissement de Lyon.



À NOTER :

Les voyageurs qui débuteront leur trajet en T9 à Charpennes entreraient dans le tramway à la station Charpennes existante, déjà desservie par T1 et T4.



La place Charles Hernu.



À VOTRE ÉCOUTE !

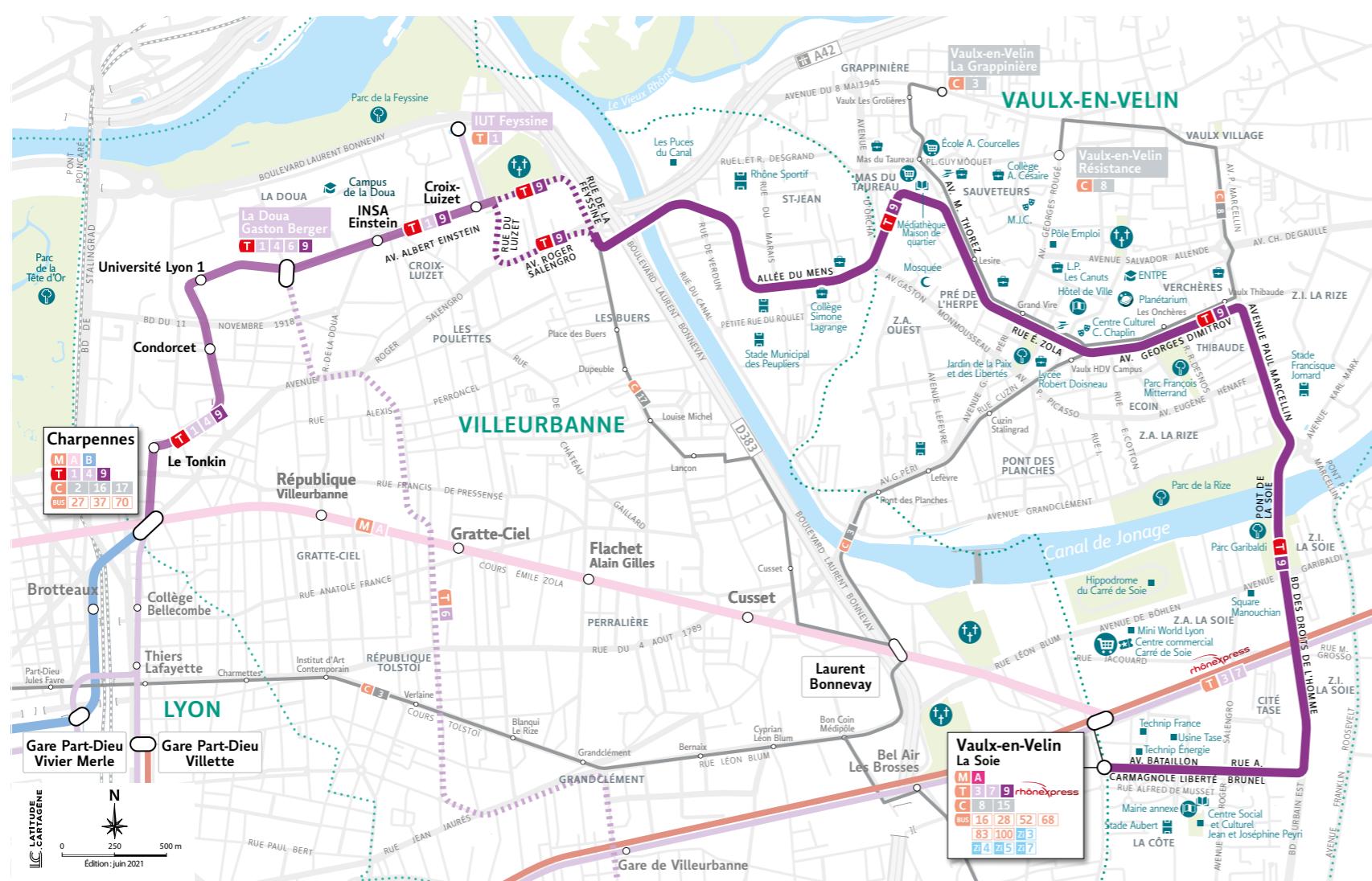
Le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur le secteur Charpennes concernant :

- l'intermodalité, plus particulièrement avec les lignes de bus 37 et 17 ;
- l'interconnexion aux tramways et métros existants ;
- la réorganisation des flux à Charpennes ;
- l'adaptation de la place Charles Hernu pour assurer une lisibilité dans les arrêts et correspondances.

L'OFFRE DE SERVICE

CORRESPONDANCES

- les métros **M A B**
- les tramways **T 1 3 4 6 7**
- la ligne **rhônexpress**
- et de nombreuses lignes de bus, dont **C 3 8 17**,
et les lignes **BUS 7 37**



CHIFFRES CLÉS



FRÉQUENCE 10 MIN

en heures de pointe à la mise en service, avec une perspective d'évolution de la fréquence à moyen terme à 7 minutes.



18 À 20 KM/H

OBJECTIF DE VITESSE COMMERCIALE



36 MIN

TEMPS DE PARCOURS TOTAL



TEMPS DE TRAJETS PERFORMANTS

- La Doua <> campus de Vaulx-en-Velin : **18 minutes**
- Hôtel-de-ville de Vaulx-en-Velin <> La Soie : **12 minutes**
- Saint-Jean <> Charpennes : **17 minutes**
- Mas du Taureau <> La Soie : **17 minutes**



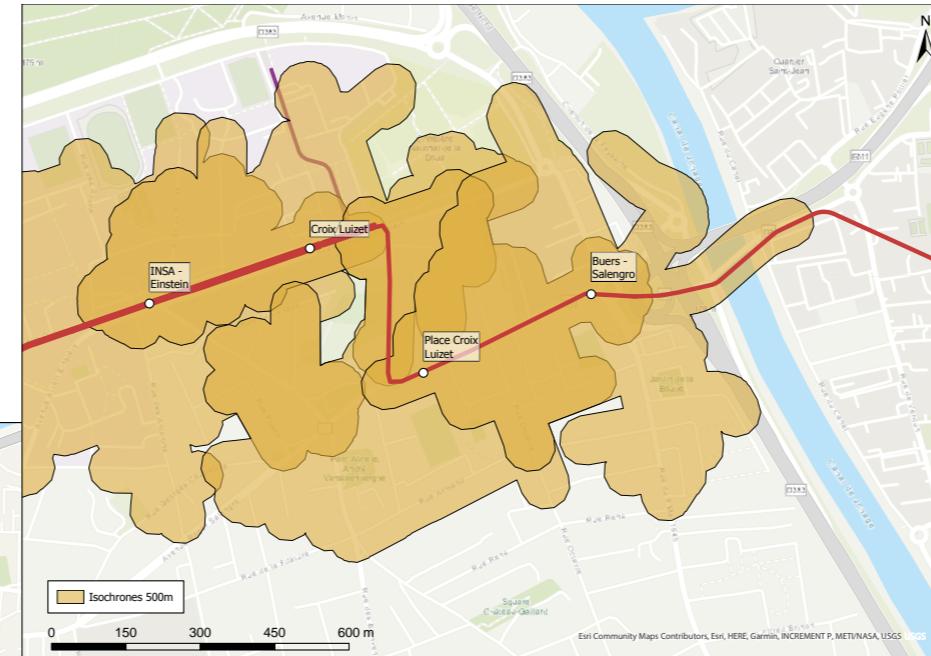
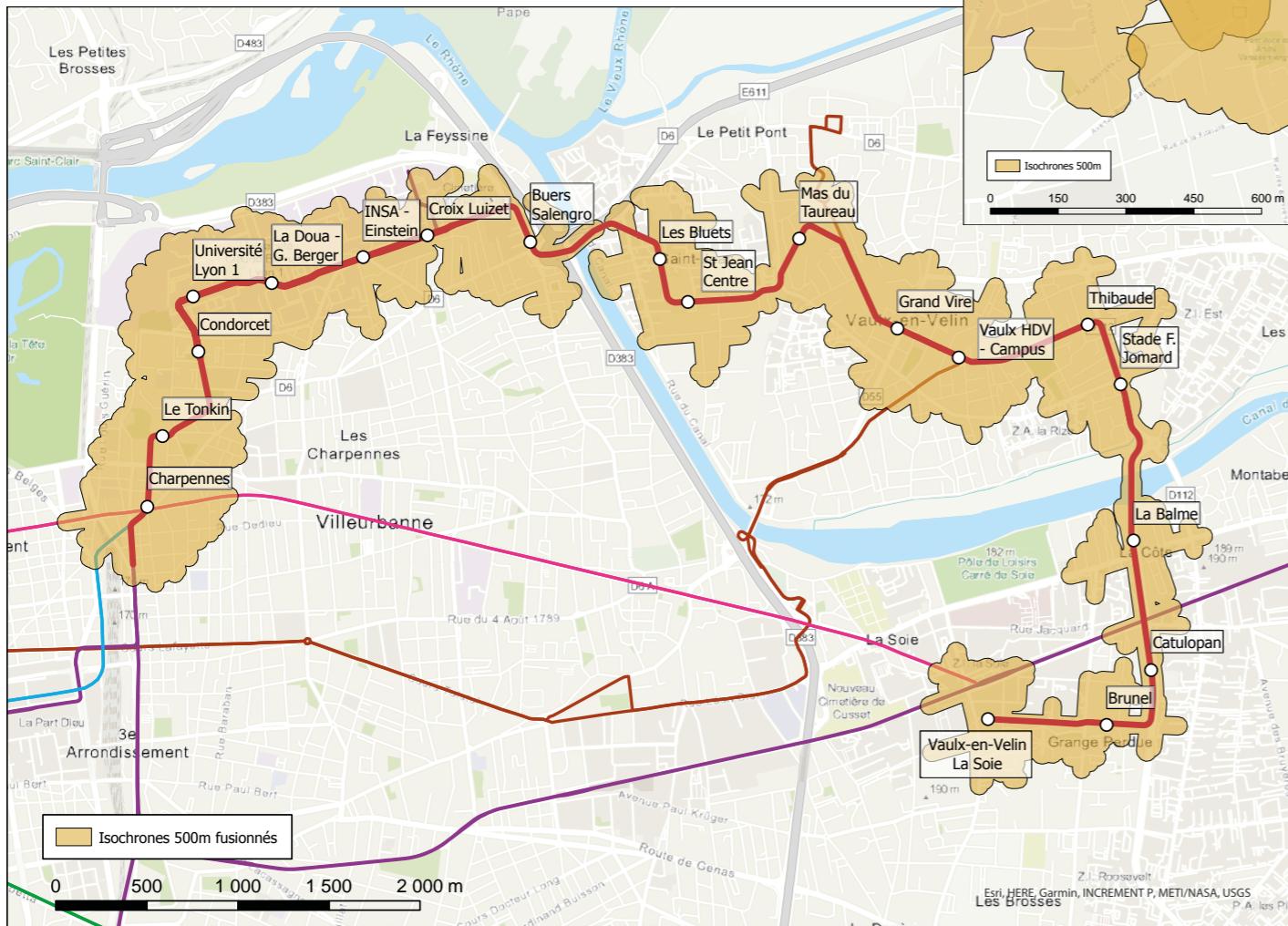
Variation entre les deux itinéraires dans le secteur Les Buers/Croix-Luizet/La Doua :

+ 1 MIN POUR L'ITINÉRAIRE SALENGRO / RUE DU LUIZET VIS-À-VIS DE L'ITINÉRAIRE FEYSSINE / EINSTEIN.

LA FRÉQUENTATION

L'estimation de la fréquentation de T9 varie entre 27 000 et 36 000 voyages par jour d'ici 2030. Le choix de l'itinéraire dans le secteur Les Buers/Croix-Luizet/La Doua n'influe pas sur la fréquentation de la ligne.

L'itinéraire empruntant l'avenue Roger Salengro et la rue du Luizet ne serait pas davantage fréquenté que l'itinéraire Feyssine/Einstein car les bus empruntant l'avenue Roger Salengro sont aujourd'hui déjà très compétitifs.



LES ISOCHRONES

Les cartes à gauche et ci-dessus représentent les périmètres d'attractivité directe de la ligne, correspondant à une distance de 500 m d'une station T9 soit environ 6 minutes à pied (en s'inscrivant sur le réseau des rues et des routes existant ou projeté).

LE COÛT

L'estimation budgétaire est établie sur la base du projet décrit dans les études de faisabilité. Elle se nourrit également des retours d'expériences du SYTRAL sur des opérations similaires.

L'enveloppe financière prévisionnelle porte sur :

- l'ensemble des frais d'études et de maîtrise d'ouvrage ;
- les infrastructures de la ligne et le dévoiement des réseaux métropolitains (eau potable, assainissement et chauffage urbain) ;
- les aménagements urbains ;
- les équipements et systèmes (plateforme, voie ferrée, énergie, lignes aériennes de contact, signalisation ferroviaire...) ;
- le matériel roulant.

LE BUDGET VOTÉ PAR LE SYTRAL
LE 8 FÉVRIER 2021 EST DE
**224 MILLIONS
D'EUROS HT**

(délibération n°21.008).

Ce coût pourra être réévalué lorsque le projet technique sera arrêté.

Si l'itinéraire avenue Salengro/Rue du Luizet dans le secteur Les Buers / Croix-Luizet / La Doua est retenu, le coût supplémentaire est estimé à 11 M€.

LE MAILLAGE DU T9 AVEC LE RÉSEAU TCL



Plusieurs lignes sont présentes dans les secteurs traversés par T9.

CÔTÉ BUS

Secteur La Soie / La Tase / La Balme

- Les lignes 100 et 28 pourraient bénéficier du site propre de T9 sur le boulevard urbain est.
- Les lignes 16 et 63 croiseraient la plateforme.
- Les itinéraires des lignes Z15 et 68 devraient être modifiés.

Secteurs Vaulx-en-Velin centre-ville et quartiers est + Mas du Taureau

- Les lignes 52 et C3 devraient cohabiter avec T9, respectivement sur la voirie et la plateforme.
- La ligne 83 (qui ne fonctionne que l'été), croiserait la plateforme.
- Les itinéraires des lignes C8, 52 et 57 devraient être modifiés.

Secteur Saint-Jean

- La ligne 7 serait maintenue : elle croiserait le tramway et son itinéraire pourrait être adapté pour un meilleur service.

Secteurs Les Buers / Croix-Luizet / La Doua + Charpennes

- Les lignes en terminus ou en passage à Charpennes seraient légèrement modifiées avec l'arrivée de T9 sans remettre en question leurs fonctionnements et leurs itinéraires.

Itinéraire Feyssine / Einstein

- La ligne 37 croiserait la plateforme.
- Les performances de la ligne C17 seraient préservées.

Itinéraire Salengro / rue du Luizet

- Les lignes 37 et C17 partageraient la plateforme tramway dans un sens de circulation et seront sur la voirie avec les voitures dans l'autre sens de circulation. Elles ne pourraient pas opérer d'arrêt sur cette portion. Ces contraintes pourraient conduire à modifier leurs itinéraires.

CÔTÉ TRAMWAY

Secteur La Soie / La Tase / La Balme

- T9 passerait au-dessus de T3 et Rhônexpress. Une connexion uniquement technique serait réalisée entre T9 et T3.

Secteurs Les Buers / Croix-Luizet / La Doua + Charpennes

- T9 serait en tronc commun avec T1 et T4 entre La Doua et Charpennes. Cela représente 2,9 km et 7 stations.
- T9 croiserait T6 au niveau de la station Gaston Berger.

UNE RÉORGANISATION À AFFINER

Les projets T6 Nord (Hôpitaux Est – La Doua) et Ligne Centre Est auront également une influence sur les lignes de transports en commun de ces secteurs.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET PIÉTONS

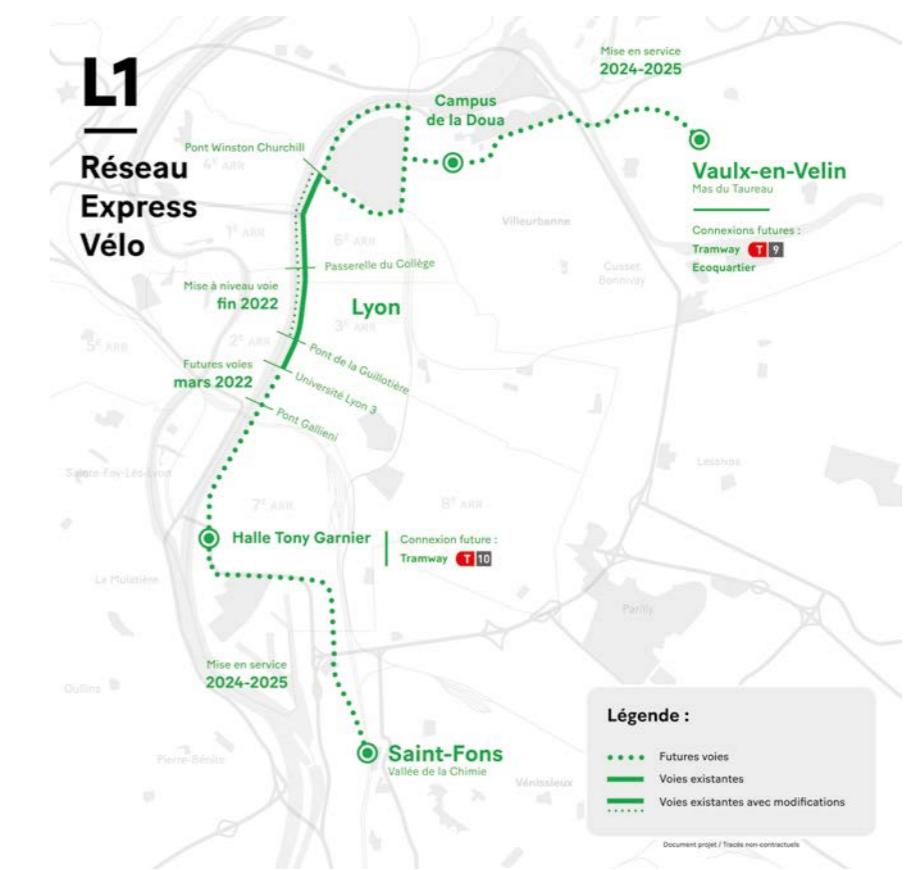
LE VÉLO

100 % du tracé permet l'intégration des cycles.

Les aménagements cyclables présentés ici ne sont pas figés et seront à confirmer ou adapter dans le cadre des études d'avant-projet.



Carte des aménagements cyclables



Plan de la première ligne du Réseau Express Vélo et les échéances de son développement. © Métropole de Lyon

LE REV LE LONG DE T9

Les aménagements cyclables le long de la plateforme tramway intégreront le projet du Réseau Express Vélo (REV) de la Métropole de Lyon. Ce dernier vise à promouvoir, à travers une logique de lignes dénommées, un réseau de transport alternatif à l'échelle de la Métropole.

L'ambition du REV est de développer la pratique quotidienne du vélo et la portée des déplacements réalisés par la création d'aménagements cyclables continus les plus directs possibles, sécurisés et présentant un confort d'usage. Le REV sera également un lieu de mise en œuvre des politiques publiques de la Métropole de Lyon en matière de : végétalisation pour l'ombrage, biodiversité, réduction des îlots de chaleur, ville perméable.

D'un total de 320 km sur la Métropole à l'horizon 2030, l'objectif du mandat est de livrer à horizon 2026 environ 250 km de réseau dont environ 100 km existants à labelliser REV, sur l'ensemble de la Métropole de Lyon.

LA MARCHE

100 % du tracé est accompagné d'aménagements piétons : trottoirs de chaque côté (sauf sur les ponts ou un seul côté est doté d'aménagements piétons) et traversée piétonne sécurisée.



FAVORISER LES MOBILITÉS DOUCES

Les mobilités douces correspondent à tous les déplacements qui nécessitent de l'énergie humaine pour être réalisés : vélo, marche, trottinette... Ils sont complémentaires des transports en commun. C'est pourquoi la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) et la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) imposent la réalisation d'aménagements cyclables de qualité le long de toute nouvelle infrastructure, dont les tramways.

La Métropole, de son côté, s'est dotée d'un Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) qui traduit les orientations du PDU et du PLU-H en deux objectifs :

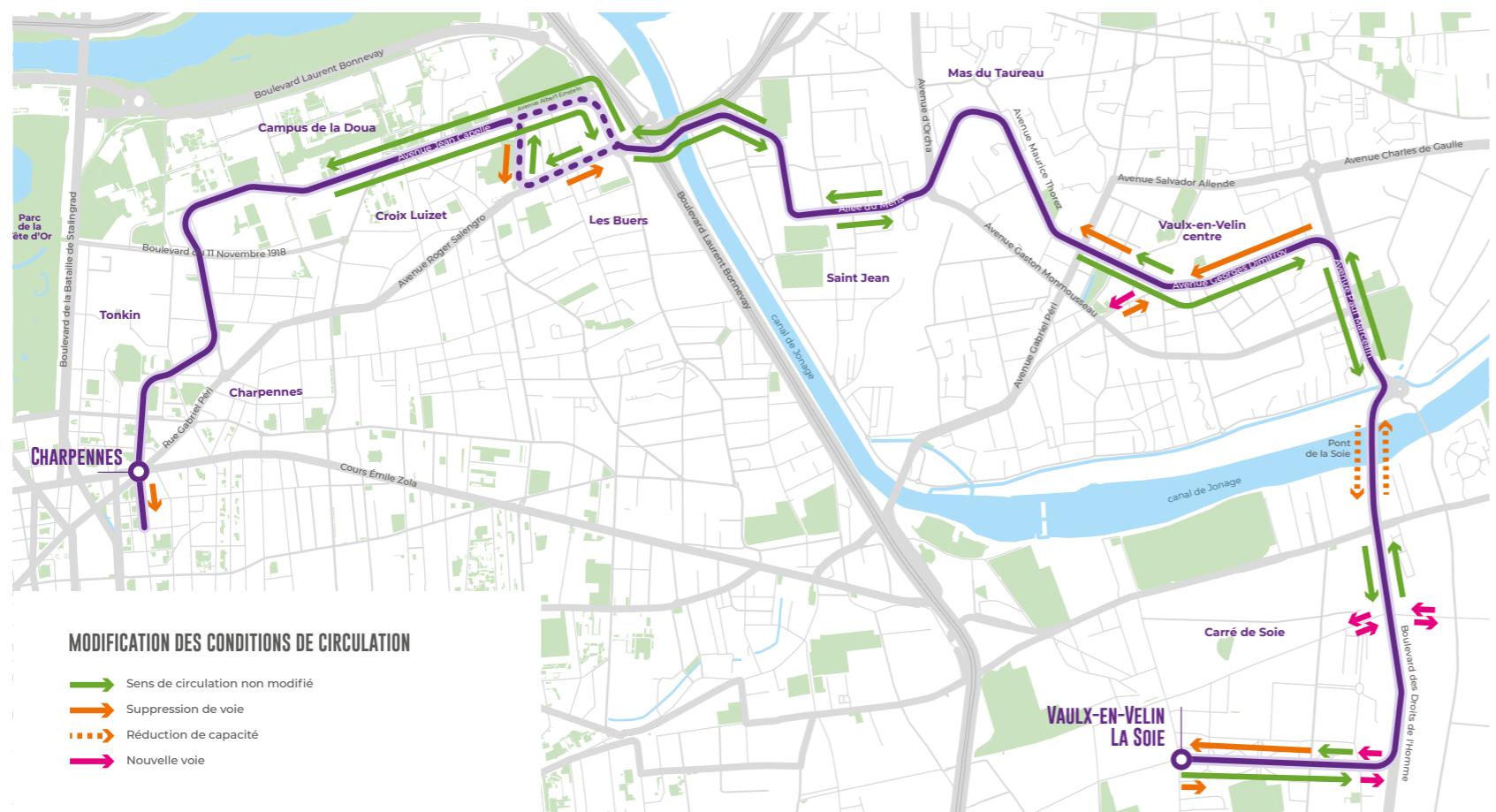
- une part modale « mobilités douces » fixée à 8 % par la création d'un réseau cyclable de 1000 km ;
- l'augmentation de la longueur moyenne des déplacements piétons (de 650 m à 1 km, soit 15 minutes de marche).

CIRCULER ET STATIONNER AUTREMENT

T9 va considérablement faire évoluer la circulation et le stationnement.

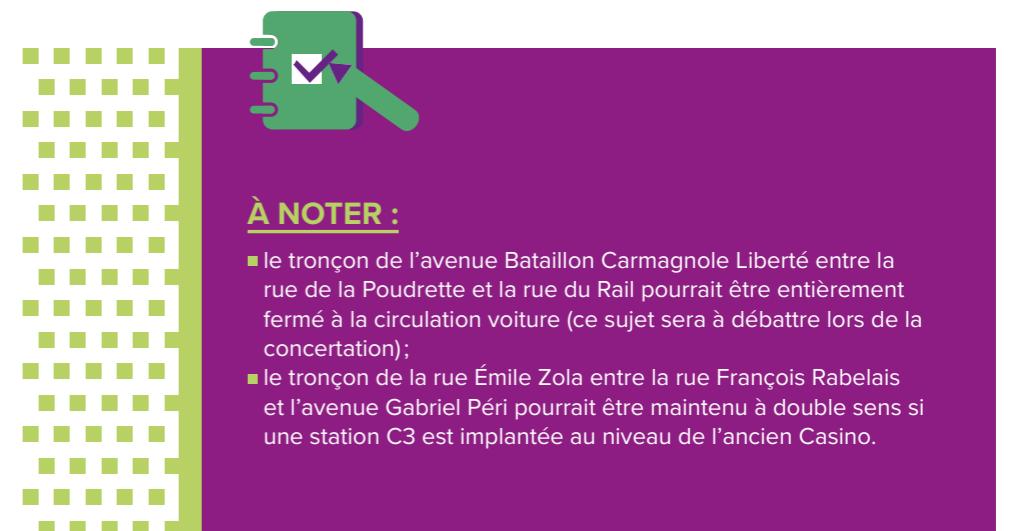
LES VOIES DE CIRCULATION

L'essentiel des voies empruntées par le tramway va subir des évolutions de circulation. De façon générale, les études de conception permettront d'évaluer l'impact du projet T9 sur le trafic automobile et les phénomènes ponctuels de congestion. Elles viendront confirmer ou adapter les hypothèses présentées ici.



Carte illustrant les changements de circulation potentiels.

À noter également, quel que soit l'itinéraire retenu, une diminution de la capacité routière d'accès au périphérique est à prévoir depuis Croix-Luizet. Cette baisse est plus forte concernant l'option Salengro/rue du Luizet que pour l'option Feyssine/Einstein.



LES CARREFOURS

De nombreuses intersections aujourd'hui principalement gérées par un cédez-le-passage ou un stop seraient transformées en carrefours à feux tricolores afin d'accorder la priorité au tramway. Selon les itinéraires, plusieurs carrefours seront particulièrement impactés :

- Carrefour Charles de Gaulle à Villeurbanne :** actuellement géré en rond-point à 5 branches, il sera transformé en carrefour à feux à 4 branches.
- Carrefour Garibaldi/Boulevard Urbain Est à Vaulx-en-Velin :** il sera passé en deux phases voitures (3 aujourd'hui) pour laisser une phase dédiée au tramway. Une phase correspond à un temps de passage à un carrefour.

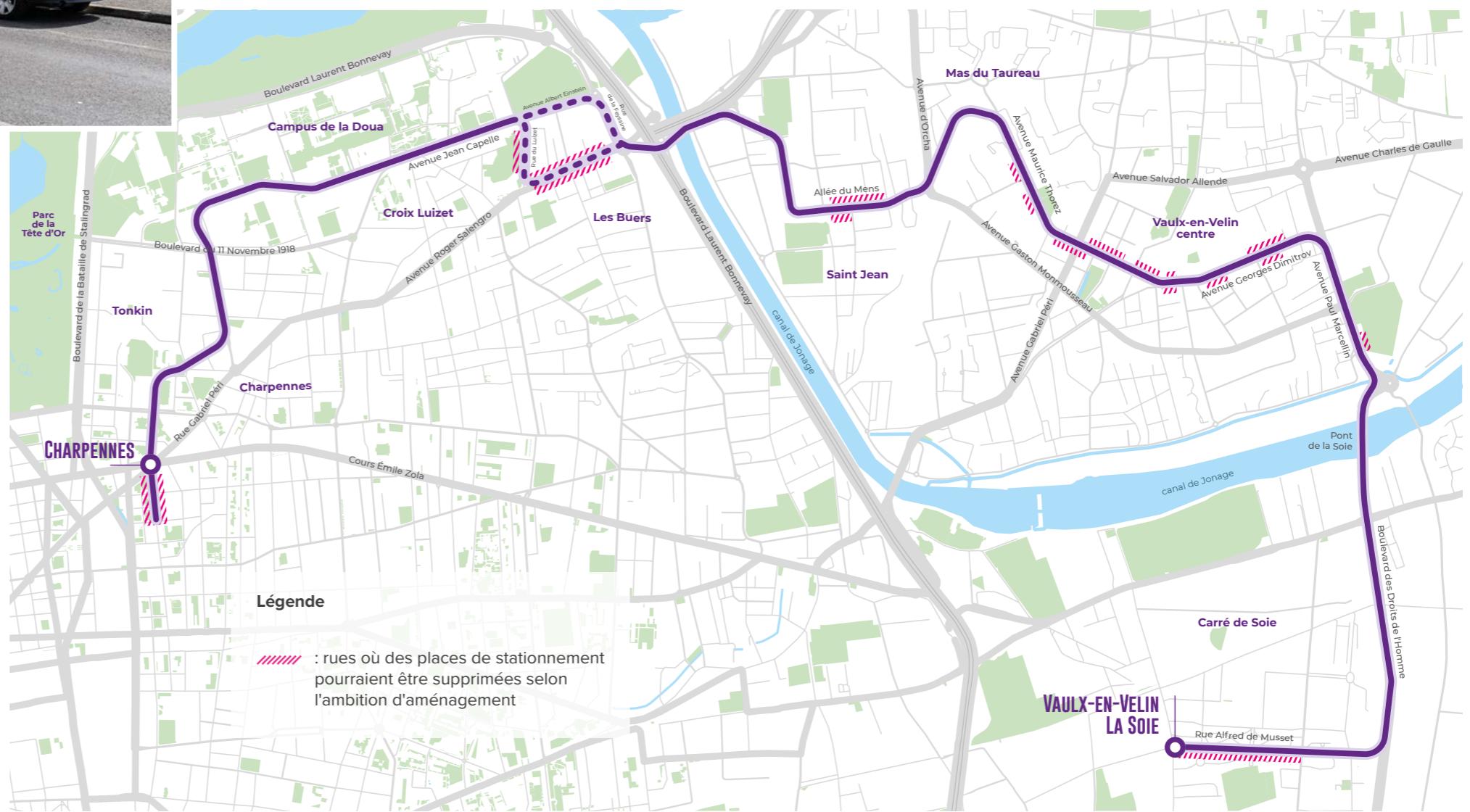
L'arrivée de T9 diminuerait la capacité routière sans toutefois conduire à une situation trop pénalisante.



L'avenue Georges Dimitrov.

LE STATIONNEMENT PUBLIC SUR VOIRIE

- **Secteur La Soie / La Tase / La Balme :** avenue Bataillon Carmagnole Liberté et rue Brunel, le nombre de places devrait baisser d'environ 35 %.
- **Secteur Vaulx-en-Velin centre-ville quartiers est :** les places avenue Georges Dimitrov seraient supprimées, ainsi qu'une partie de celles situées rue Émile Zola. De nouvelles places pourraient en revanche être créées avenue Maurice Thorez.
- **Secteur Saint-Jean :** les places actuellement existantes allée du Mens devraient être supprimées mais d'autres devraient être créées en prolongement de l'allée du Mens.
- **Secteur Les Buers / Croix-Luizet / La Doua :**
 - > Itinéraire Feyssine/Einstein : le nombre de places de stationnement autour de T9 ne devrait pas évoluer.
 - > Itinéraire Salengro/rue du Luizet : avenue Salengro, suppression intégrale des places entre le carrefour Charles de Gaulle et la rue du Luizet; rue du Luizet, suppression d'environ 50 % des places.
- **Secteur Charpennes :** sur la rue Bellecombe, entre la rue Jean Broquin et la place Charles Hernu, les places de stationnement seraient supprimées.



Carte illustrant les impacts potentiels sur les places de stationnement.

LA QUESTION FONCIÈRE

Le tracé présenté au fil des pages précédentes a été pensé pour réduire au maximum les impacts sur les propriétés privées, les espaces centraux et/ou commerçants et le développement des projets urbains.

LIMITER L'IMPACT FONCIER

Ce n'est qu'à l'issue des études de conception que les conséquences de l'insertion de T9 sur les parcelles bâties ou non bâties pourront être clairement identifiées. Des échanges seront alors proposés aux riverains dont les propriétés sont concernées.

Votre participation à la concertation est donc importante !
Retrouvez toutes les modalités à partir de la page 66.

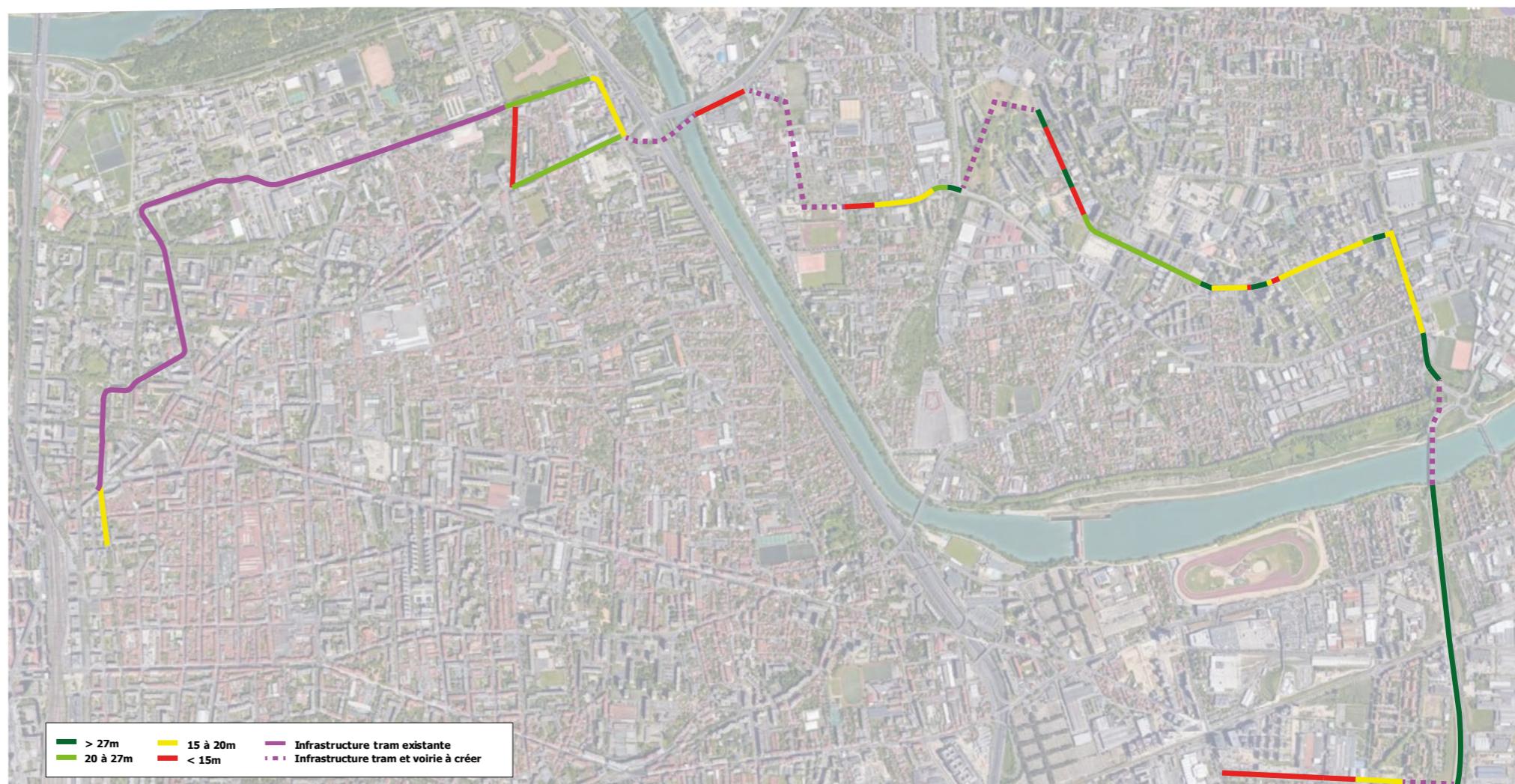
LA PROCÉDURE D'ACQUISITION

Le SYTRAL peut acquérir des immeubles (et des droits immobiliers comme l'usufruit, la servitude...) par voie amiable ou par expropriation dans un but d'utilité publique.

La procédure débute par une phase administrative et la tenue de l'enquête publique préalable. À son terme, le commissaire-enquêteur rend son avis que le Préfet prend en compte pour déclarer l'utilité publique du projet. Une enquête parcellaire menée également par un commissaire-enquêteur peut aussi être organisée pour déterminer les emprises foncières (ou droits immobiliers) à acquérir ainsi que l'identité de leurs propriétaires. Selon les conclusions de l'enquête, le Préfet peut déclarer cessibles les biens concernés. La phase judiciaire débute alors afin de procéder au transfert de propriété.

Il peut se réaliser par voie amiable. Cette solution est privilégiée. Des négociations préalables avec les propriétaires des biens concernés sont menées dont l'objectif est d'aboutir à une promesse unilatérale de vente. Dans ce cas, après que le SYTRAL ait validé l'acquisition, il lève l'option d'achat et procède au versement du prix convenu par l'intermédiaire d'un notaire qu'il a désigné.

En cas de désaccord ou d'absence de réponse de l'intéressé, le transfert de propriété peut également se réaliser par voie d'ordonnance prise par le juge de l'expropriation. Le juge de l'expropriation, saisi par l'une ou par l'autre des deux parties, fixe les indemnités perçues par les propriétaires afin de couvrir l'intégralité du préjudice direct, certain et matériel subi par l'exproprié. Son jugement est susceptible d'appel puis de pourvoi en cassation.



Largeur des voiries le long du tracé T9, infrastructure tramway existante et infrastructure voirie et tramway à créer.
La largeur des voiries impacte de façon importante la façon dont la plateforme tramway pourra s'intégrer dans la rue.

2-UN CADRE DE VIE TRANSFORMÉ

L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DE T9

Lorsque le SYTRAL construit une nouvelle ligne de tramway, les rues sont transformées (requalification de façade à façade) tout au long du tracé.

Sur le tracé T9, certaines exceptions sont toutefois à noter :

- le tronçon lié au Boulevard Urbain Est et l'avenue Einstein ne seront pas requalifiés ;
- l'aménagement de l'espace public dans les ZAC Mas du Taureau et Saint-Jean feront l'objet d'un travail partenarial entre le SYTRAL et les ZAC.

La requalification de façade à façade implique :

- la réfection des trottoirs ;
- le traitement de la chaussée ;
- les aménagements liés aux stations ;
- des infrastructures vélo.

D'autres aménagements pourront être réalisés par la Ville ou la Métropole :

- le renouvellement du mobilier urbain ;
- la modernisation de l'éclairage public ;
- la végétalisation...

De façon plus générale, l'arrivée du tramway constitue une occasion rare de repenser l'espace public et d'anticiper son organisation.

Des échanges consacrés à la conception et les usages de l'espace urbain dans le cadre du projet T9 sont prévus. Toutefois, ces sujets feront particulièrement l'objet des échanges qui se tiendront lors de la concertation continue (suite au vote en comité syndical). Retrouvez les modalités de la concertation à partir de la page 70.



MIEUX VIVRE, MIEUX RESPIRER

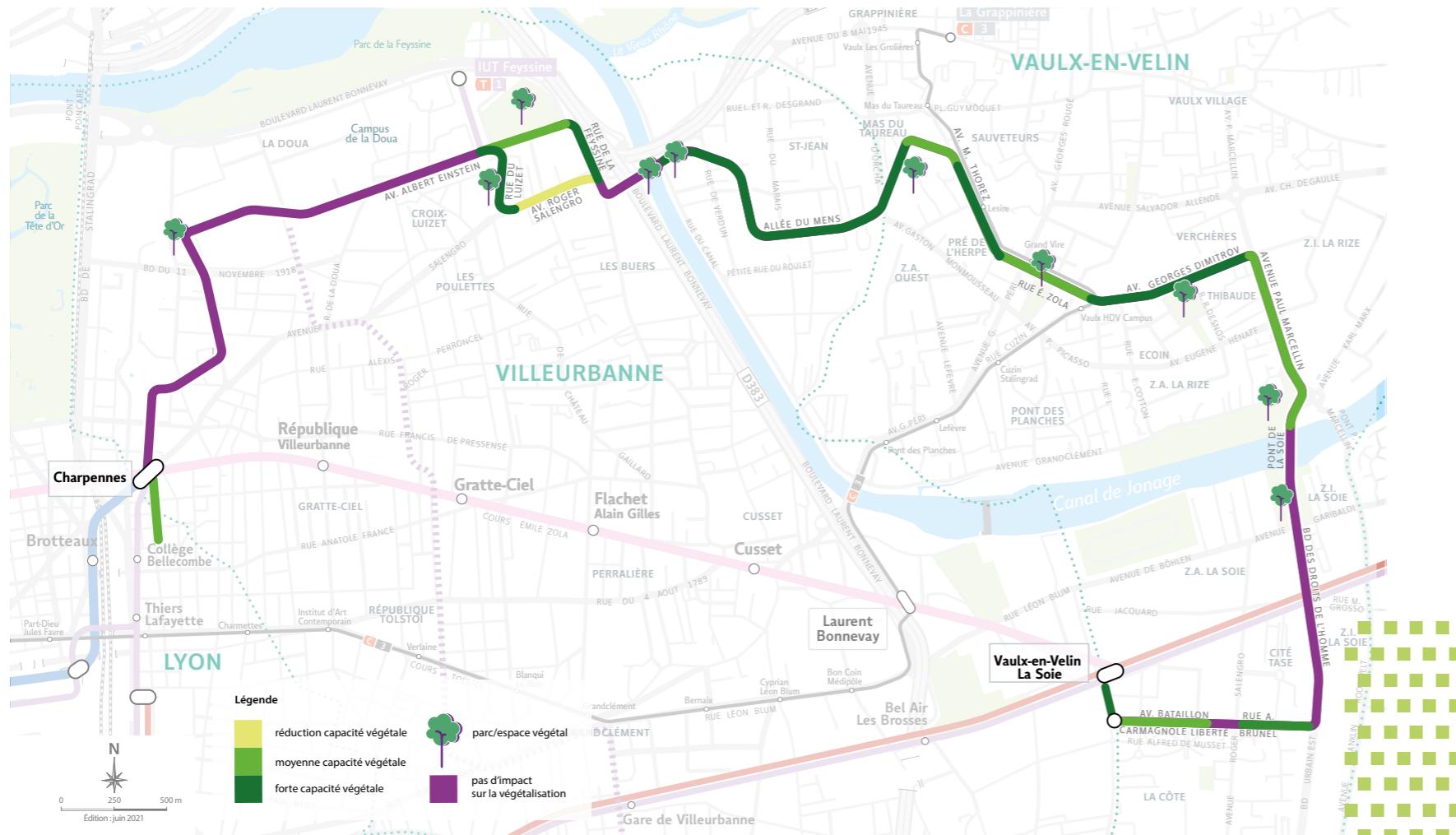
Comme toutes les nouvelles lignes de tramway, T9 contribuera à améliorer la qualité de l'air et à construire un territoire plus vert.

POLLUTION DE L'AIR

Grâce à T9, environ 4 600 déplacements en voiture en moins seront réalisés au sein de la Métropole chaque jour. Cela aura un impact positif sur la qualité de l'air.

VÉGÉTALISATION

L'arrivée de T9 permettra de lutter contre les îlots de chaleur et de favoriser le cycle de l'eau, à deux niveaux.



■ **Réduction capacité végétale** = plateforme tramway non végétalisée + coupe d'un alignement de grands arbres (sans replantation d'un alignement d'arbres jeunes).

■ **Moyenne capacité végétale** = plateforme tramway végétalisée ou plantation d'un alignement d'arbres + aucune coupe d'alignement de grands arbres.

■ **Forte capacité végétale** = plateforme tramway végétalisée + plantation d'au moins 1 alignement d'arbres + aucune coupe d'alignement de grands arbres.

L'engazonnement de la plateforme de tramway

60 % DU LINÉAIRE ENGAZONNÉ ENVISAGÉS

La plantation de nouveaux arbres

Même si certains arbres devront être coupés pour permettre la création de T9, le nombre d'arbres plantés le long du tracé sera largement supérieur.



+ 45 % D'ARBRES

itinéraire Feyssine

+ 68 % d'arbres sur l'itinéraire après l'arrivée de T9

itinéraire Salengro/rue du Luizet

- 6 % d'arbres sur l'itinéraire après l'arrivée de T9



LES CARACTÉRISTIQUES NATURELLES DE LA ZONE

Le tracé de T9 traverse des secteurs situés en majorité dans des secteurs fortement à très fortement urbanisés, mais quelques espaces semi-naturels sont présents :

- les berges du canal de Jonage, favorable à la flore patrimoniale et à la faune de milieu sec et ouvert ;
- la ripisylve* de la Rize ;
- la ripisylve du canal de Jonage, au niveau du Nœud des Îles, qui accueille certains animaux (castor, oiseaux...).

Un diagnostic faune et flore est en cours pour identifier et protéger au mieux les espèces du territoire.

*végétation qui borde les milieux aquatiques

3-UNE EXIGENCE D'EXEMPLARITÉ

IMPLICATION DES ACTEURS DU TERRITOIRE

DES PARTENAIRES ENGAGÉS

La Métropole du Grand Lyon, les Villes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon sont les partenaires du projet T9. Les représentants de ces collectivités font partie intégrante du comité de pilotage T9 qui se réunit régulièrement depuis fin 2020. Ils se sont également impliqués dans la préparation de la concertation préalable.

DES ACTEURS ÉCOUTÉS

De nombreuses instances qui font vivre le territoire au quotidien ont été sollicitées par le SYTRAL pour échanger autour du projet T9 en amont de la concertation :

- **des acteurs économiques** : Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre de Métiers et de l'Artisanat Lyon-Rhône, associations de commerçants, groupements d'entreprises... ;
- **des associations** liées aux déplacements, à l'accessibilité, à l'environnement, au patrimoine, au sport, au lien social, à l'insertion, à la culture, à la jeunesse... ;
- **des structures publiques locales** : maisons de quartiers, maisons des services publics, bibliothèques, Planétarium, Pôle emploi, centres sociaux, centre culturel... ;
- **des acteurs du monde éducatif** : écoles, collèges, établissements d'enseignement supérieur... ;
- **des acteurs liés à l'habitat** : bailleurs, aménageurs... ;
- **des instances citoyennes** : conseils de quartiers, conseil citoyen... ;
- **des représentants des lieux de culte**.



+ DE 30 ACTEURS
RENCONTRÉS POUR
PRÉPARER LA CONCERTATION

L'ÉCHANGE AVEC LE GRAND PUBLIC

Le SYTRAL a comme volonté affirmée d'associer les habitants à la conception des projets de mobilité du territoire.

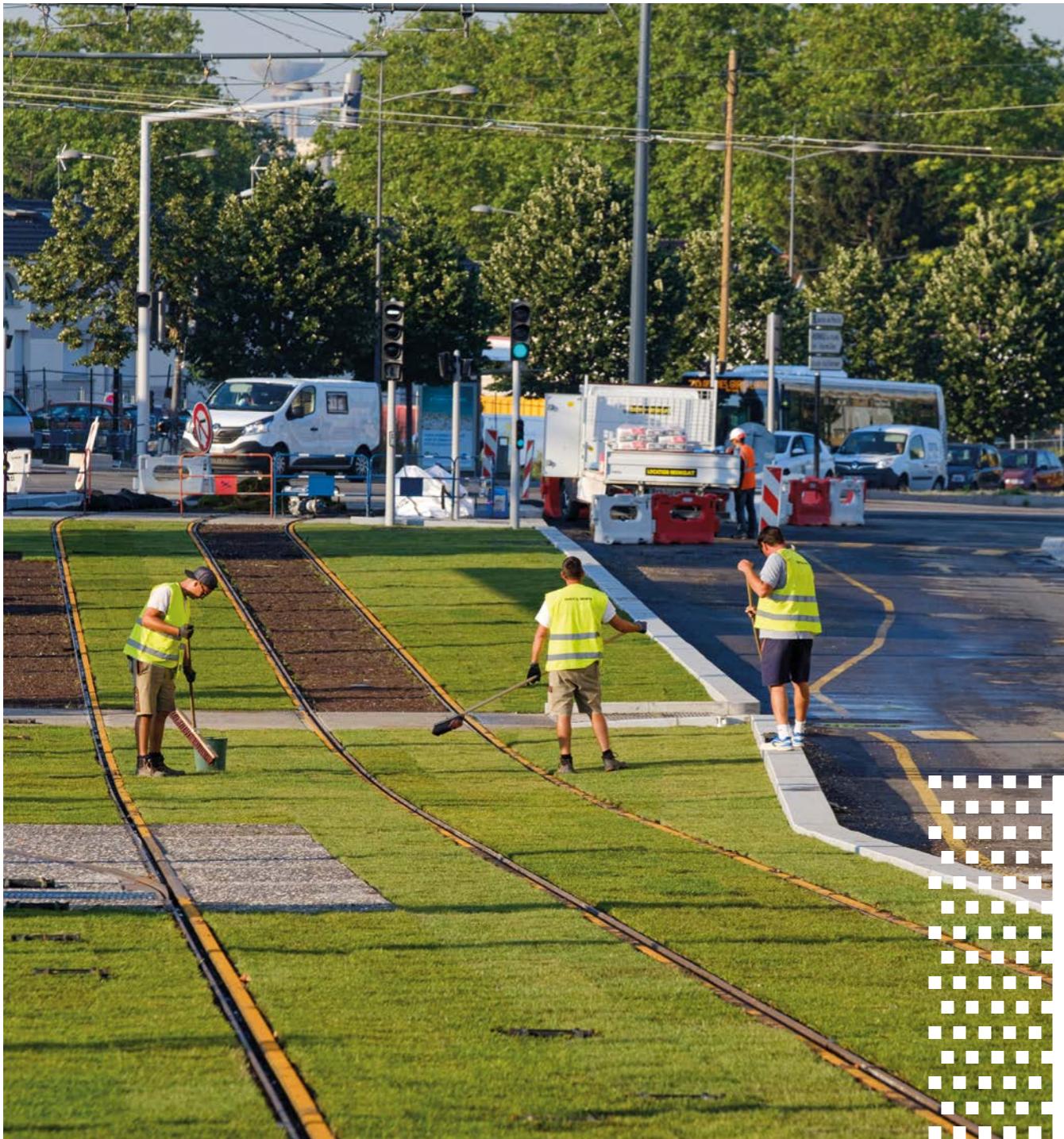
CONCERTER SUR LE LONG TERME

Début 2022, un second temps de concertation se déclenchera : celui de la concertation continue (suite au vote en comité syndical). Il se poursuivra jusqu'à la mise en service de T9. Les publics seront ainsi impliqués sur le temps long.



UNE DISPONIBILITÉ PERMANENTE

Dès le début de la concertation et jusqu'à la mise en service de T9, le SYTRAL met à disposition des habitants une chargée de relation riverains. Elle est à l'écoute de vos remarques, questions et contributions.
Contact : t9-contact@sytral.fr



UN CHANTIER VERTUEUX

Le SYTRAL s'engage pour que le chantier de T9 soit exemplaire à travers plusieurs axes :

- la limitation des nuisances (bruit, vibrations...), formalisée à travers une charte chantier à faibles nuisances;
- une volonté de conserver au maximum les accès riverains;
- un travail avec les personnes à mobilité réduite en amont pour déterminer un plan de circulation durant la phase travaux;
- le souhait de préserver la desserte en transports en commun la plus lisible possible durant les phases travaux;
- la mise en place d'une procédure d'indemnisation amiable pour les préjudices économiques subis par les entreprises riveraines du chantier;
- un engagement en faveur du retour à l'emploi, grâce à une clause imposée à ses prestataires imposant un volume d'heures de travail réalisées sur le chantier effectuées par des personnes en situation d'insertion.

VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES

D'une façon générale, le tracé de T9 ne parcourt pas de zone de présomption archéologique. Toutefois, la découverte de vestiges durant les travaux n'est pas à exclure. Elle devra alors être signalée à la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) Auvergne-Rhône-Alpes qui sera en mesure de demander un diagnostic d'archéologie préventive. Ce dernier pourra déclencher une campagne de fouille préventive qui devra être réalisée par le SYTRAL.

ÉTAPE 1 DU CHANTIER : LA DÉVIATION DES RÉSEAUX

Pour garantir la stabilité d'une plateforme tramway, cette dernière doit être solidement ancrée dans le sol, ce qui implique de repositionner les gaines et les canalisations enterrées à faible profondeur. Cela concerne les réseaux d'assainissement, d'adduction d'eau, de gaz, d'électricité, d'opérateurs téléphoniques, d'éclairage public ou encore de signalisation routière.

La déviation des réseaux est un préalable indispensable à la réalisation de la plateforme tramway en elle-même et conditionne les délais globaux des travaux. Chaque déviation est placée sous la responsabilité de son concessionnaire (Engie pour le gaz, Enedis et RTE pour l'électricité...).

Plusieurs points de vigilance liés aux réseaux métropolitains ont été identifiés.

- Tout le long du tracé : la démolition de certains bâtis sera nécessaire pour le dévoilement des réseaux (et les travaux suivants);
- Avenue Georges Dimitrov : des vérifications complémentaires sont à réaliser pour s'assurer que le tracé n'impacte pas le réseau de chauffage urbain ;
- Avenue Paul Marcellin, future station Stade Jomard : des vérifications complémentaires sont à réaliser pour s'assurer que le tracé n'impacte pas le réseau d'adduction d'eau.

Itinéraire Feyssine/Einstein

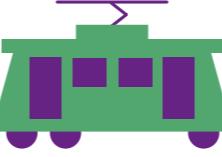
- Avenue Albert Einstein, au niveau du point de raccordement T1 et T9 : la plateforme croisera un réseau d'adduction d'eau potable important (75 m au-dessus).

Itinéraire Salengro/rue du Luizet

- Avenue Roger Salengro : un impact sur le réseau d'assainissement est à prévoir.

LE PROJET, CRITÈRE PAR CRITÈRE

En complément des caractéristiques générales du tracé, les deux itinéraires proposés à la concertation sur le secteur Les Buers/Croix-Luizet/La Doua sont comparés ci-dessous.

Le coût	Caractéristiques du tracé en général		La desserte des quartiers	Caractéristiques du tracé en général							
	<p>224 millions d'euros HT (valeur décembre 2020) *</p> <p>*le budget sera revu en fonction du projet définitif retenu</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="565 707 946 774">Itinéraire Feyssine/Einstein</td><td data-bbox="946 707 1549 774">Itinéraire Salengro/rue du Luizet</td></tr> <tr> <td data-bbox="565 774 946 887"></td><td data-bbox="946 774 1549 887">+ 11 millions d'euros</td></tr> </table>	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet		+ 11 millions d'euros		<ul style="list-style-type: none"> - Nouvelle desserte pour les quartiers NPNRU Grande Île, Saint-Jean et Les Buers - Amélioration de la desserte Carré de Soie - Connexion entre les campus de Vaulx-en-Velin et de La Doua <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1931 819 2439 887">Itinéraire Feyssine/Einstein</td><td data-bbox="2439 819 2950 887">Itinéraire Salengro/rue du Luizet</td></tr> <tr> <td data-bbox="1931 887 2439 1021">Desserte du quartier Croix-Luizet</td><td data-bbox="2439 887 2950 1021">Desserte de la centralité Croix-Luizet et de l'avenue Roger Salengro</td></tr> </table>	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet	Desserte du quartier Croix-Luizet	Desserte de la centralité Croix-Luizet et de l'avenue Roger Salengro
Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet										
	+ 11 millions d'euros										
Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet										
Desserte du quartier Croix-Luizet	Desserte de la centralité Croix-Luizet et de l'avenue Roger Salengro										
Le niveau de service	Caractéristiques du tracé en général			Caractéristiques du tracé en général							
	<p>10 minutes en heures de pointe, 7 minutes à terme</p> <p>Temps de parcours : 36 minutes</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="565 1224 946 1291">Itinéraire Feyssine/Einstein</td><td data-bbox="946 1224 1549 1291">Itinéraire Salengro/rue du Luizet</td></tr> <tr> <td data-bbox="565 1291 946 1381"></td><td data-bbox="946 1291 1549 1381">+ 1 minute</td></tr> </table>	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet		+ 1 minute			Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet		
Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet										
	+ 1 minute										
	<p>- secteur TASE : contraintes liées à la préservation du patrimoine</p> <p>- allée du Mens : insertion contrainte</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="565 1718 946 1785">Itinéraire Feyssine/Einstein</td><td data-bbox="946 1718 1549 1785">Itinéraire Salengro/rue du Luizet</td></tr> <tr> <td data-bbox="565 1785 946 2066">Des impacts fonciers sont à prévoir</td><td data-bbox="946 1785 1549 2066"> <ul style="list-style-type: none"> - De nombreux impacts fonciers sont à prévoir - Impact possible sur la faisabilité des équipements municipaux du projet Mazoyer rue du Luizet - Opportunité de requalifier l'avenue Roger Salengro </td></tr> </table>	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet	Des impacts fonciers sont à prévoir	<ul style="list-style-type: none"> - De nombreux impacts fonciers sont à prévoir - Impact possible sur la faisabilité des équipements municipaux du projet Mazoyer rue du Luizet - Opportunité de requalifier l'avenue Roger Salengro 		<p>Très bonne connexion avec le reste du réseau TCL :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lignes A et B du métro, - T1, T4, T3, T7, Rhônexpress et future ligne T6, - 3 lignes de bus fortes (C3, C8, C17) et deux lignes de bus très complémentaires (7 et 37). <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1931 1493 2439 1560">Itinéraire Feyssine/Einstein</td><td data-bbox="2439 1493 2950 1560">Itinéraire Salengro/rue du Luizet</td></tr> <tr> <td data-bbox="1931 1560 2439 1987">Interconnexion avec T6 nord à Gaston Berger</td><td data-bbox="2439 1560 2950 1987"> <ul style="list-style-type: none"> - Cohabitation non garantie avec deux lignes sur la plateforme tramway - Possibilité d'un renvoi de la ligne C17 avenue Albert Einstein - Meilleure performance des lignes 37 et C17 pour rejoindre Charpennes à partir de l'avenue Roger Salengro </td></tr> </table>	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet	Interconnexion avec T6 nord à Gaston Berger	<ul style="list-style-type: none"> - Cohabitation non garantie avec deux lignes sur la plateforme tramway - Possibilité d'un renvoi de la ligne C17 avenue Albert Einstein - Meilleure performance des lignes 37 et C17 pour rejoindre Charpennes à partir de l'avenue Roger Salengro
Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet										
Des impacts fonciers sont à prévoir	<ul style="list-style-type: none"> - De nombreux impacts fonciers sont à prévoir - Impact possible sur la faisabilité des équipements municipaux du projet Mazoyer rue du Luizet - Opportunité de requalifier l'avenue Roger Salengro 										
Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet										
Interconnexion avec T6 nord à Gaston Berger	<ul style="list-style-type: none"> - Cohabitation non garantie avec deux lignes sur la plateforme tramway - Possibilité d'un renvoi de la ligne C17 avenue Albert Einstein - Meilleure performance des lignes 37 et C17 pour rejoindre Charpennes à partir de l'avenue Roger Salengro 										

La circulation et le stationnement	Caractéristiques du tracé en général		Exploitation et exploitabilité	Caractéristiques du tracé en général	
	<p>-37% de baisse de stationnement en global</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse commerciale et temps de parcours attractifs - Bonne adéquation entre qualité de desserte et performance du tramway - La conception du tronc commun avec la ligne forte C3 sur Vaulx-en-Velin est prévue pour que les deux lignes restent performantes (arrêts dédiés pour chaque ligne...) - Les lignes 52, 100 et 28 devront cohabiter sur la voirie avec T9 à Vaulx-en-Velin 	
	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet		Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet
	<p>Réduction de la capacité routière d'accès au périphérique depuis Croix-Luizet</p>		<p>- Réduction de la capacité routière d'accès au périphérique depuis Croix-Luizet plus forte que sur l'autre itinéraire</p> <p>- Suppression d'un sens de circulation sur l'avenue Roger Salengro imposant de forts reports de trafic sur les rues voisines</p>	<p>Exploitation simplifiée et performante, vitesse élevée le long du cimetière</p>	<p>Tracé sinuex avec de nombreuses courbes très serrées impliquant des réductions de vitesse.</p>
Les mobilités douces	Caractéristiques du tracé en général				
	<p>Aménagements cyclables dédiés sur 100 % du tracé</p> <p>Aménagements piétons sécurisés sur 100 % du tracé</p>				
Environnement	Caractéristiques du tracé en général		Réseaux	Caractéristiques du tracé en général	
	<p>60 % du linéaire engazonné + 45 % d'arbres le long du tracé</p>			<p>Impact sur le réseau de chaleur urbain au niveau du Boulevard Urbain Est, de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et de la rue Brunel. Hormis cela, les travaux de déviation des réseaux seront classiques avec quelques points de vigilance.</p>	
	Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet		Itinéraire Feyssine/Einstein	Itinéraire Salengro/rue du Luizet
	<p>100 % du linéaire engazonné. + 68 % d'arbre sur le linéaire.</p>	<p>Plateforme minérale sur la rue Roger Salengro. - 6 % d'arbres sur le linéaire. 3 fois plus d'impact sur les grands arbres vis-à-vis de l'autre itinéraire</p>		<p>Croisement avec des réseaux structurants</p>	<p>Impact sur le réseau d'assainissement</p>





La concertation **et le calendrier**

LA CONCERTATION

Le SYTRAL a la volonté d'associer l'ensemble des acteurs concernés tout au long de ses projets et s'attache à susciter la participation la plus active possible. La concertation préalable, première étape d'information et de dialogue, se déroule ainsi du 23 août au 23 octobre 2021 sur le projet du tramway T9. Elle est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public qui a désigné deux garants pour s'assurer de sa bonne mise en œuvre.



EN SAVOIR PLUS : WWW.DEBATPUBLIC.FR

DEUX GARANTS INDEPENDANTS



VALÉRIE DEJOUR

Activités : Co-gérante de la société Les Développeurs Associés, médiateuse et facilitatrice des transitions.

Également garante sur T10 et A46 sud

valerie.dejour@garant-cndp.fr



JEAN-LUC CAMPAGNE

Activités : Chargé de concertation et médiation pour la gestion des territoires et des ressources, au sein de l'association Geyser et de la SCOP DialTer, dont il est associé.

Également garant sur T10 et Transport par câble

jean-luc.campagne@garant-cndp.fr

Pour toute observation ou question sur le déroulement du processus de concertation, les deux garants peuvent être contactés par courriel ou par courrier postal libellé à leur nom, à l'adresse du SYTRAL :
21 boulevard Vivier Merle, 69003 Lyon.

LE MOT DES GARANTS

« Les participants à la concertation peuvent s'adresser aux garants sur tous les sujets relatifs au déroulement de la concertation, concernant l'accès aux documents, la participation en ligne, le déroulement des réunions, etc.

Les garants peuvent également aider les personnes à exprimer leur point de vue et à se faire entendre si elles éprouvent des difficultés particulières.

Le rôle et la mission des garants consistent à défendre un droit individuel (droit à l'information et à la participation à l'élaboration des décisions publiques), prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte. Le garant est nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui est une autorité administrative indépendante. Cette dernière lui confère une lettre de mission permettant de définir son périmètre d'intervention pour chaque projet.

Neutres et indépendants des parties prenantes, les garants ont pour mission d'établir un climat de confiance pour faciliter le déroulement du processus de concertation. Ils participent à sa préparation, en rencontrant notamment les acteurs concernés, et contribuent à définir les modalités de la concertation qui sont mises en œuvre par le porteur de projet. Les garants ne donnent aucun avis sur le fond du projet. Un mois après la concertation les garants rédigent le bilan de la concertation, dans lequel ils font la synthèse des arguments et des propositions exprimés par le public. Enfin, pour assurer sa totale indépendance, la CNDP prend en charge les frais de mission du garant.

Lors de sa séance plénière du 3 mars 2021, la Commission Nationale du Débat Public nous a désignés, Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, garants des processus de deux concertations préalables portées par le SYTRAL : le projet de création de nouvelle ligne de tramway T9 entre Vaulx-en-Velin – La Soie et Charpennes, en passant par Villeurbanne et la Doua; le projet de création de nouvelle ligne de tramway T10 entre Gerland et Vénissieux en passant par Saint-Fons. Initialement, la CNDP n'avait pas été saisie mais sollicitée par le SYTRAL pour une désignation de garants sur ces deux projets.

Suite à la saisine de 12 parlementaires (droit d'initiative ouvert pendant deux mois/articles L. 121-16 et L. 121-16-1), la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) lors sa séance plénière du 28 avril 2021, a déclaré partiellement irrecevable la saisine de tiers reçue, demandant à la CNDP d'organiser un débat public sur l'ensemble des projets et réalisations de transports en commun sur la métropole de Lyon. En revanche, la partie de la saisine concernant les concertations préalables sur les projets de tramway T9 et T10 portés par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) entrent dans le champ de la recevabilité. Ces deux concertations ont donc été requalifiées.

La CNDP a donc décidé de confirmer la concertation préalable en cours mais de requalifier sa référence juridique. La concertation préalable pour ces projets a cette fois-ci été décidée en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant ».

Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP. Elle en confie l'organisation pratique au maître d'ouvrage (SYTRAL). La première conséquence de cette décision de la CNDP est que nos prescriptions en tant que garants et leur prise en compte par le maître d'ouvrage seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP. Les dates des concertations ainsi que leur dossier (un dossier pour chaque concertation) contenant l'information la plus complète sur chaque projet et son contexte, ainsi que le détail des modalités de participation seront également soumises à validation de la Commission nationale, et cette validation conditionne le début des concertations.»





LES ENGAGEMENTS DU SYTRAL

Le dispositif mis en place respectera les principes fondamentaux suivants :

- **la transparence** : diffusion d'une information complète et qui répond aux questions posées par le public;
- **l'équivalence** : possibilité pour chacun d'avoir accès à l'information et de pouvoir s'exprimer;
- **l'argumentation** : exploitation de chaque contribution au débat par un examen objectif des avis ou propositions exprimées.

Cela implique notamment de :

- promouvoir la participation de tous – acteurs institutionnels, riverains, usagers, habitants, acteurs locaux, élus, dans une logique de proximité;
- mettre en œuvre des modalités conformes à la réglementation pour expliquer le projet de manière précise et objective;
- consulter le public de manière dynamique;
- organiser la prise en compte des avis recueillis afin de retirer les enseignements de la concertation préalable qui alimenteront les phases d'études ultérieures.

Pour y arriver, le SYTRAL s'engage à :

- faire preuve de pédagogie sur les sujets mis en discussion;
- assurer la traçabilité des échanges et productions, grâce à des comptes rendus et synthèses qui seront accessibles à tous;
- donner la parole à toutes les parties prenantes via des réunions, ateliers, rencontres mobiles... ainsi qu'une plateforme participative en ligne permettant de recueillir les contributions;
- donner des réponses claires et argumentées aux questions posées;
- veiller à une continuité de la diffusion de l'information tout au long du processus de concertation préalable et au-delà.

LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE DE LA CONCERTATION

Le dispositif de concertation est plus ou moins intense selon l'éloignement du territoire au tracé proposé de T9. On distingue 4 ensembles de périmètres :

- **le périmètre d'influence large** : Métropole de Lyon, Communauté de communes de Miribel et du Plateau, Décines;
- **le périmètre réglementaire** : Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, le 6^e arrondissement de Lyon;
- **le périmètre intermédiaire** : 500 m de part et d'autre du tracé (avec des élargissements ponctuels);
- **le périmètre de proximité** autour des 6 secteurs.

EN CHIFFRES

Depuis sa mise en place, la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) a été saisie plus de **350 FOIS**, elle a organisé **95 DÉBATS PUBLICS** et plus de **250 CONCERTATIONS** partout en France, sur des projets de grande ampleur et stratégiques pour le développement du pays.

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

À travers ces deux mois de concertation, le SYTRAL souhaite présenter aux habitants le projet dans toutes ses dimensions mais aussi recueillir leurs avis et contributions sur l'ensemble de ses facettes.

CERTAINES THÉMATIQUES GÉNÉRALES SONT PARTICULIÈREMENT ABORDÉES

- l'opportunité du projet et le besoin de desserte,
- le tracé, les différents itinéraires proposés et les grands principes d'insertion,
- le nombre et l'emplacement des stations,
- l'aménagement des espaces publics traversés par T9.



D'AUTRES CONCERNENT SPÉCIFIQUEMENT UN SECTEUR



SECTEUR LA SOIE/LA TASE/LA BALME :

- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation...) ;
- la végétalisation de la rue Brunel ;
- l'impact du raccordement avec l'infrastructure T3.



SECTEUR VAULX-EN-VELIN CENTRE-VILLE ET QUARTIERS EST :

- la desserte ;
- l'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation...), stationnement, et plus largement la place de la voiture ;
- avenue Georges Dimitrov : l'articulation du réaménagement de l'espace public avec les espaces verts extérieurs des immeubles des bailleurs ;
- avenue Georges Dimitrov : la circulation et le stationnement, et plus largement la place de la voiture ;
- rue Émile Zola : la qualité de l'espace public, l'interface avec les commerces et le C3 (avec notamment la question du regroupement des stations), le stationnement ;
- l'emplacement deux stations (entre le stade Jomard et le nord de la rue Émile Zola).



SECTEUR LES BUERS/CROIX-LUIZET/LA DOUA :

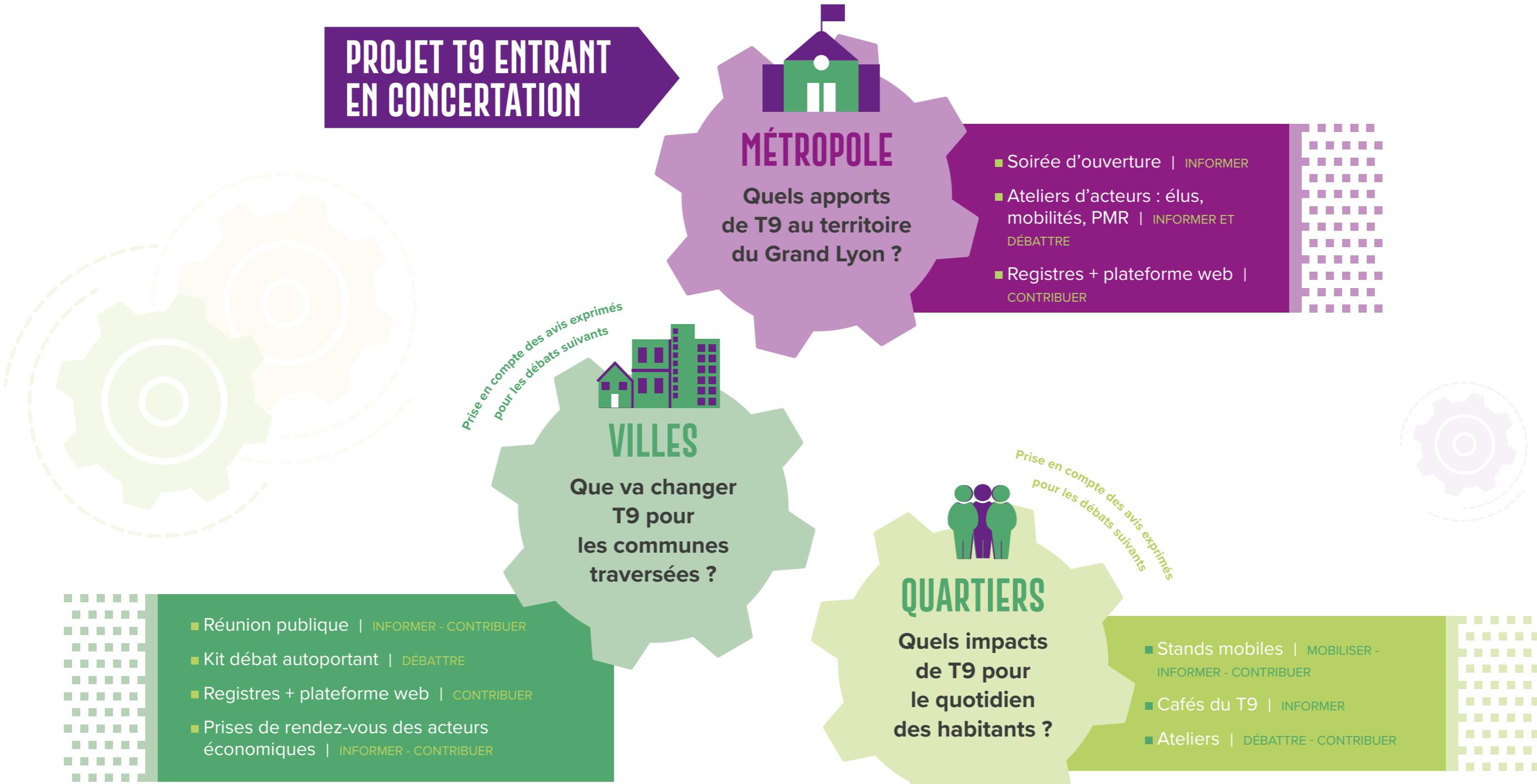
- l'itinéraire préférentiel pour répondre aux enjeux de desserte ;
- l'insertion du tramway dans l'espace public de chacun des itinéraires envisagés ;
- l'apaisement et la réorganisation de l'espace public induits par le nouvel aménagement ;
- la redistribution de la circulation induite par le choix de l'itinéraire Salengro/rue du Luizet.



SECTEUR CHARPENNES :

- l'intermodalité, plus particulièrement avec les lignes de bus 37 et 17 ;
- l'interconnexion aux tramways et métros existants ;
- la réorganisation des flux à Charpennes ;
- l'adaptation de la place Charles Hernu pour assurer une lisibilité dans les arrêts et correspondances.

LE PROCESSUS



S'INFORMER ET S'EXPRIMER : MODE D'EMPLOI

La concertation se déroule du 23 août au 23 octobre 2021. Elle s'appuie sur un dispositif varié destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet digital mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel. Bien sûr, les événements prévus peuvent être amenés à évoluer si le contexte sanitaire l'exige.



LES LIEUX PERMANENTS DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Registres de participation et exposition du projet sont accueillis dans ces lieux, ouverts selon leurs horaires habituels.

- **Mairie de Vaulx-en-Velin** (place de la nation, Vaulx-en-Velin)
- **Mairie Annexe Sud de Vaulx-en-Velin** (32 rue Alfred de Musset, Vaulx-en-Velin)
- **Espace info de Villeurbanne** (3 avenue Aristide Briand, Villeurbanne)
- **Maison des services publics** (30 rue Saint-Jean, Villeurbanne)
- **Siège du SYTRAL** (21 boulevard Marius Vivier Merle, Lyon 3^e)
- **Mairie centrale de Lyon** (198 avenue Jean Jaurès, Lyon 7^e)
- **Mairie du 6^e arrondissement de Lyon** (58 rue de Sèze, Lyon 6^e)
- **Hôtel de la Métropole de Lyon** (20 rue du Lac, Lyon 3^e)



DONNER SON AVIS, CONTRIBUER ET ÉCHANGER

Il existe plusieurs façons d'apporter sa contribution au projet T9 :

- en utilisant les registres papier disponibles dans les lieux de la concertation;
- en se connectant à la plateforme participative en ligne dédiée au projet;
- en participant aux différentes rencontres dédiées à T9 ;
- en répondant au questionnaire adressé en ligne ou en boîte aux lettres.



LES GRANDS RENDEZ-VOUS

Pour s'informer :

- une soirée d'ouverture en visioconférence (en raison du contexte sanitaire) le 1^{er} septembre à 18h30, ouverte à tous pour réunir l'ensemble des personnes souhaitant mieux comprendre le projet et échanger avec le SYTRAL (inscriptions sur t9-sytral.fr);
- des rendez-vous individuels avec les acteurs économiques.

Pour débattre et contribuer*

- 1 réunion publique à Vaulx-en-Velin, le 20 septembre 2021 (inscriptions sur t9-sytral.fr);
- 1 réunion publique à Villeurbanne, le 23 septembre 2021 (inscriptions sur t9-sytral.fr);
- 6 ateliers (un par secteur géographique) visant à formuler des propositions collectives sur les enjeux spécifiques aux différents secteurs traversés par T9 (inscriptions sur t9-sytral.fr);
- 1 kit de débat avec questionnaire, permettant de multiplier les propositions collectives;
- 1 rencontre avec les acteurs métropolitains, conjointe avec le projet T10;
- 1 rencontre avec les associations PMR, conjointe avec le projet T10.

*Les dates et les modalités sont susceptibles d'évoluer selon le contexte sanitaire.

Les stands mobiles

Une équipe projet vient à la rencontre des riverains dans le cadre d'événements comme les marchés ou encore lors des animations de rentrée. Ce stand fournit les informations utiles à tous ceux qui souhaitent mieux comprendre le projet et leur permet de contribuer via un questionnaire.

Les cafés du T9

Ces rencontres de proximité se tiennent en pied d'immeuble ou encore à la sortie des écoles. 5 cafés du T9 sont prévus. Ils proposent une information de proximité et des débats avec les habitants des quartiers traversés.

La plateforme en ligne

Disponible tout au long de la concertation, elle est destinée à informer, recueillir les avis, les contributions et les questions. Elle offre aussi la possibilité de s'inscrire aux grands rendez-vous.



SUPPORTS D'INFORMATION DISPONIBLES

Plusieurs ressources sont à la disposition de tous :

- ce dossier de concertation, pour mieux comprendre les objectifs et composantes du projet, consultable en ligne sur www.t9-sytral.fr et sur les lieux de la concertation;
- un document « L'essentiel du dossier de concertation » ;
- une vidéo pédagogique ;
- un dépliant synthétique accompagné d'un questionnaire, distribué en boîtes aux lettres dans le périmètre du projet et disponible dans les lieux de la concertation ;
- des expositions sur les lieux de la concertation ;
- des totems d'information, installés dans l'espace public à proximité du futur tracé ;
- une plateforme participative en ligne dédiée au projet, pour retrouver l'ensemble des informations et documents.

WWW.T9-SYTRAL.FR

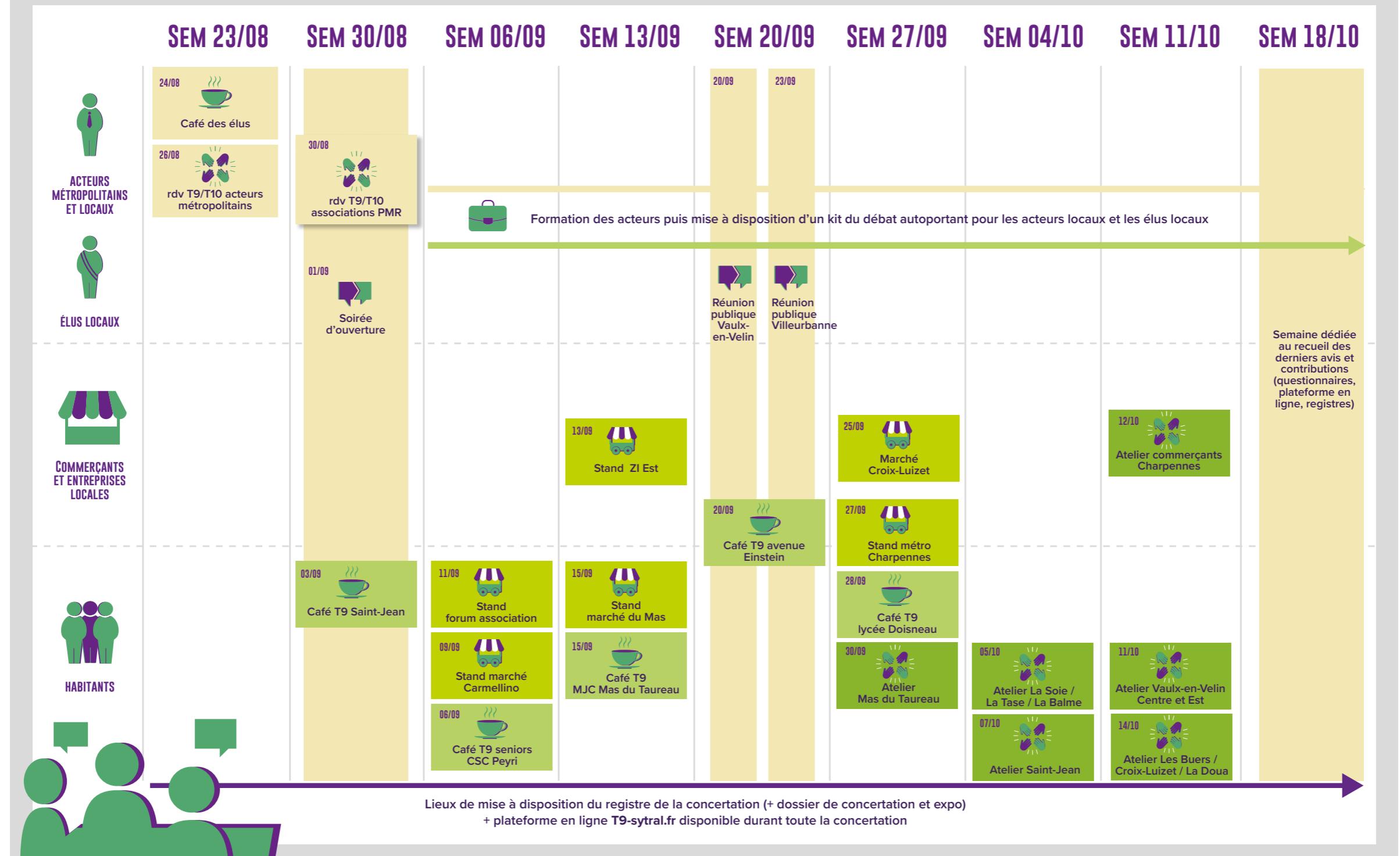


LE CALENDRIER

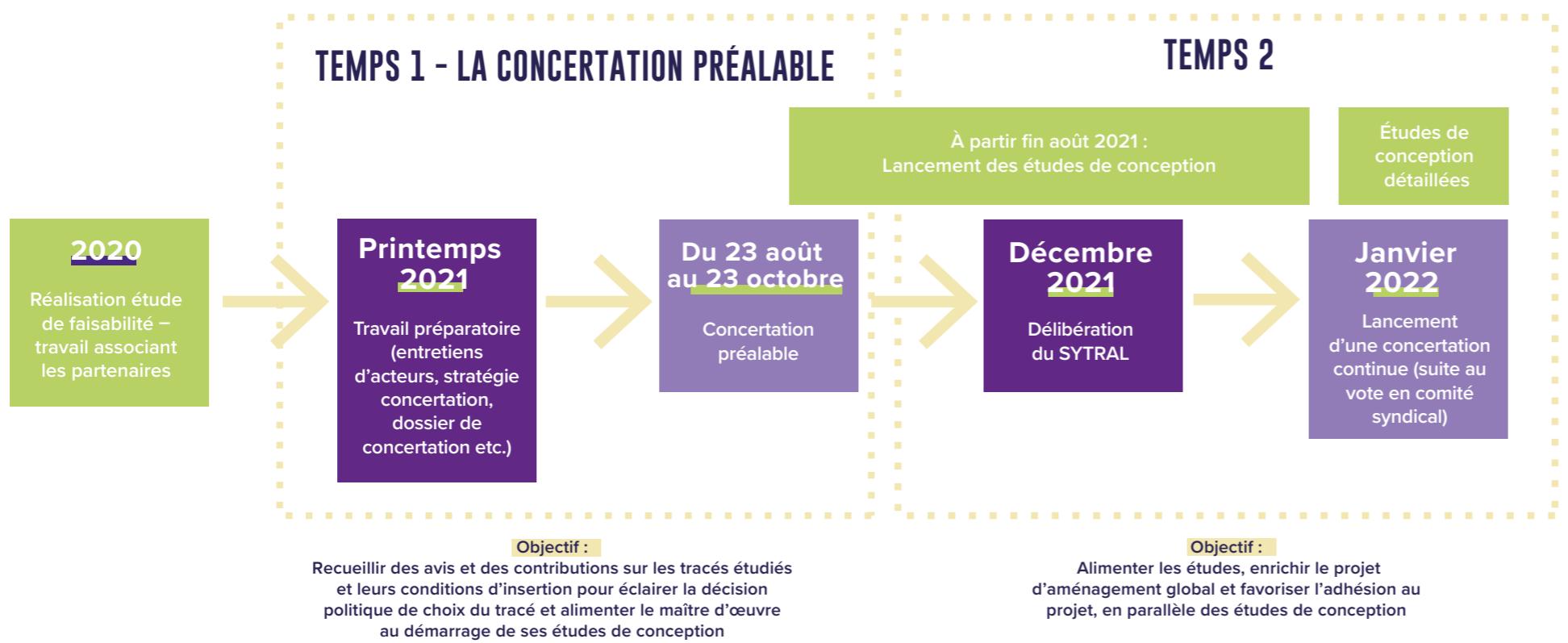
Les dates et les modalités sont susceptibles d'évoluer selon le contexte sanitaire.
Rendez-vous sur t9-sytral.fr pour retrouver le calendrier à jour !

Dialoguer sur le
projet d'ensemble

Le T9 dans
mon quartier



QUE SE PASSE-T-IL APRÈS LA CONCERTATION ?



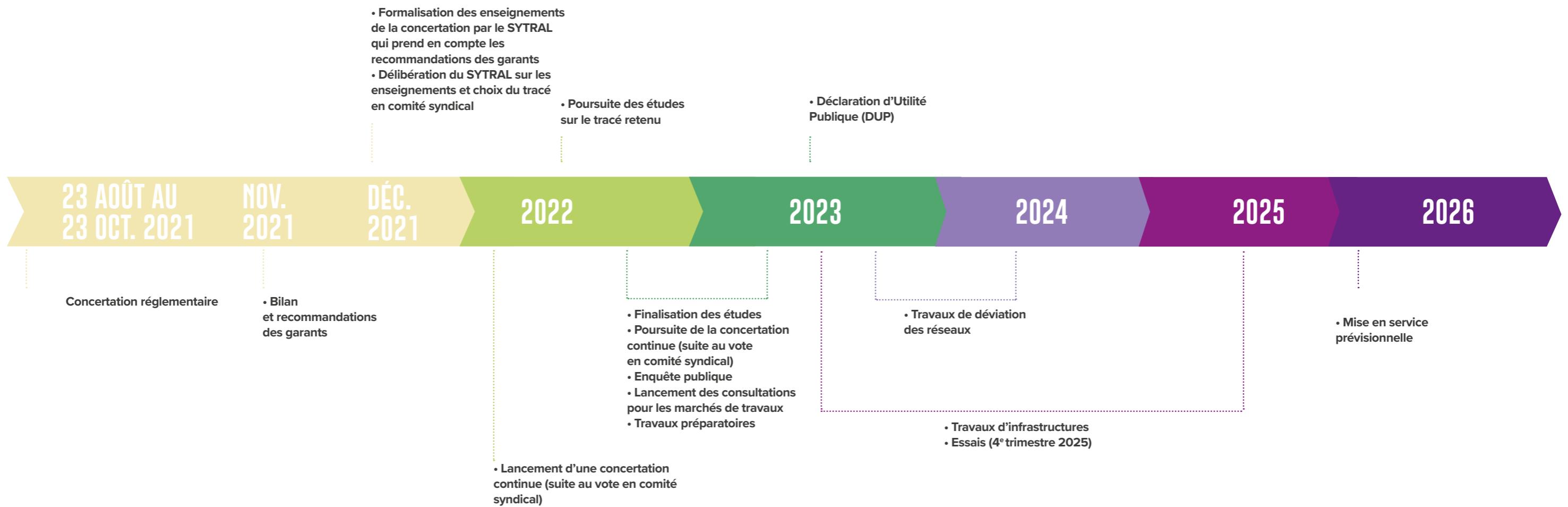
LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

- 1 Les tiers garants publient le bilan de la concertation préalable
- 2 Le responsable du projet répond aux enseignements de la concertation
- 3 La Commission nationale rend un avis sur la qualité de cette réponse
- 4 Si le projet se poursuit, la concertation avec le public se poursuit également, sous l'égide d'un garant de la CNDP

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le maître d'ouvrage aux recommandations contenues dans le bilan des garants, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 Code de l'Environnement). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP et publiée sur le site internet du maître d'ouvrage. Il est ensuite demandé aux garants de transmettre à la CNDP leur analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses au regard de leurs demandes de précisions et recommandations : sont-elles assez précises ? Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ? Permettent-elles à tous de se faire une idée sur les prochaines échéances ?

Enfin, dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la CNDP désignera un garant pour veiller à la bonne information et participation du public entre la réponse au bilan des garants et l'ouverture de l'enquête publique (si le comité syndical du SYTRAL vote la poursuite du projet T9). Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur les recommandations des garants, les engagements du maître d'ouvrage (SYTRAL) et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

LE CALENDRIER GLOBAL



À VOTRE ÉCOUTE

Dès aujourd'hui et jusqu'à la mise en service de la ligne, riverains et commerçants peuvent échanger avec la chargée de relations riverains du SYTRAL pour toute question relative au déroulement des études, des travaux, aux accès riverains, au calendrier, aux procédures amiables...
contact : t9-contact@sytral.fr



Annexes

GLOSSAIRE

BHNS

Bus à haut niveau de service

CENTRALITÉ

Zone d'attractivité associant des lieux de passage, des commerces de proximité, des pôles d'activité et une densité de population et d'emplois supérieure à la moyenne.

CONCERTATION PRÉALABLE

Démarche qui a pour objet d'instituer un échange entre citoyens, élus, et techniciens en amont de la phase de conception d'un projet, de manière à les associer à son élaboration.

CORRIDOR D'ÉTUDE

Axe de passage caractérisé par des infrastructures ou usages de déplacement importants ou potentiellement importants.

FRÉQUENTATION

Nombre de personnes qui montent dans les moyens de transport - bus, rames de métro ou de tramway.

HEURE DE POINTE

Périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation est la plus importante et concentrée dans le temps. La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafic de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

IN MOTION CHARGING

Les bus In motion charging sont équipés de batteries qui se rechargent pendant qu'il roule sous les lignes aériennes. Cela leur permet de circuler sans ligne aérienne sur une partie du trajet.

INTERCONNEXION

Jonction de lignes ou de réseaux, parfois exploités par des opérateurs différents.

INTERMODALITÉ

Utilisation combinée de plusieurs modes de transports pour un même trajet.

LAURE (LOI)

Loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie du 30 décembre 1996.

LIGNES FORTES (OU LIGNES MAJEURES)

Lignes offrant un haut niveau de service par leur fréquence soutenue et leur vitesse commerciale. Leur performance est assurée par une circulation en site propre (métro compris) ou un système automatique de priorité aux feux.

LOM (LOI)

Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019.

MAILLAGE

Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles et formant un réseau organisé et connecté à l'échelle du territoire.

MOBILITÉS DOUCES

Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire (marche, vélo, trottinette, rollers, etc.)

PAMA

Plan d'action pour les mobilités actives

PDU

Plan de déplacements urbains

PLATEFORME

Espace séparé des voies automobiles, dédié à la circulation du tramway.

PLU-H

Plan local d'urbanisme et de l'habitat

PMR

Personne à mobilité réduite. Concerne toute personne qui, de façon temporaire ou permanente, peut être gênée dans ses déplacements. Outre les handicaps moteurs, visuels ou auditifs, les personnes avec poussettes, les femmes enceintes, les voyageurs encombrés de valises peuvent entrer dans cette catégorie.

REPORT MODAL

Changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV)

D'ici 2026, ce seront 200 à 250 km de pistes cyclables rapides et sécurisées qui seront créées pour faciliter les déplacements à l'échelle de toute la métropole.

SCOT

Schéma de cohérence territoriale

SITE PROPRE

Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif.

VIAIRE (RÉSEAU)

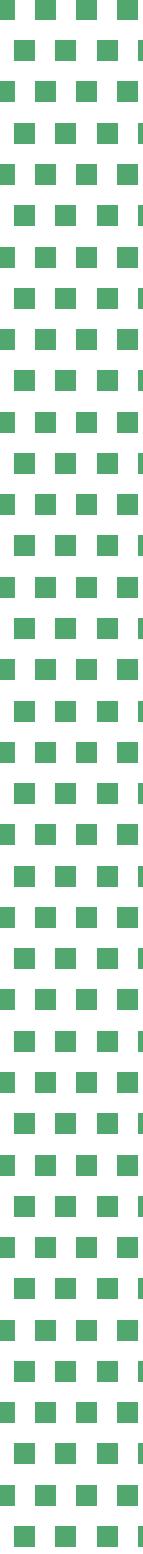
Réseau des voies de circulation urbaines, des plus importantes – autoroutes urbaines, boulevards – aux plus petites.

VITESSE COMMERCIALE

Vitesse moyenne de circulation sur une ligne de transport en situation d'exploitation régulière avec passagers. Les conditions de trafic (embouteillages) sont prises en compte dans le calcul de la vitesse commerciale.

NOTES

NOTES



NOTES

NOTES

EN SAVOIR + :
T9-SYTRAL.FR

CHARGÉE DE RELATION RIVERAINS :
T9-CONTACT@SYTRAL.FR

Suivez l'actu du projet !



Construisons ensemble le tramway **T 9** !

SYTRAL