



Ferrandière
Maisons-Neuves



Perralière
Grandclément

Réunion inter conseils de quartiers sur le projet T6 Nord 20/11/2019

Participants :

M Jean-Paul Bret, maire de Villeurbanne

Mme Laura Gandolfi, adjointe de quartier Gratte-ciel Dedieu Charmettes, Buers Croix Luizet

M Alain Brissard, adjoint de quartier Perralière Grandclément, Ferrandière Maisons Neuves

M Jérôme Safar, directeur de cabinet à la mairie de Villeurbanne

M Yoann Chapelet, chargé de mission déplacements à la mairie de Villeurbanne

M Axel Sabouret, chef de projet T6 au Sytral

CQ Perralière Grandclément

CQ Ferrandière Maisons-Neuves

Rappel du contexte

A l'issue des réunions organisées par le Sytral dans le cadre de la concertation préalable sur le projet T6 Nord, les conseils de quartier Perralière Grandclément et Ferrandière Maisons-Neuves ont souhaité réfléchir ensemble à l'arrivée de cette infrastructure à Villeurbanne, en ayant une vision dépassant le simple périmètre de leur quartier.

Ce travail ne visait pas le tracé du T6 Nord (bilan de la concertation et orientations du Sytral non encore connus au moment du travail), mais plutôt d'exprimer nos attentes en nous appuyant sur notre connaissance des quartiers traversés et en faisant des propositions sur des aspects qui nous apparaissent importants.

La réunion du 20 novembre a permis aux 2 conseils de quartier de présenter leur travail au maire de Villeurbanne, aux adjoints de quartier ainsi qu'au Sytral.

Bien que le sujet ne soit pas le tracé, une première partie de la réunion a été consacrée à ce sujet pour expliquer l'avancement des réflexions du Sytral et de la ville sur le sujet.

Confirmation du tracé préférentiel

Hôpitaux / chemin du Vinatier / route de Genas avenue Leclerc / place Grandclément / rue Jean Jaurès / avenue St Exupéry / rue Florian / rue Paul Verlaine / passage par l'avenue Henri Barbusse ou Paul Verlaine / avenue Barbusse Nord (ZAC Gratte-ciel Nord) / parc du Centre / rue Billon / passage sur les terrains de l'ex-usine ACI / avenue Salengro / La Doua Gaston Berger.

Précisions sur certains points de ce trajet

- le chemin du Vinatier sera élargi, des réserves foncières ont déjà été effectuées dans ce sens.
- rejoindre le gare de Villeurbanne par la route de Genas et Ave Leclerc, est le tracé préférentiel retenu par le Sytral. Les études se poursuivent.

Le passage du tram sur l'avenue Leclerc entraînera la relocalisation du marché, au moins temporairement, le souhait de la ville étant plutôt de regrouper les marchés forain et alimentaire vers la gare de Villeurbanne (marché forain déjà installé là-bas).

- devant les remarques formulées lors de la concertation préalable concernant le passage du tram par l'avenue H. Barbusse, il a été demandé au Sytral d'étudier le passage par la rue P. Verlaine jusqu'au cours Emile Zola.
- le futur prolongement de l'avenue H. Barbusse (provisoirement appelée Barbusse Nord) sera piétonnier, mais le tram y passera, quel que soit son tracé (H Barbusse ou P Verlaine). Les études de circulation déjà réalisées montrent que la traversée du cours Emile-Zola par le tram n'entraînera pas de perturbation trop importante.
- pour certaines voies assez étroites comme la rue Billon (surtout) et la rue Florian (partie entre Lafontaine et Tolstoï) des zones mixtes pourraient être mises en place : circulation du tram et circulation automobile réservée aux riverains.

Les stations



12 stations sont prévues sur les 5,5 km du parcours.

Leur implantation exacte n'est pas définie avec précision à ce stade du projet. Toutefois, la distance inter stations est d'environ 400 m (jusqu'à 600 m en fonction de la configuration des lieux).

Les stations seront placées à proximité des centres de vie ou d'emploi ou d'un équipement majeur. Certaines permettront également de desservir un futur projet urbain.

Les riverains et les usagers seront associés au fil des études au positionnement des arrêts.

La restructuration du réseau

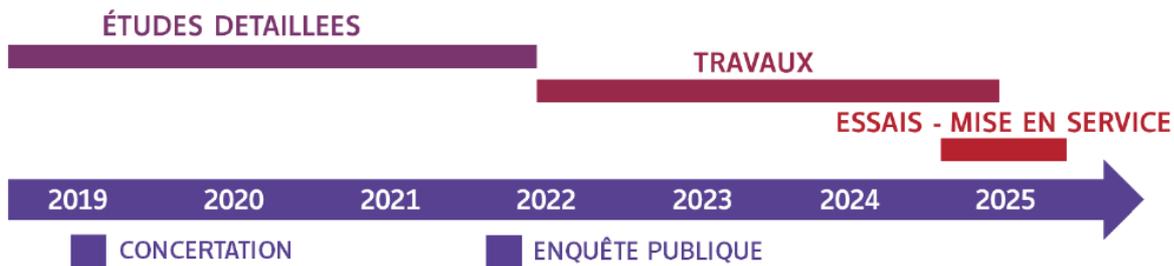
Le tram T6 Nord va entraîner une modification du maillage du réseau de transports en commun :

- modification ou suppression de certaines lignes de bus « faisant doublon » avec le T6,
- renforcement de l'efficacité de la desserte grâce aux nombreux points de correspondance avec les lignes structurantes du réseau (autres trams, métro ...)

Cette restructuration du réseau sera pensée environ 1 an avant la mise en service du T6 Nord de façon à coller au plus près à l'évolution des quartiers.

Le planning de l'opération

Le calendrier prévisionnel est le suivant :



Des consultations avec l'ensemble des parties prenantes et un processus de concertation régulier se dérouleront tout au long du projet.

Actuellement, le Sytral finalise le dossier de consultation qui permettra de retenir un maître d'œuvre, par les nouvelles équipes (municipale, Sytral, Métropole)

Comme pour toute opération de cette ampleur, les voies où circulera le T6 seront réaménagées de façade à façade (cf C3 récemment réalisé). A noter cependant que le Sytral s'engage à « mieux réussir l'intégration urbaine, la végétalisation » le long du T6 que sur le tracé du C3. Ainsi, le cahier des charges met un accent très fort sur l'aspect environnemental, la lutte contre les îlots de chaleur urbains, la végétalisation (haute et basse), l'inscription dans de grandes trames vertes, la dés-imperméabilisation des sols...

Le budget

Le T6 Nord représente un budget de 140 millions d'euros répartis de la façon suivante :

- Environ 90 millions de travaux
- Environ 50 millions pour
 - les frais d'études et de maîtrise d'ouvrage,
 - les acquisitions foncières
 - les déviations de réseaux, frais d'experts
 - l'investissement dans 4 rames supplémentaires,...

Après ce temps consacré aux précisions concernant l'avancement du projet, les échanges se sont concentrés sur les propositions/remarques des conseils de quartier.

En résumé, « nous » avons bien travaillé car sur la majorité des propositions ou points d'attention soulevés, le Sytral a affirmé que ces sujets étaient intégrés dans les réflexions et traduites dans les cahiers des charges... (végétalisation et matériaux, trottoirs confortables, mobilier d'assise, place des vélos avec mobilier d'accroche, association des CQ sur la localisation des stations, travail avec d'autres associations pour croiser les regards...).

Plus précisément, sur **la végétalisation**, les conseils de quartier ont rappelé aux SYTRAL et à la Ville l'importance vitale de lutter contre les îlots de chaleur urbains (ICU), par :

- la plantation d'arbres dès que possible, d'essences variées, adaptées au réchauffement climatique, d'un développement permettant un ombrage bienfaisant ;
- des plantations plus basses (buissons, massifs, arbustes), dans des dimensions généreuses pour le verdissement, la désimperméabilisation des sols, la préservation de la biodiversité,

- l'esthétique des voies, mais aussi le confort que cela procure aux piétons (mise à distance des voies, possibilité de se reposer si quelques mobiliers urbains sont installés...);
- et bien entendu, l'engazonnement des voies si cela s'avère possible.

Le représentant du Sytral a présenté les grandes lignes de ce qui serait demandé aux maîtres d'œuvre qui seront en charge de réaliser ces aménagements.

L'accent est vraiment mis sur la végétalisation pour les raisons soulevées ci-avant : lutte contre les ICU, esthétique, préservation de la biodiversité ainsi qu'inscription dans de grandes trames vertes. Engagement a été pris que l'ambiance serait beaucoup plus végétale que le long de C3, avec toutefois les contraintes d'un tracé en ville dense.

Concernant l'engazonnement de la plateforme, il est demandé « de base » aux concepteurs, charge à eux d'apporter la preuve que ceci n'est pas que de l'esthétique mais que des solutions sont trouvées pour infiltrer l'eau et donc que cela peut contribuer au rafraîchissement de l'air. La partie esthétique est juste la portion émergée de l'iceberg. C'est pourquoi le cahier des charges prévoit dans la mesure du possible l'utilisation de matériau permettant la désimperméabilisation des parcours et la création de zones de récupération d'eau.

Il va de soi que la végétalisation de la plateforme ne pourra avoir lieu aux carrefours et dans les zones de circulation mixte (circulation des véhicules des riverains).

En ce qui concerne **la place laissée à la voiture** dans ce projet, pas question de supprimer sa présence, sa circulation. Une certaine « évaporation du trafic » est constatée dans la Métropole (et ailleurs) après chaque aménagement diminuant l'espace dédié à la circulation automobile ; cela est renforcé par l'existence d'un réseau TC de qualité. Toutefois, il est évident que le passage du T6 s'accompagnera de la suppression de places de stationnement, comme cela est le cas à chaque infrastructure lourde (cf le C3 dont les récents aménagements ont transformé l'ambiance du cours Tolstoi en lui rendant de la lisibilité).

En matière de **relation avec les habitants et usagers**, le Sytral indique prévoir une cellule renforcée (par rapport aux mesures mises en place pour le C3) afin que des temps d'échange soient organisés et que les informations soient diffusées plus efficacement aux habitants (et pas seulement aux riverains).

Les Conseils de quartier ont demandé à être informés régulièrement de l'avancement des études, des évolutions du projet, et à être associés suffisamment en amont dans les futures étapes du projet.

Il est pris rendez-vous pour l'automne prochain, après les élections municipales, le choix du maître d'oeuvre et avant l'enquête publique pour faire le point.