



COMPTE-RENDU :
Atelier Secteur Centre
Jeudi 1 avril 2021



Animation et co-animation des tables-rondes :

- Marianne RIBOULLET, agence Sennse
- Claire LUGNE, agence Sennse
- Eloïse RABIN, agence Sennse
- Salomé DRIEUX-BENEFICE, agence Sennse

Intervenant.es :

- Axel SABOURET, Chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER, Responsable concertation, SYTRAL
- Gautier ROUHET, Directeur adjoint du développement, SYTRAL
- Armelle GAUTIER, Cheffe de projet, SYTRAL
- Yoann CHAPELET, Chargé des déplacements à la mairie de Villeurbanne
- Hervé DESBENOIT, Directeur du développement urbain à la mairie de Villeurbanne
- Hélène GOUEDARD, Chargée d'études, Egis
- Bertrand SAVARIT, Responsable Infrastructure et voie ferrée, Egis

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

Nombre de connexions : 22 participants (au maximum) – Atelier limité à 50 participants

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

1. Mise en contexte

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

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

L'atelier sur le secteur Centre, qui s'est tenu le jeudi 1^{er} avril, avait pour objectifs de :

- Présenter les enjeux du projet sur le secteur allant de la place Grandclément au métro Gratte-Ciel ;
- Echanger sur les enjeux d'insertion et de desserte dans ce secteur.

2. Ouverture de l'atelier

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

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

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

- Ferrandière – Maisons Neuves : 13 %
- République : 0 %
- Centre de Villeurbanne : 13 %
- Gratte-Ciel : 40 %
- Autre : 34 %

Une majorité des participants habite à Gratte-Ciel.

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

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

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

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

- Oui : 67 %
- Non : 33 %

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

3. Le projet T6 Nord - secteur Centre

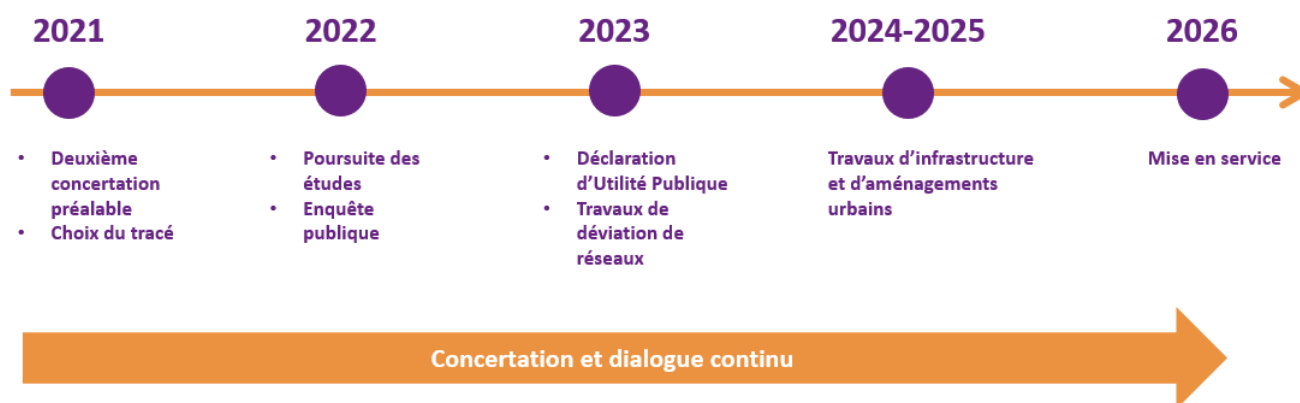
L'animatrice projette une vidéo qui présente les itinéraires soumis à la concertation.

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

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

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

Axel Sabouret détaille le calendrier du projet :



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

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

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

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

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

Axel Sabouret détaille les principaux critères de l'analyse multicritère sur le secteur Centre Grandclément – Gratte-Ciel :

Desserte des quartiers

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

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

Le tracé imaginé permet également de conforter la desserte du centre-ville et d'améliorer la desserte du quartier Maisons Neuves.

Sur le secteur, quatre stations sont aujourd'hui envisagées : Saint Exupéry, Verlaine, Hôtel de Ville-TNP et Gratte-Ciel, en plus de la station Grandclément, imaginée à l'ouest de la place.

Insertion

Axel Sabouret précise qu'un des enjeux du projet est l'intégration de la plateforme dans le tissu existant. Aujourd'hui, le réseau tramway est en site propre à Lyon. Pour ce nouveau tramway, des zones banalisées vont être imaginées - rue Bienvenus et rue Billon - avec un partage de la voirie entre la voiture et le tramway.

De plus, le centre-ville de Villeurbanne va être piétonnisé, le tramway traversera donc une aire piétonne, de la rue Paul Verlaine jusqu'à la ZAC Gratte-Ciel. La plateforme sera alors partagée avec les piétons et les véhicules de livraison. Les accès aux parkings ou riverains seront maintenus.

Enfin, la conservation du cèdre du Parc Vaclav Havel nécessite une fermeture ponctuelle à la circulation de la rue Florian et un accès riverain par la plateforme. Cela implique une discontinuité pour les aménagements cyclables.

Vie urbaine

Axel Sabouret explique que peu de zones pavillonnaires se trouvent sur le secteur. Ainsi, le tramway va accompagner la dynamique commerciale de Gratte-Ciel.

L'arrivée du tramway va également être un levier de réaménagement de la rue Verlaine, notamment en termes de végétalisation.

Modes actifs et aménagements cyclables

Axel Sabouret précise que lorsque la voirie est assez large, les différents modes de déplacements peuvent être séparés, par exemple sur l'avenue Jean Jaurès.

En revanche, lorsque la largeur de la voirie est trop faible, les vélos et les piétons vont cohabiter et donc circuler sur la même voie. Ce sera notamment le cas au niveau du parc Haclav Havel.

Le tracé du tramway sur le secteur correspond en partie à des axes forts du Plan d'Action des Mobilités Actives, ainsi, des sites dédiés pourront être réalisés sur ces axes.

Réseaux

Axel Sabouret indique qu'au Sud du secteur, les réseaux vont pouvoir être relocalisés sans travaux ou coûts supplémentaires.

En revanche, dans le centre-ville, sur la rue Verlaine, il existe quelques contraintes liées à l'assainissement et au chauffage urbain.

Environnement

Axel Sabouret annonce que sur la partie du tracé allant de Grandclément jusque la rue Verlaine, il est possible de revégétaliser toute la zone en mettant des strates basses et en végétalisant la plateforme. En effet, celle-ci étant en site propre, elle peut être engazonnée. Il précise que les services de secours peuvent évidemment emprunter les plateformes végétales.

Sur la partie nord, une végétalisation est également possible. C'est une véritable opportunité pour les rues minérales comme la rue Paul Verlaine.

Globalement, une bonne désimperméabilisation des axes est possible sur le secteur Centre.

Circulation

Axel Sabouret rappelle qu'au nord, le tracé va être piétonnisé de la rue du 4 août jusqu'au cours Emile Zola et sera donc réservé au tramway et aux piétons. La piétonnisation n'interdit pas la circulation pour les riverains et les livraisons.

La rue Florian sera mise à sens unique et coupée à la circulation à la hauteur du parc Haclav Havel.

Délais travaux

Axel Sabouret explique que les travaux dans le secteur seront relativement lourds. En effet, des axes forts de circulation vont être impactés, notamment la route de Jonas, la rue Jean Jaurès ou encore la rue Anatole France. Cela pourra engendrer des risques de congestion sur les carrefours pendant la phase travaux.

L'accès aux commerces et aux habitations sera néanmoins toujours maintenu pendant la phase travaux.

Il ajoute que la métropole de Lyon mène le projet de réaménagement de la place Grandclément et précise que les travaux auront lieu en même temps que ceux du tramway afin de ne pas faire durer les nuisances pour les riverains.

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

4. Les tables-rondes

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

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

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

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

Circulation :

- Plusieurs participants sont inquiets quant aux effets de l'arrivée du tramway sur la circulation automobile, notamment en cas de report de la circulation dans des quartiers déjà assez denses.
- D'autres participants s'attendent à ce que cette circulation diminue avec l'arrivée du T6N, étant donné que de nombreuses personnes l'emprunteront au lieu d'utiliser leur véhicule personnel.

Desserte :

- Si pour certains participants la desserte du quartier est déjà très satisfaisante, d'autres attendent avec impatience le tramway qui va desservir l'axe entre Grandclément et le centre de Villeurbanne et permettra donc à toute une population de se rapprocher du centre de Villeurbanne.
- Les participants expriment également une attente en termes de désenclavement des quartiers.

Mobilités actives :

- Les participants attendent une amélioration des pistes cyclables avec l'arrivée du tramway. Ces pistes vont rendre plus facile d'accès certains lieux, par exemple la Doua.
- Un participant remonte une attente particulière sur l'axe allant de rue Verlaine à la rue Florian. Il souhaiterait que le réseau express vélo passe sur cet axe fort.
- Globalement, les participants espèrent que le tramway accompagne le développement des modes actifs.

Nuisances :

- Des participants appréhendent les nuisances sonores et la dégradation de la qualité de vie, notamment rue Paul Verlaine.
- D'autres s'attendent à la baisse de la pollution et du bruit avec l'arrivée du tramway.

Réseau existant :

- Les participants souhaitent que le futur tramway permette une alternative au bus C26, qui est défaillant sur l'axe Grandclément – Gratte-ciel.
- Cette nouvelle ligne forte nord – sud apparaît aux yeux des participants comme une liaison directe avec la ligne A, La Doua et les hôpitaux. Le T6N semble également une belle occasion pour un rabattement vers le métro afin de rejoindre la presqu'île. Ainsi, les participants ont une forte attente pour l'interconnexion entre le T6N et les lignes existantes.

Sécurité :

- Une crainte concerne la sécurité autour des futures stations. Les abords des stations devront être sécurisés notamment pour les personnes malvoyantes (système adapté aux passages piétons, balises sonores...).
- De plus, le tramway devra être accessible à tous : famille, enfants, personnes en horaires décalées notamment pour le personnel des hôpitaux, personnes âgées...

Végétalisation :

- Une attente forte des participants concerne la végétalisation aux abords des stations ainsi que l'engazonnement de la plateforme et son imperméabilisation. Cependant, les participants attirent l'attention sur l'engazonnement qui doit être également gage d'écologie notamment pour la consommation d'eau.

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

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

Place Grandclément

- Des participants mettent en avant le fait que le tramway et la ligne C11 doivent cohabiter.
- Des participants veulent que la compatibilité des différents modes de déplacement et du stationnement soit assuré.
- Les participants se demandent également comment le secteur de la place Grandclément va être réaménagé.

Rue Garibaldi

- Un participant propose de planter des essences d'arbres aux odeurs agréables au printemps.

Groupe scolaire - Collège Jean Jaurès

- Les participants demandent une attention particulière dans ce secteur où les circulations piétonne et automobile sont importantes.

Rue Florian

- Les participants font remonter leurs craintes sur la sécurité et les accidents dans cette rue car plusieurs modes de transports s'y regroupent. Ils proposent de réaliser soit une piste cyclable soit une voie de tramway.
- Les participants se questionnent sur le devenir des places de stationnement rue Florian et rue Verlaine.

Carrefour Verlaine/Tolstoï

- Au niveau du carrefour Verlaine - Tolstoï, le tramway sera à proximité des habitations, plusieurs participants expriment le souhait d'avoir un bon traitement des nuisances sonores et des vibrations.

Parc Vaclav Havel

- Des participants se demandent comment seront aménagés les alentours du parc.
- Des participants demandent à ne pas réduire les trottoirs alors que des écoles sont à proximité.
- Certains participants relèvent les risques d'accidents dus à la cohabitation des vélos et des piétons.
- Les participants souhaitent que le cèdre soit préservé.

Rue Paul Verlaine

- Un participant craint que la volonté d'insertion d'autres modes de transport dans la rue Verlaine, qui n'est pas très large, empêche une bonne végétalisation de la rue et que celle-ci reste donc très minérale.
- Des participants craignent des nuisances sonores dues au tram.
- Les participants s'inquiètent de la coexistence entre les piétons et les cyclistes rue Verlaine. Ils conseillent de réaliser une piste cyclable ou un axe vélo fort en parallèle.
- Les participants pensent qu'une vigilance doit être portée sur la vitesse du tramway en ligne droite pour que les autres modes soient tout de même sécurisés.
- Un participant relève qu'il serait intéressant pour les commerces de réaliser une zone piétonne rue Verlaine et Avenue Henri Barbusse.
- Un participant pense que l'axe rue Paul Verlaine – rue Jean Bourgey risque de couper le quartier en deux.

Rue du 4 août

- Les participants trouvent à la rue du 4 août un intérêt particulier en termes de desserte du fait de son utilisation lors des travaux du C3.
- Un participant demande donc de prendre en compte la rue du 4 août et propose de réaliser une station à proximité.

Rue Clément Michut

- Les participants attirent l'attention sur le fait que la rue soit en sens unique et se demandent si elle va changer de sens ou passer en double sens.

Allée Léon Meiss

- Un participant craint qu'un passage du tramway à côté du parc ne crée une zone d'attente.

Rue Jean Bourgey

- Un participant se questionne sur le devenir de la rue Jean Bourgey après l'insertion du tramway puisqu'elle est particulièrement étroite.

Remarques générales sur les enjeux d'insertion sur le tronçon Centre

- Les participants souhaitent qu'une attention particulière soit donnée à l'acoustique et aux nuisances sonores. Ils souhaiteraient également pouvoir suivre les études réalisées sur ce sujet.
- Un participant ne comprend pas la philosophie de ligne de centre-ville et ne retrouve pas la logique de ligne en rocade.
- Un participant décrit le prolongement du T6 comme un axe trop centré qui ne sera donc pas compétitif par rapport à la voiture.
- Des participants accordent une grande attention à l'impact des travaux sur les commerces et pensent que le tramway est une opportunité pour ces commerces.
- Plusieurs participants souhaiteraient connaître le plan de circulation futur. Ils craignent un report de trafic sur des rues connexes trop important.

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

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

Station Saint-Exupéry

Localisation

- Des participants souhaitent que la station soit au plus proche du collège, sur la rue Jean Jaurès. Un point d'attention est tout de même soulevé sur la localisation de la station en face de l'entrée du collège, elle pourrait entraîner des flux massifs de collégiens qui sortent de la station.
- Certains participants proposent que la station soit à équidistance entre la rue Verlaine et la place Grandclément.

Aménagements aux abords

- Des participants souhaitent que la traversée des piétons soit facilitée notamment avec l'aménagement de quais peu surélevés.
- Certains participants demandent à veiller à une bonne insertion visuelle du tramway.
- Des participants suggèrent une alimentation du tramway par le sol.*

Intermodalité et accès

- Une intermodalité avec le C11 est souhaitée au niveau de la future station Saint-Exupéry.

Station Verlaine

Localisation

- Des participants proposent de positionner les deux quais dans des rues différentes avec un seul sens passant par le cours Tolstoï.
- Un participant souhaite que la station soit à côté de la rue Verlaine afin de favoriser la circulation au niveau de l'intersection. Il apparaît compliqué de réaliser une station rue Florian notamment pour la sécurité et du fait de la présence du cèdre dans le parc Haclav Havel.
- Un autre participant ne souhaite pas une station rue Verlaine car celle-ci serait trop proche de la station Hôtel de Ville-TNP.
- D'autres participants proposent de positionner la station au nord du cours Tolstoï, sur la rue Verlaine ou encore au sud du cours Tolstoï, au niveau du parc.

Aménagements aux abords

- Les participants souhaitent une bonne végétalisation des abords de la station afin d'éviter le minéral. Un participant donne l'exemple de la ZAC des Maisons Neuves aménagée avec des arbres fruitiers.
- Des participants demandent l'aménagement d'un quai central ainsi qu'une alimentation par le sol afin d'éviter les nuisances visuelles et l'électrosensibilité.

Intermodalité et accès

- Les participants souhaitent que les stations vélo'v soient conservées.
- Certains remarquent que le tracé vert semble offrir une meilleure connexion au métro.
- Des participants demandent que la station soit connectée au mieux au métro et au C3. De plus, il paraît important de rapprocher la station du cours Tolstoï afin de transiter du tram au Trolley Bus.
- Une liaison sécurisée pour les piétons entre le T6N et le C3 est souhaitée.

Station Hôtel de Ville – TNP

Localisation

- Des participants demandent de localiser la station au niveau de la mairie de Villeurbanne afin de retrouver la connexion avec la ligne C26. Cela permettrait également de ne pas avoir à contourner la mairie.
- Un participant propose de réaliser la station vers la poste afin que les stations Verlaine et Hôtel de Ville soit plus éloignées.
- Un autre participant explique que si le tracé vert est choisi, la station devra être localisée au niveau de la rue du 4 août.

Aménagements aux abords

- Des participants pensent que les aménagements aux abords de la station semblent déjà très bons.
- Un participant explique donc qu'il faudrait maintenir les aménagements existant et prévoir une alimentation du tramway par le sol pour ne pas créer de lignes aériennes.

Intermodalité et accès

- Des participants souhaitent que les stations vélo'v existantes soient conservées.
- Des participants suggèrent que la station offre une connexion avec le bus 69 et le C3.

Station Gratte-Ciel

Localisation

- Des participants demandent qu'une attention particulière soit portée aux flux piétons sur le cours Emile Zola.

Les avis sur la localisation de la station dépendent du tracé choisi :

Pour le tracé vert, les participants souhaitent que la station se trouve :

- à proximité immédiate des axes du métro ;
- à côté du parc pour un accès direct au métro en traversant le parc ;
- au niveau du métro, mais plus loin de Gratte-Ciel, en ajoutant une station au niveau d'Anatole France.

Pour le tracé rouge les participants souhaitent que la station se trouve :

- en-dessous du cours E. Zola ;
- au bout de la rue Verlaine.

Aménagements aux abords

- Des participants demandent que les vitres soient retirées de l'arrêt pour éviter les congestions de voyageurs en station et pour faciliter la traversée.
- Des participants souhaitent pour cette station également une alimentation du tramway par le sol
- Des participants souhaitent que les intrusions soient limitées sur la plateforme.

Intermodalité et accès

Sur le tracé vert :

- Des participants demandent que la circulation soit repensée au niveau du carrefour car le flux de voitures est important.
- Des participants relèvent la proximité avec le métro et la trouve intéressante.

Sur les deux tracés :

- Les participants demandent une attention particulière aux cyclistes et souhaitent que des aménagements sécurisés pour les vélos soient insérés.

Remarques générales à toutes les stations

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

Aménagement aux abords des stations :

- Penser le stationnement par exemple avec des parkings en hauteur.
- Réaliser une signalétique dynamique pour les vélos.
- Limiter le stationnement et le différencier entre les résidents et les visiteurs.
- Indiquer la position des portes du tramway avec un système de marquage au sol afin d'aider les personnes malvoyantes.
- Prévoir un revêtement de sol adapté aux malvoyants.
- Végétaliser au maximum les abords des stations afin de réduire les îlots de chaleur et encourager les déplacements piétons.
- Ne pas prévoir de vitres aux stations dans les rues les plus étroites car elles congestionnent les voyageurs qui doivent sortir des stations.

Intermodalité et accès :

- Ne pas mettre les pistes cyclables trop proches du tramway afin de limiter les risques d'accidents.
- Avoir des rabaissements sur les trottoirs pour permettre des continuités piétonnes et inciter les automobilistes à ralentir. Cependant, faire attention aux personnes malvoyantes qui ont besoin des bordures de trottoirs pour se localiser.
- Créer des stationnements sécurisés pour les vélos et pouvoir accéder aux stationnements vélos avec le badge des transports en commun.

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

5. Zoom sur la concertation

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

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

Elle présente ensuite les modalités de participation :

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

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

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

- 1 atelier sur le secteur nord, en ligne
- 2 permanences en ligne

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

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

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

6. Conclusion

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

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

- L'insertion fine du tracé : 40%
- L'aménagement de nouveaux cheminements pour les modes actifs : 40%
- L'amélioration du partage de la voirie entre les différents modes : 30%
- Le réaménagement de l'espace public : 40%
- La végétalisation des secteurs traversés : 60%
- La connexion à d'autres modes de transports : 50%
- La recomposition des plans de circulation et de stationnement : 40%

Pour les participants la priorité est à donner à la végétalisation des secteurs traversés, puis à la connexion à d'autres modes de transport.

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



Atelier Secteur Centre

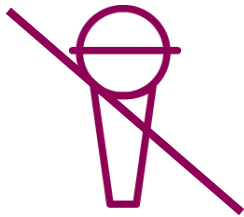
01/04/2021

Construisons ensemble le tramway  !

 SYTRAL

Les modalités d'échanges et de contributions : mode d'emploi

Durant la présentation, nous vous invitons à...



Couper votre micro pour permettre à tous une écoute de qualité



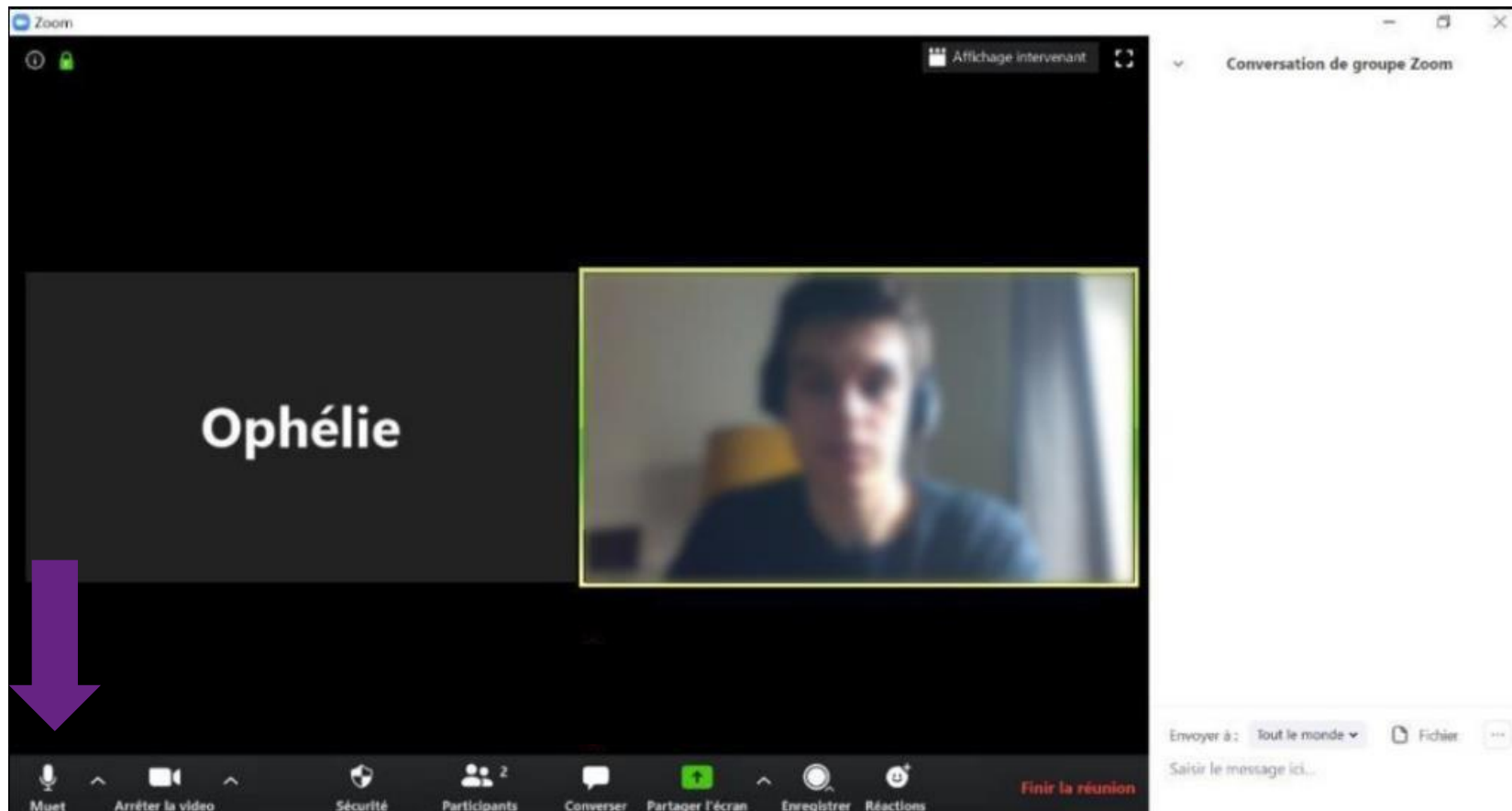
Déposer vos questions ou remarques via l'outil Converser

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

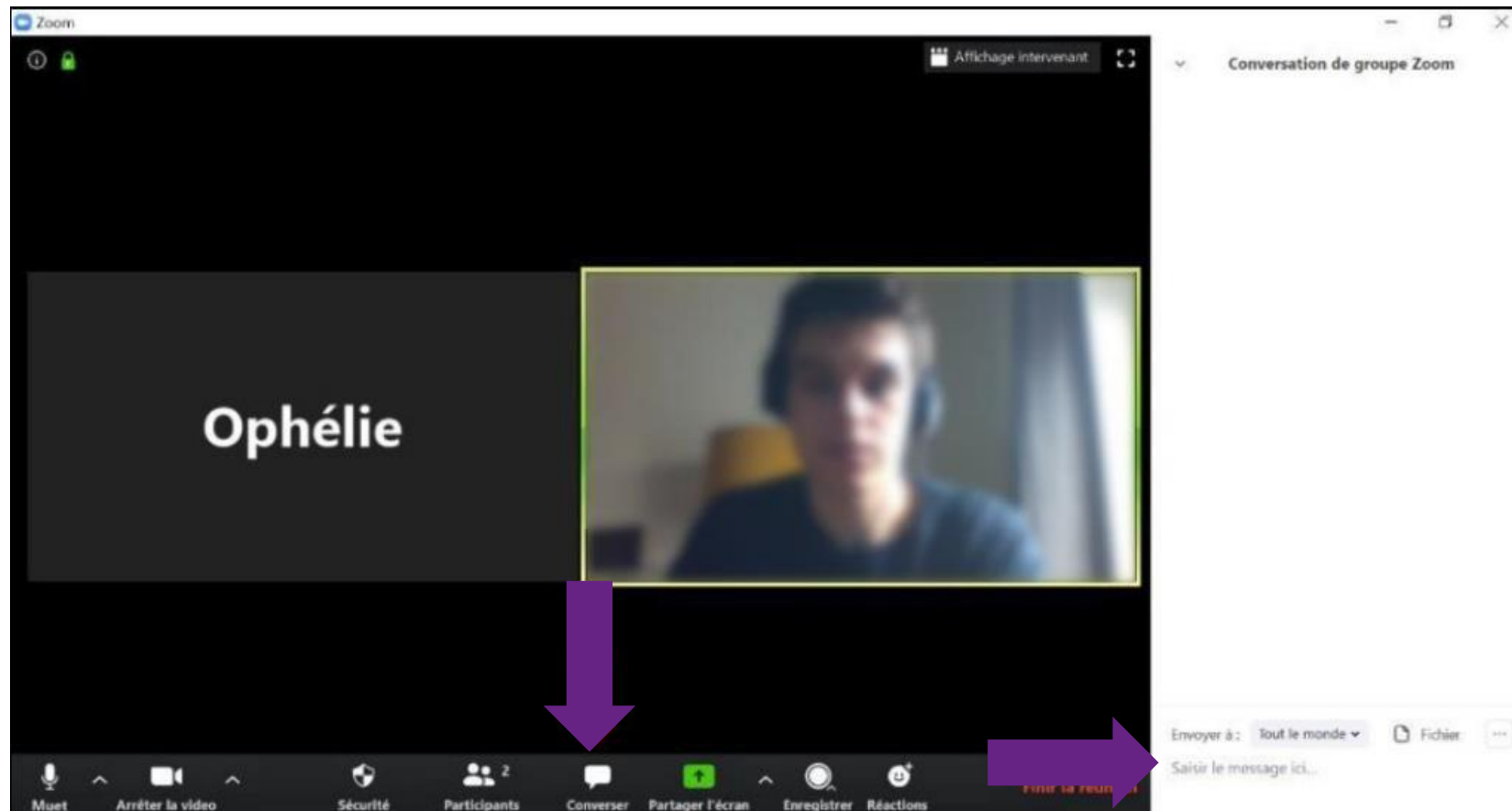


Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main

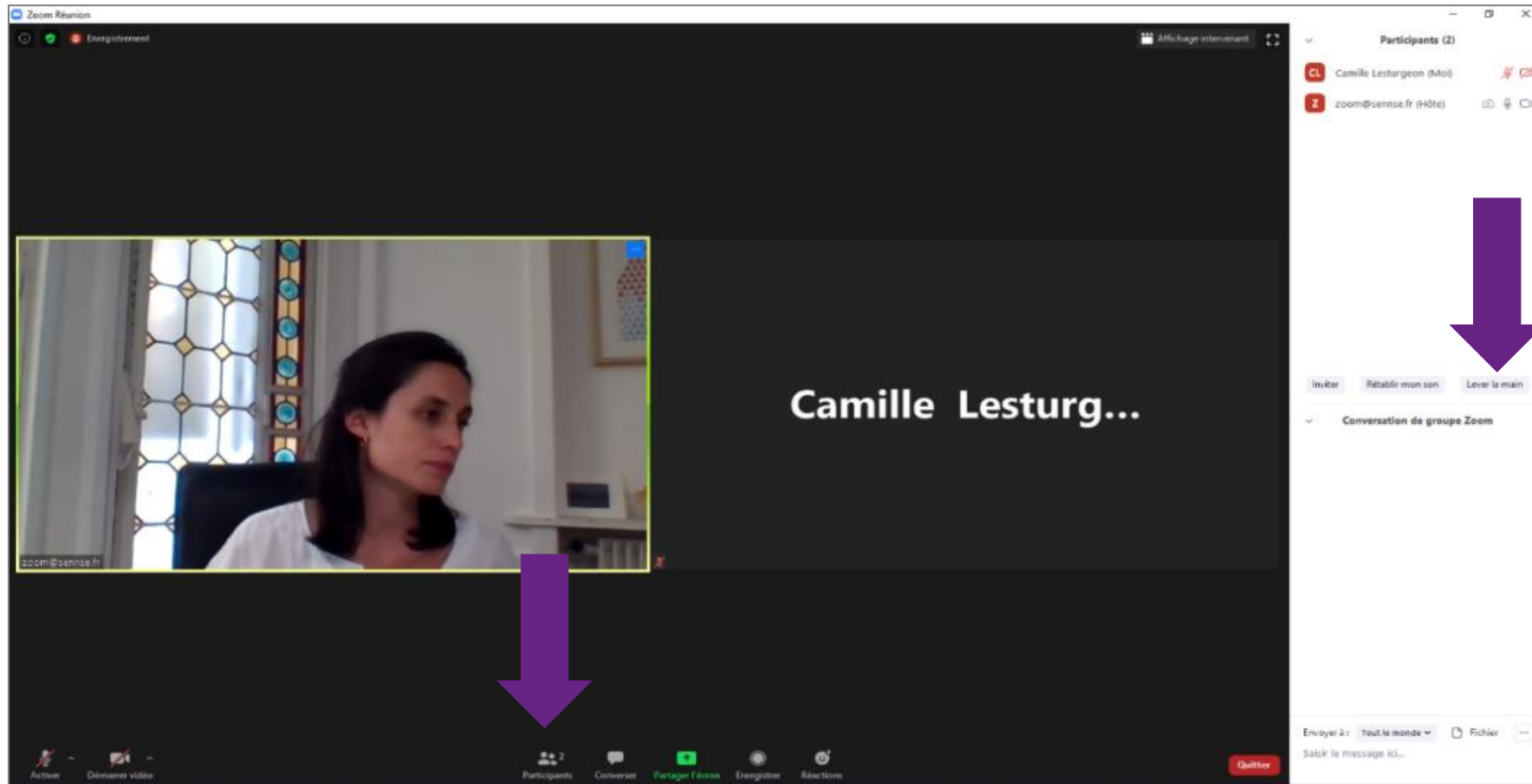
Couper votre micro : comment faire ?



Utiliser le tchat : comment faire ?



Outil « Lever la main » : comment faire ?



Un numéro de téléphone

En cas de mauvaise connexion, un numéro de téléphone est à votre disposition :

01 86 99 58 31 France

ID de réunion : 816 7216 2791

Concertation préalable

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

Du 15 mars au 12 avril 2021

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

Sondage 1

Dans quel quartier habitez-vous ?

Objectifs de l'atelier

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

Les intervenants ce soir

Axel Sabouret

Chef de projet T6 Nord



Séverine Lardellier

Responsable concertation



Déroulé de l'atelier

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

Sondage 2

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

Le T6 Nord aujourd'hui

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Les chiffres clés



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



11 à 12 stations



La Doua – Hôpitaux Est en
20 minutes



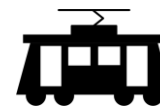
55 000 voyages / jour



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

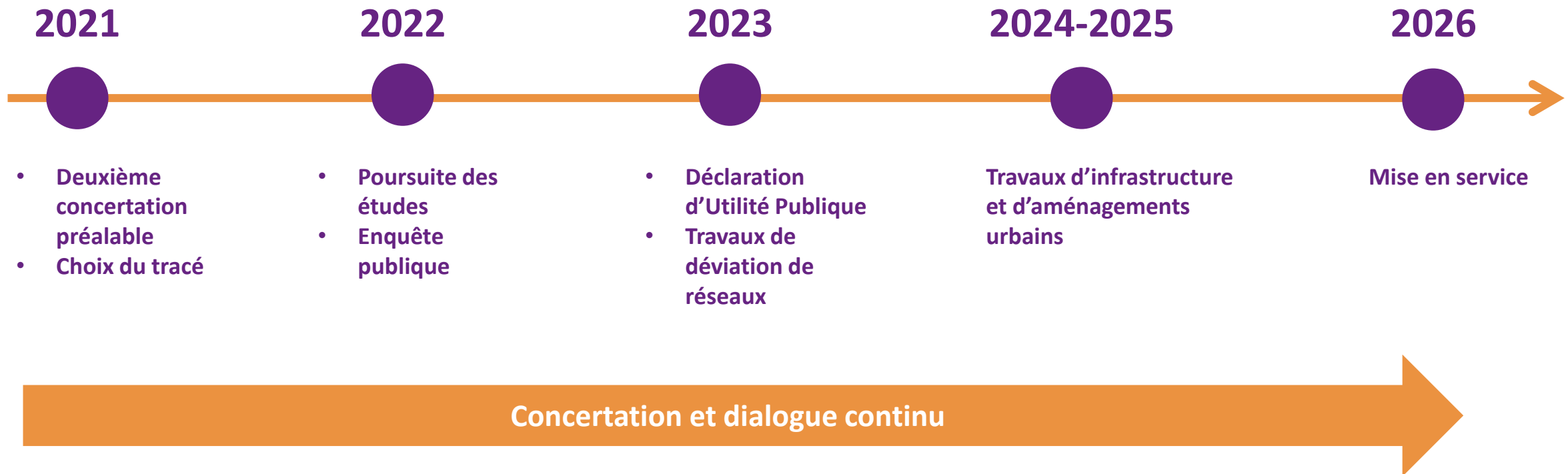


140 M€



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

Un projet à horizon 2026



Les enjeux du projet sur le secteur Place Grandclément < > Métro Gratte-Ciel

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

L'analyse multicritère

- **Un outil d'aide à la décision** qui participe à **éclairer le choix d'un tracé.**
- Un élément central des études préliminaires qui se base sur **une série de diagnostics centrés sur la faune et la flore, l'urbanisme et paysage, le transport, la conception et les contraintes techniques de mise en œuvre.**

Les 11 critères de l'analyse multicritère

DESSERTE DES
QUARTIERS



INSERTION

INTÉGRATION DANS LES SECTEURS CONTRAINTS



VIE
URBAINE

MODES ACTIFS
ET AMÉNAGEMENTS
CYCLABLES



CIRCULATION



ENVIRONNEMENT

RÉSEAUX



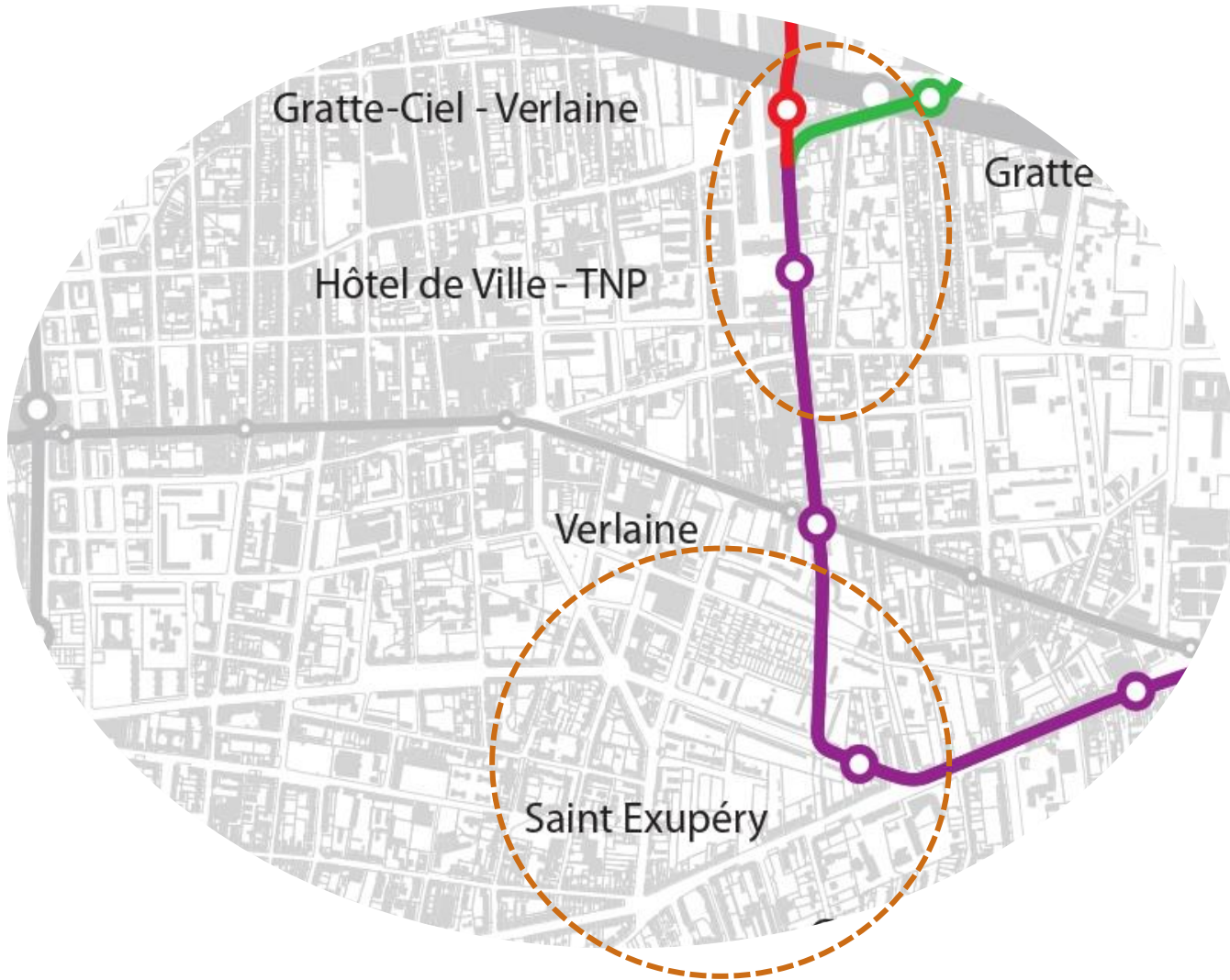
EXPLOITATION



DÉLAIS
TRAVAUX

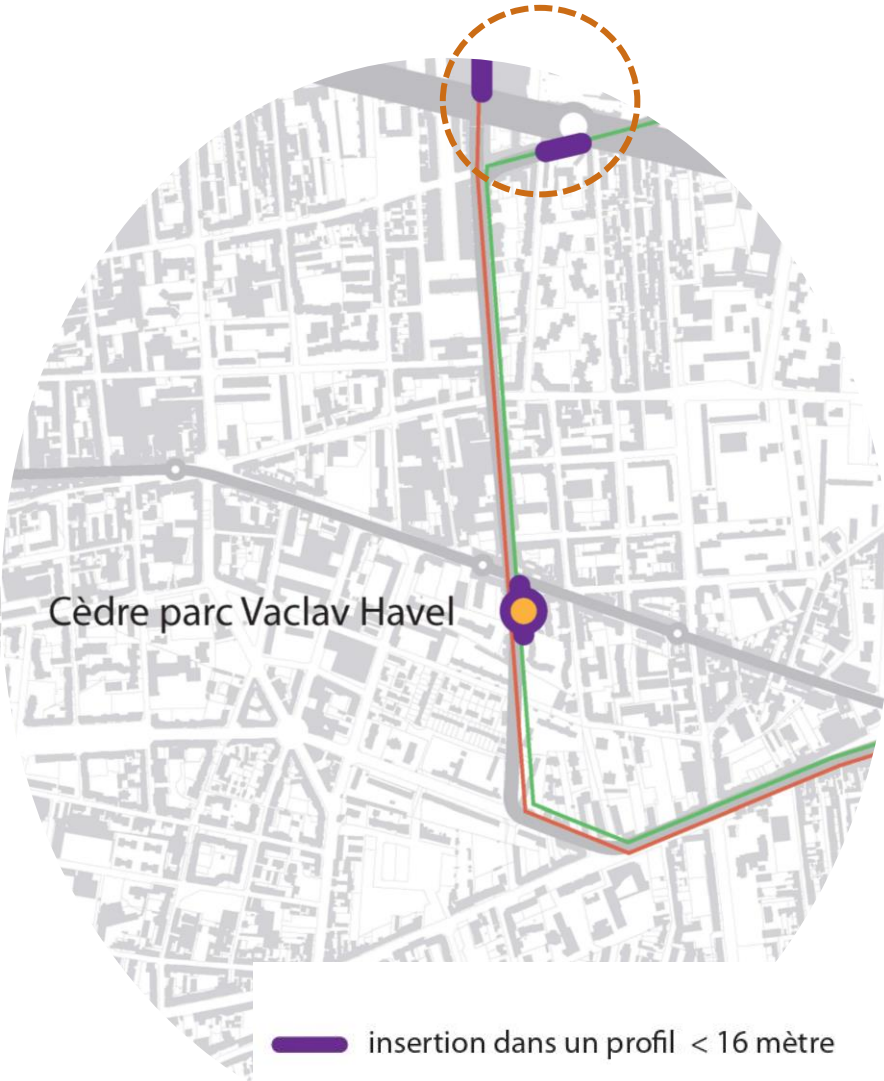
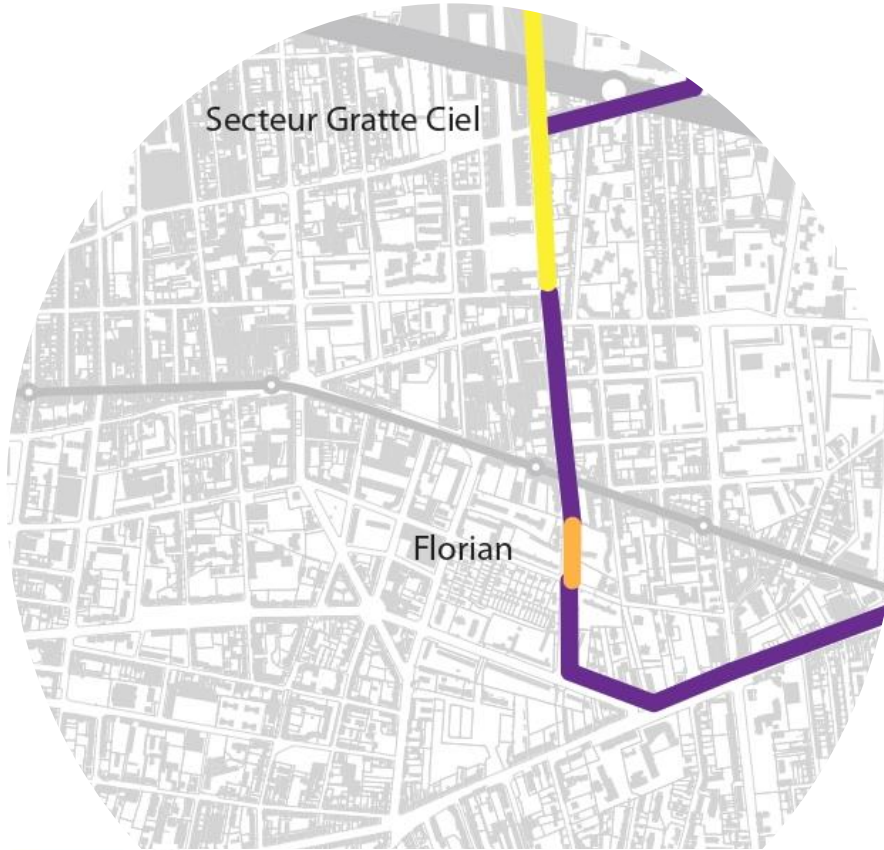


COÛTS



Secteur Centre

- > Desserte du centre-ville confortée
- > Amélioration globale de la desserte quartier Maisons Neuves
- > 4 zones de stations envisagées



Site propre

Aire piétonne

Zone d'accès réservé riverains

insertion dans un profil < 16 mètre

point dur d'insertion à faible impact

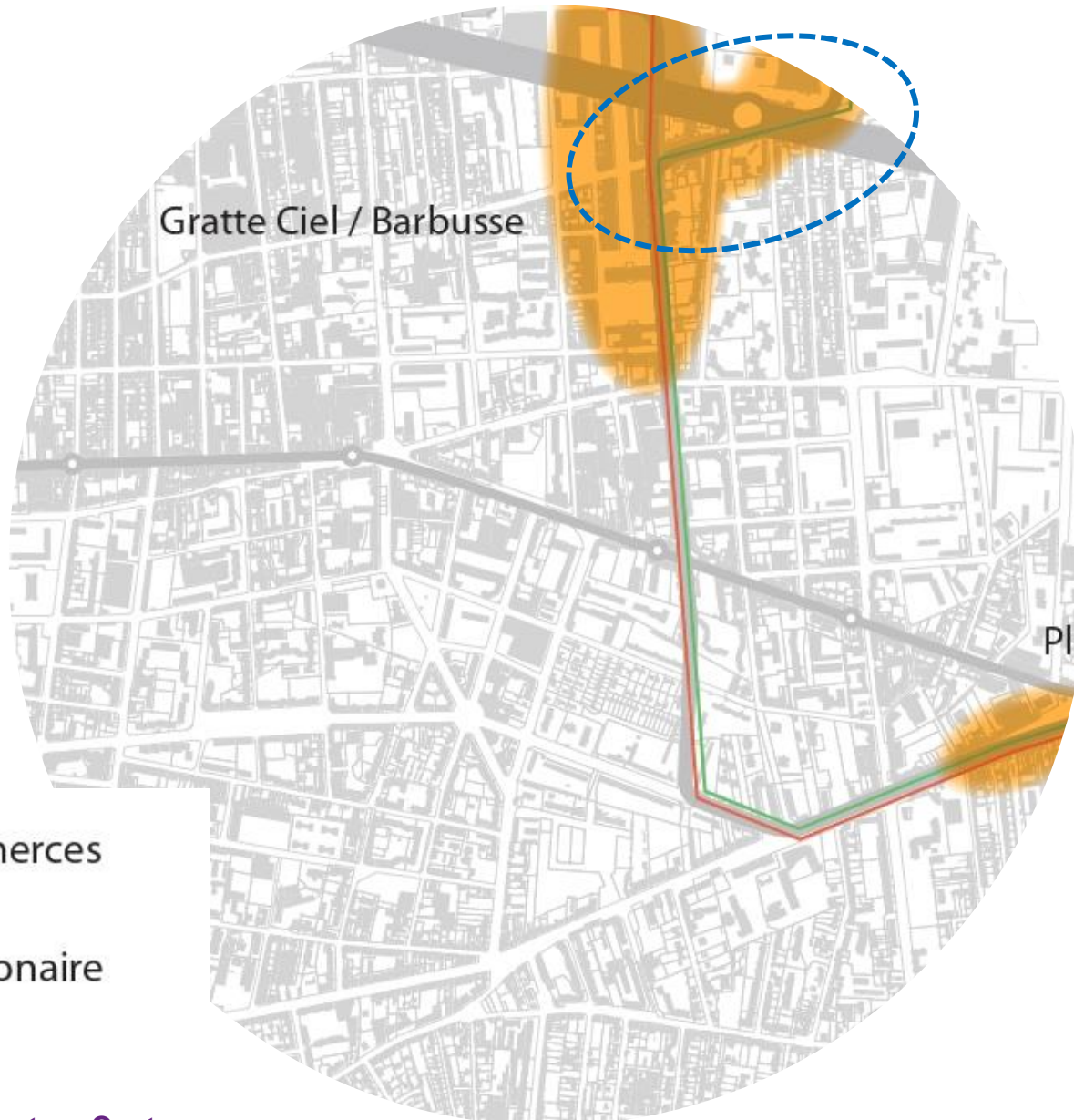
point dur d'insertion à impact moyen

point dur d'insertion à fort impact

Secteur Centre

> Aire piétonne sur la rue Paul Verlaine > plateforme partagée avec les piétons et véhicules de livraison. Accès aux parkings maintenus.

> Conservation du cèdre du Parc Vaclav Havel nécessite une fermeture ponctuelle de la rue Florian et un accès riverain par la plateforme, et implique une discontinuité pour les aménagements cyclables



zone de commerces

zone de pavillonnaire

Secteur Centre

> Tramway favorable à la dynamique commerciale de Gratte-Ciel.

> Apaisement de l'axe Verlaine qui constitue un levier de réaménagement.

MODES ACTIFS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



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

PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives)






-  itinéraire structurant
-  itinéraire secondaire



Secteur Centre

- > Séparation des fonctions (trottoirs, chaussée routière, pistes cyclables) classique sur l'avenue Jean Jaurès
- > Zone 30 et contre sens cycle sur la portion qui emprunte l'avenue Saint-Exupéry
- > Zone de rencontre et/ou de mixite sur la rue Florian et une portion de la rue Verlaine

Légende

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









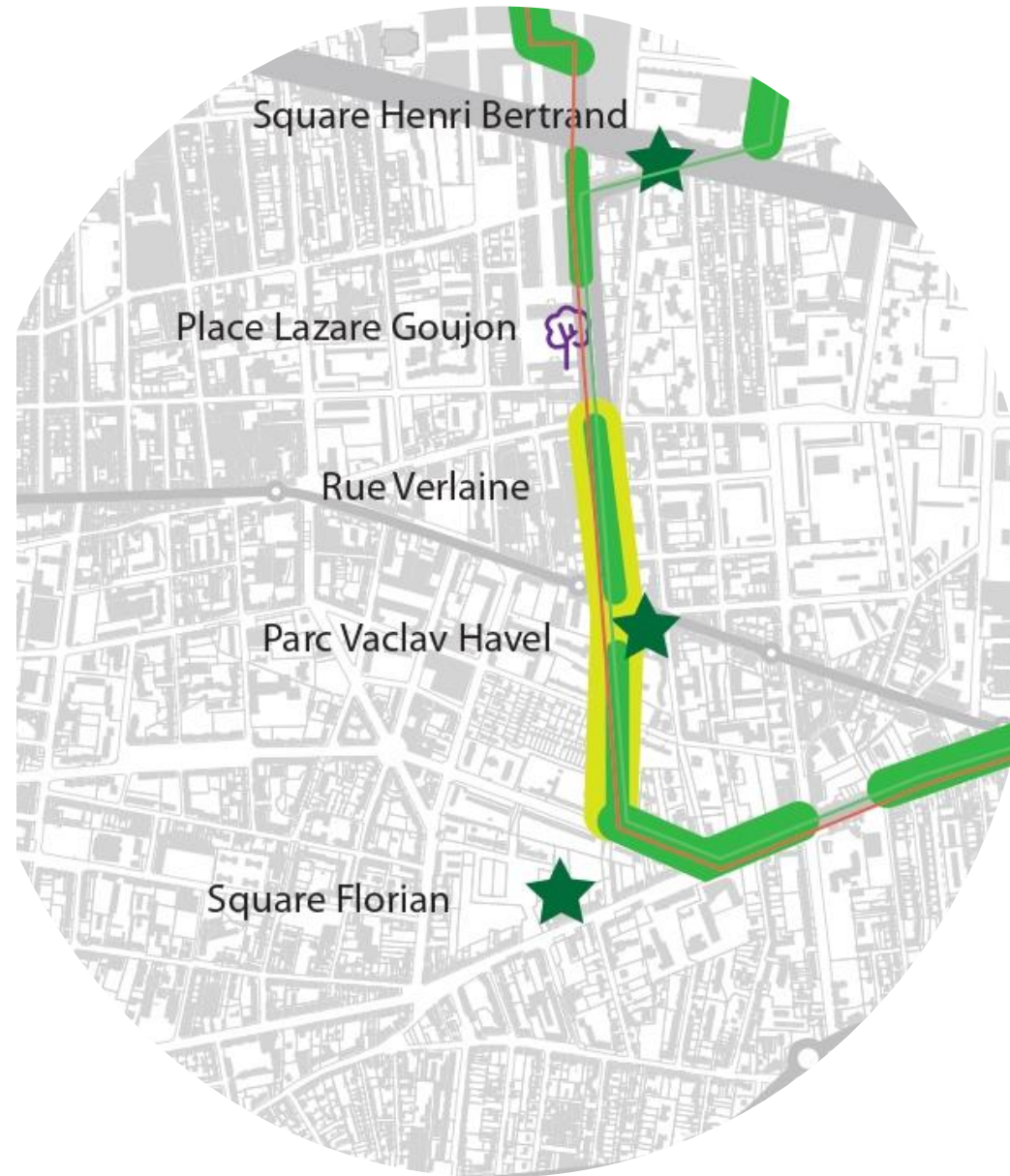
Secteur Centre

> Dévoiements classiques à prévoir sur l'ensemble des axes

> Point de sensibilité rue Verlaine (chauffage urbain)

LEGENDE

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



Secteur Centre






- > Bonnes possibilités de désimperméabilisation
- > Renaturation de la rue Verlaine, actuellement très minérale, doublée d'une végétalisation de la plateforme du tramway








Secteur Centre

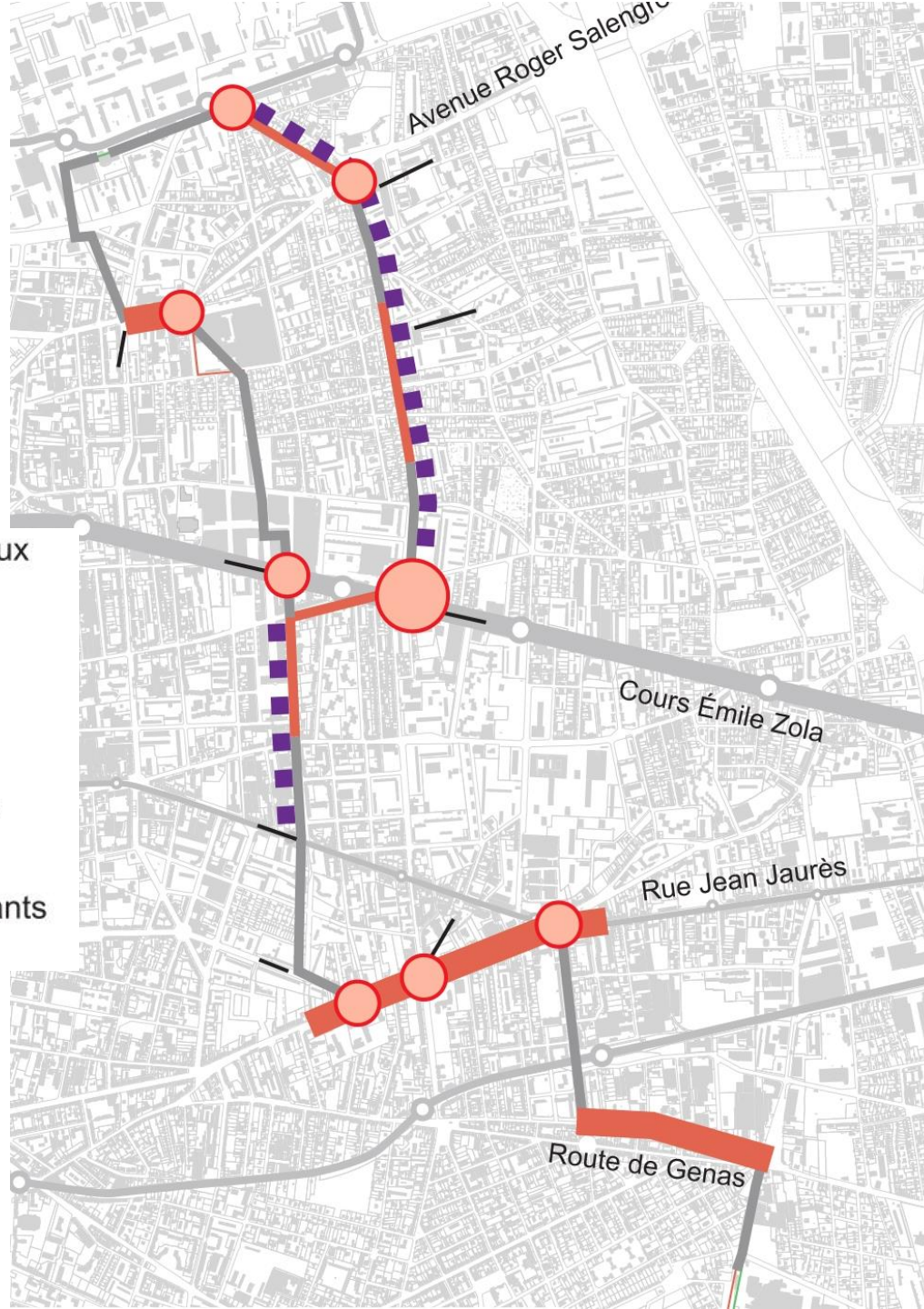
- > Piétonnisation sur la rue Verlaine au nord de la rue Becker
- > Limitation de la circulation sur les voies de desserte Nord-Sud : aire piétonne – zone 30 – zone de rencontre
- > Rue Florian mise à sens unique et coupée à la circulation à la hauteur du parc Vaclav Havel

Légende

-  Voie à double sens ou sens unique passée en aire piétonne ou réservée à la circulation des riverains
-  Voie à double sens actuellement passée en sens unique
-  Voie conservée en sens unique
-  Voie conservée en double sens
-  Tracé T6 Nord hors voirie existante



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



Secteur Centre

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

> 140 M €

Tables-rondes

Organisation des tables-rondes

4 tables rondes pour échanger sur :

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

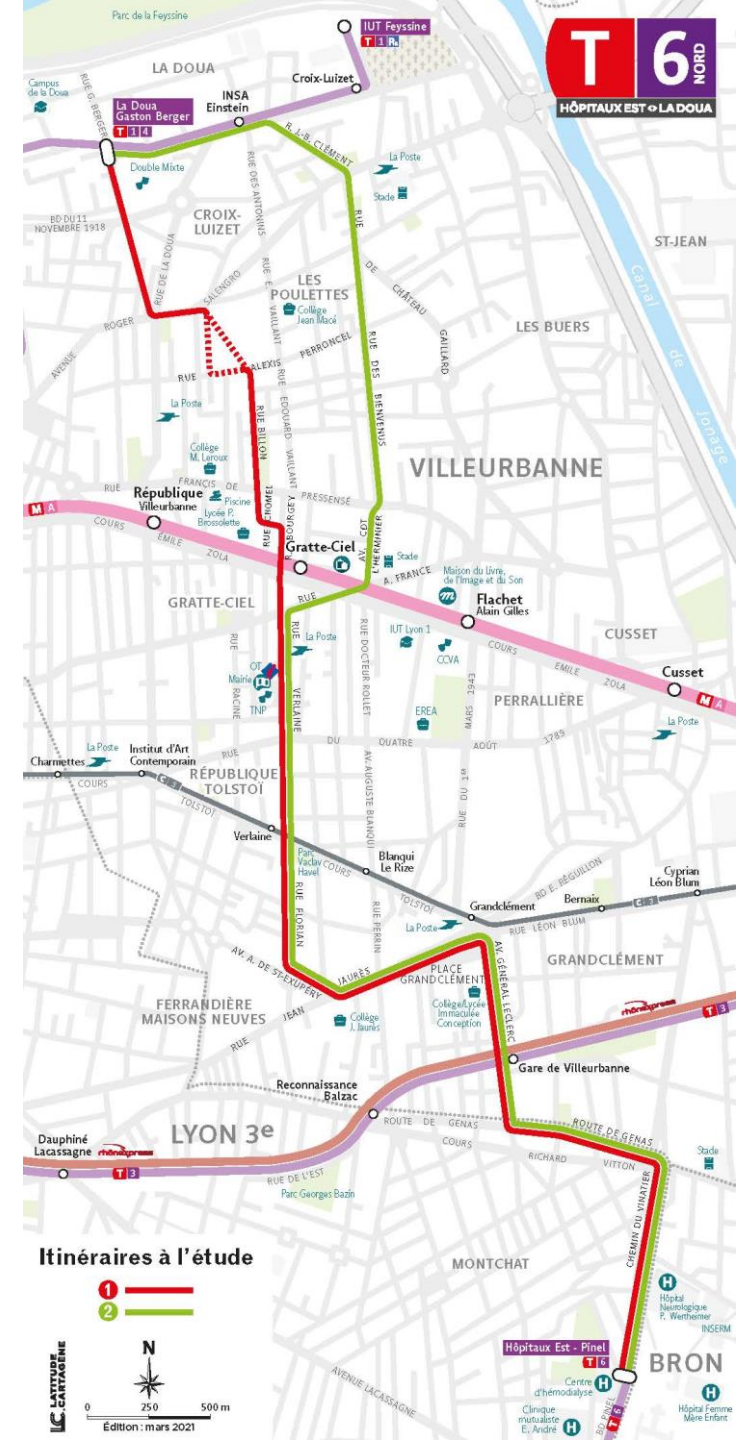
Restitution

Zoom sur la concertation

Séverine Lardellier, Responsable concertation

Les thématiques de la concertation

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



Pour s'informer



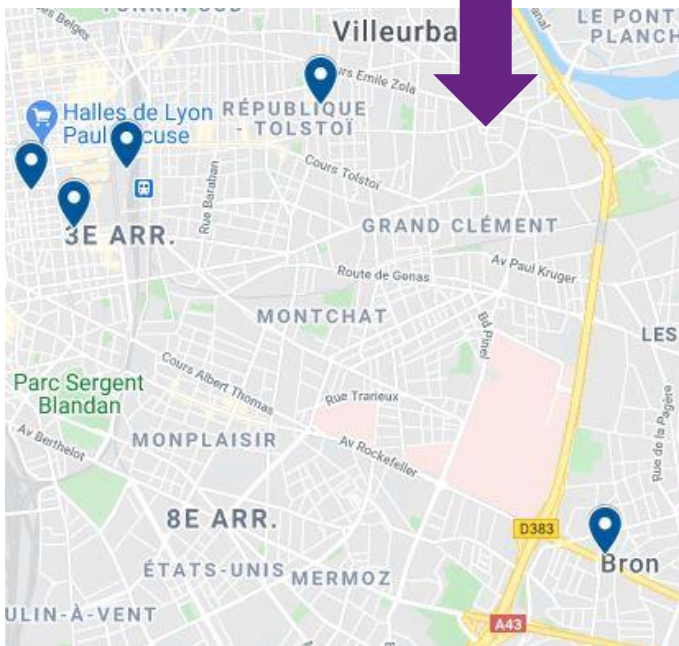
Le dossier de concertation, disponible en ligne et consultable en mairie dans les lieux de la concertation



Pour donner son avis



Les registres



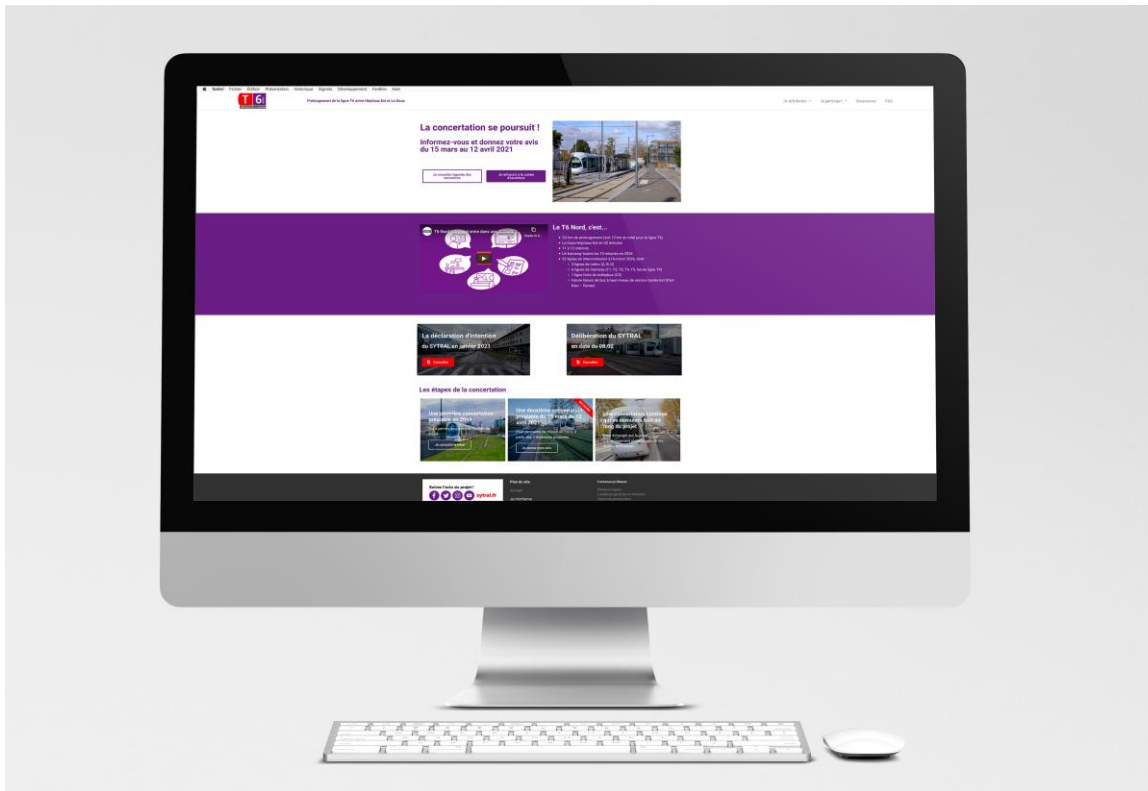
L'espace de contributions
de la plateforme en ligne

t6nord-sytral.fr

Le questionnaire de la concertation



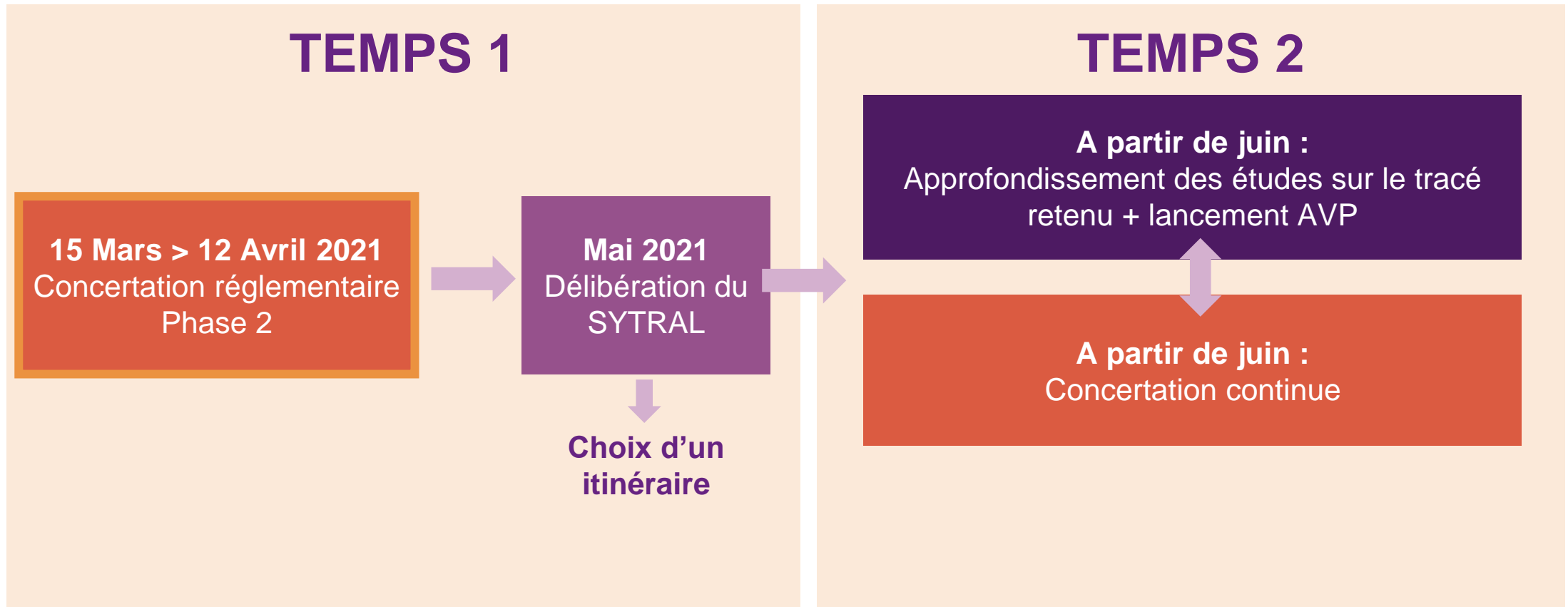
La plateforme en ligne



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

t6nord-sytral.fr

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



Sondage 3

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

Conclusion

Merci de votre attention !

Sous-groupe 1

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

Projections sur les changements attendus

Questions liées à la circulation et accès au périphérique.

Attente de désenclavement des quartiers.

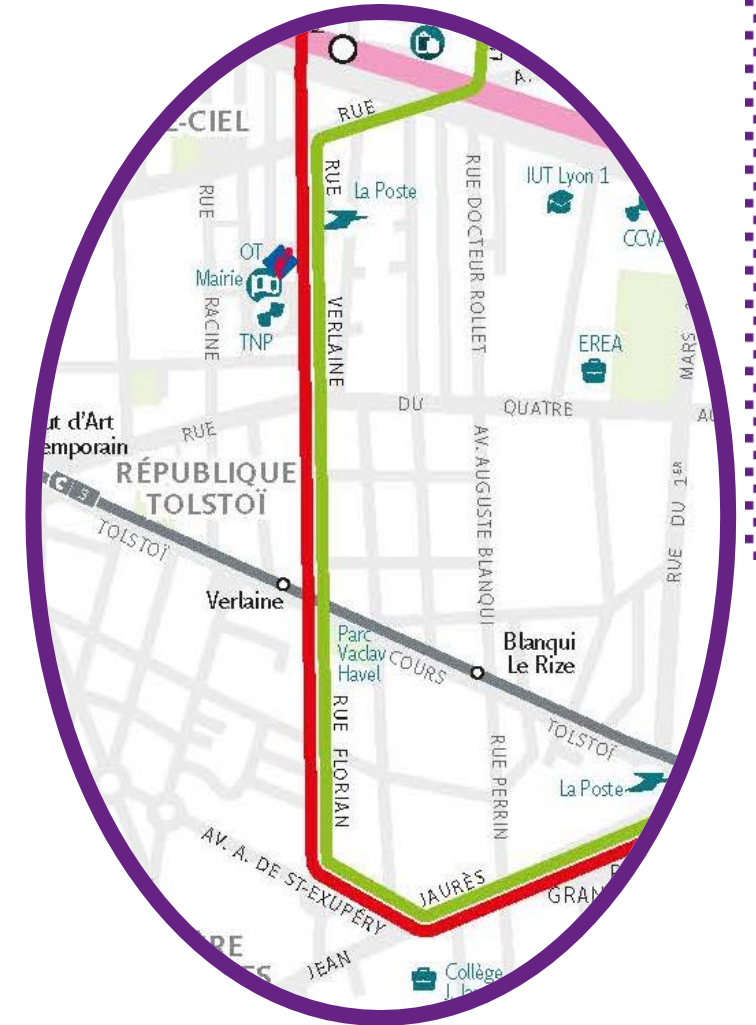
Pourquoi le choix du tram vs trolleybus ?

Crainte du comportement des automobilistes : report du trafic (livraison, véhicules en double file)

Déjà une bonne desserte du quartier

Alternative au bus C26 qui est défaillant – De Grandclément à Gratte ciel

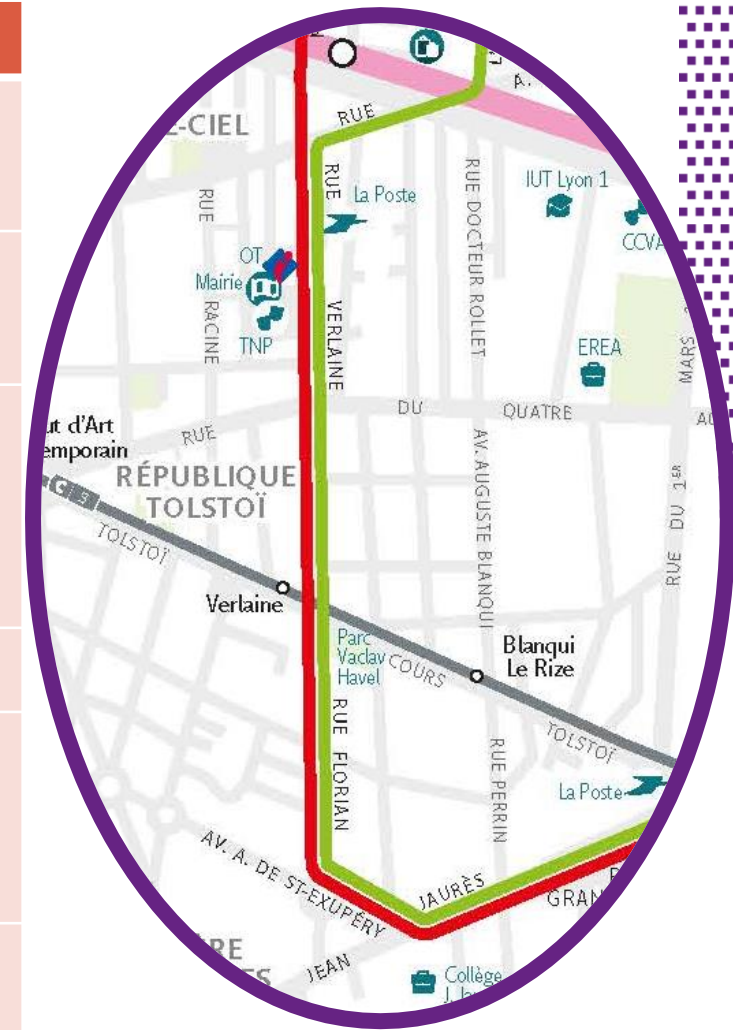
Une ligne forte Nord Sud



Sous-groupe 1

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

Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
C3 : rue du 4 aout en itinéraire travaux	Intérêt particulier pour la desserte : axe à prendre en compte Station à mettre pas loin?
Rue Jean Bourgey	Très étroite Quel est le projet ? Quel est le devenir de cette rue ?
Parc Vaclav Havel :	Comment vont être aménagés les alentours ? Passage étroit au niveau du cèdre / réduction des trottoirs alors que des écoles à coté. Attention accidents – cohabitation des vélos et des piétons
Axe rue Paul Verlaine – rue Bourgey :	Coupe le quartier en deux est/ouest alors que déjà axe H. Barbusse
Rue Anatole France Allée Léon Meiss.	Coupe moins le quartier mais point d'attention sur la rue A France, passages piétons. Passage à coté du parc, il ne faut pas créer une zone d'attente à cet endroit là. Allée Léon Meiss.
Place Grandclément	Comment le tram et la ligne C11 vont cohabiter ?



Sous-groupe 1

Desserte du secteur

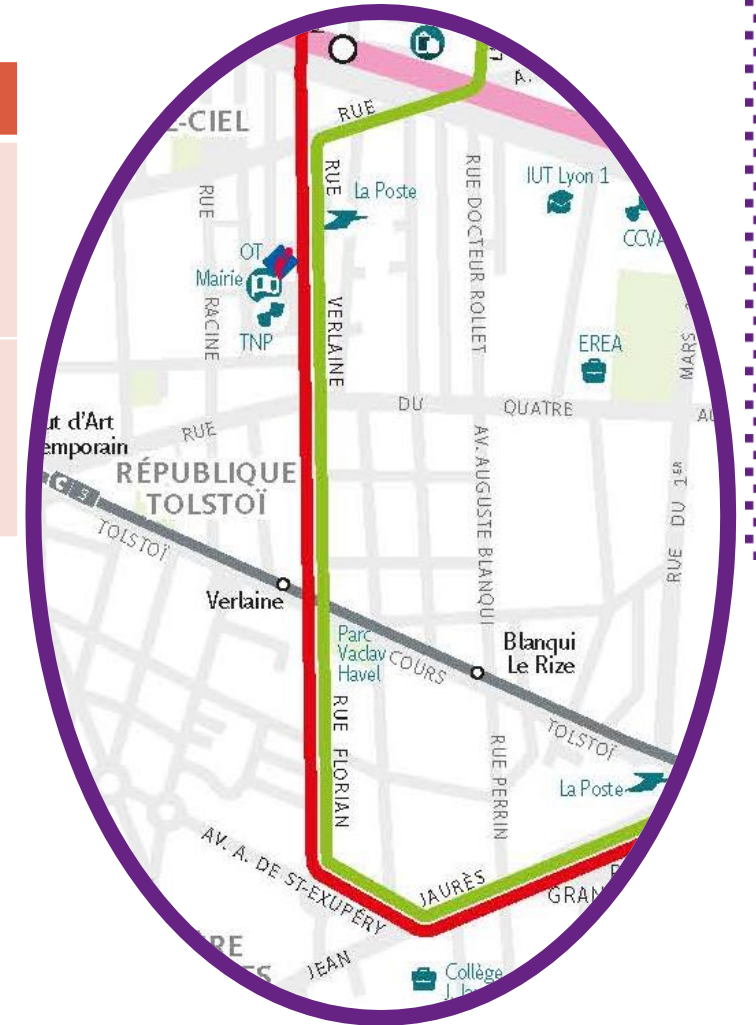
Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Saint-Exupéry			
Verlaine	Situation ok, interconnexion avec le C3. Les deux quais à des endroits différents (Un seul sens cours Tolstoi)	A végétaliser : sols – enlever du béton – éviter le minéral – ex Zac des maisons neuves (arbres fruitiers ...)	Conserver les 2 stations velo’v – revoir utilisation des stations pour les vélos
Hôtel de Ville-TNP	Au niveau de la mairie de Villeurbanne - Retrouver la connexion avec l’ancienne ligne 38 (c26)	Déjà excellent – maintenir l’existant . Alimentation par le sol pour ne pas avoir les lignes aériennes.	Conserver les 2 stations velo’v – revoir utilisation des stations pour les vélos
Gratte-Ciel	Attention aux flux piétons – cours Emile.Zola		Tracé vert : attention au flux voitures – repenser la circulation / Carrefour



Sous-groupe 2

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

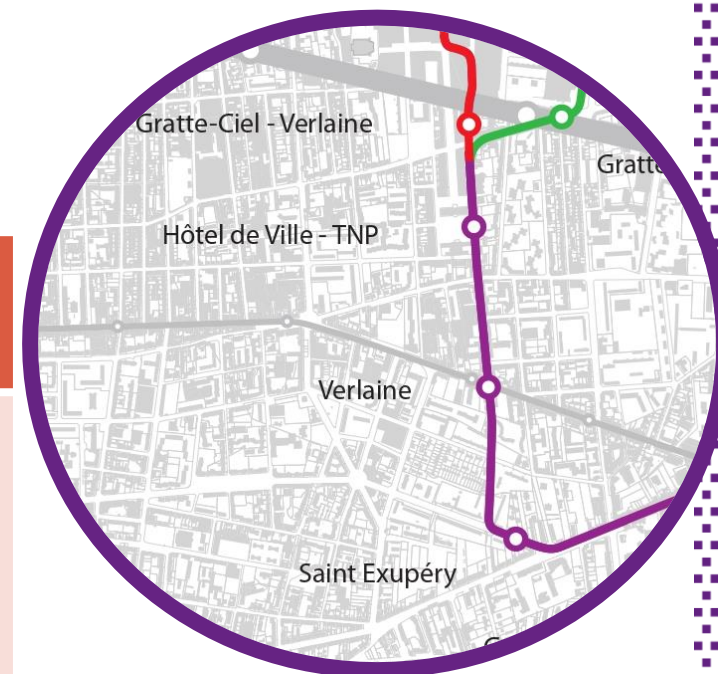
Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
Bout Place Grand Clément / face à la Clinique	Comment assurer la compatibilité des modes, le stationnement, ...? Y aura-t-il des réaménagements dans ce secteur ?
Rue Clément Michu	Tracé vert : Rue en sens unique auj : comment va-t-elle évoluer ? Va-t-elle changer de sens ? Va-t-elle passer en double sens ? Tracé vert et rouge : rue Florian / comment le tramway va-t-il s'insérer sur cet axe ? / comment l'engorgement sera-t-il géré ? Préserver le Cèdre



Sous-groupe 2

Desserte du secteur

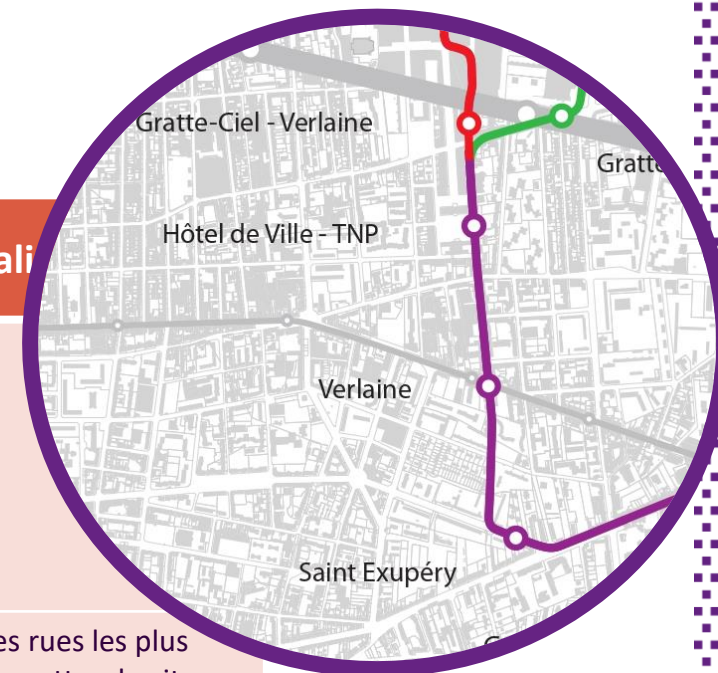
Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Saint-Exupéry	Mettre la station en face de l'entrée du collège : prudence car entrée massive de collégiens qui sortent à la station suivante. Voir entrée de la résidence étudiante. Voir entrée de l'école pour les malvoyants. (mais il ne reste que le CAT)		
Verlaine	C'est bien de la rapprocher du cours Tolstoï pour transiter du tram au Trolley Bus		Tracé vert : meilleure connexion au métro Tracé rouge : se rapprocher de rue Emile Zola Importance forte de se connecter au mieux au métro. Idem pour le T3 plus au Sud
Hôtel de Ville-TNP	Situer la station au niveau de la mairie de Villeurbanne (connexion à la place,...) plutôt que d'être au Nord ou au Sud qui impliquerait de contourner la mairie		



Sous-groupe 2

Desserte du secteur

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité
Gratte-Ciel	<p>Tracé vert : Ce serait idéal de la placer dans une proximité immédiat des axes métro : à côté du petit parc (accès direct métro en traversant le parc)</p> <p>Tracé rouge : en-dessous du cours E. Zola</p>	Retirer les vitres : particulièrement vrai sur cette station pour éviter les congestions de voyageurs en station et faciliter la traversée	
Général	<p>Ne pas mettre les pistes cyclables / bandes trop proches du tram car risque d'accident entre sortie de tram et vélo : laisser qq mètres d'espace</p> <p>Bien indiquer la position des portes du tramway avec marquage au sol avec compatibilité pour les personnes malvoyantes pour savoir où monter.</p> <p>Avoir des endroits rabaissés pour avoir des continuités piétonnes / indications pour les automobilistes pour les inciter à ralentir</p> <p>Point d'attention : danger pour les malvoyants qui veulent des bordures de trottoirs / craintes sur les mêmes niveaux.</p> <p>Solutions de revêtements adaptés aux malvoyants : attention à des solutions comme devant le centre culturel</p> <p>Tramways très beaux si verdure : espère verdure jusqu'à la Place Grand Clément. Espère que tram amènera de la verdure.</p>		Stations dans les rues les plus étroites, ne pas mettre de vitres pour ne pas avoir à contourner la station car congestion de voyageurs qui doivent sortir de la station.



Sous-groupe 3

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

Projections sur les changements attendus

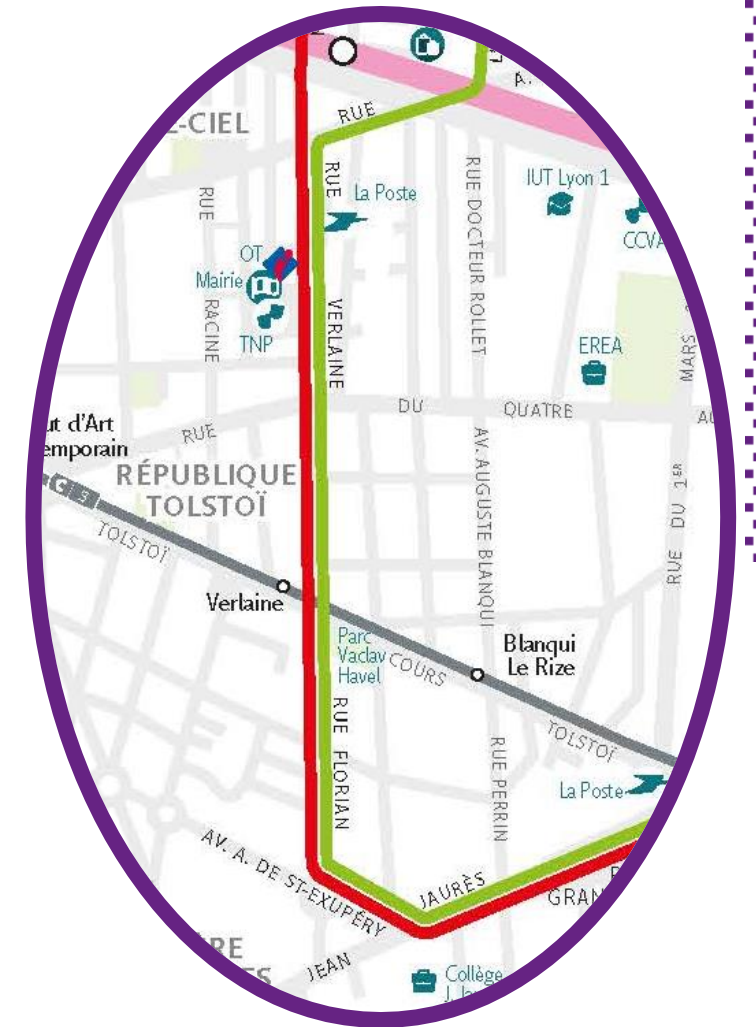
Craintes : nuisances et dégradation qualité de vie Paul Verlaine

Requalifier l'ensemble de la voirie => TC pour plus de transports quez voiture, baisser pollution et bruit, accompagner le dvlpmt d'autres modes comme modes actifs
Verlaine/florian : attente pr réseau express vélo soit axe fort cyclistes + mobilier

Arrivée rapidement métro A => intermodalité
Requalification façade à façade et insertion piste/bande cyclable
Imperméabilisation et végétation

Appréhension nuisances sonores et stationnement

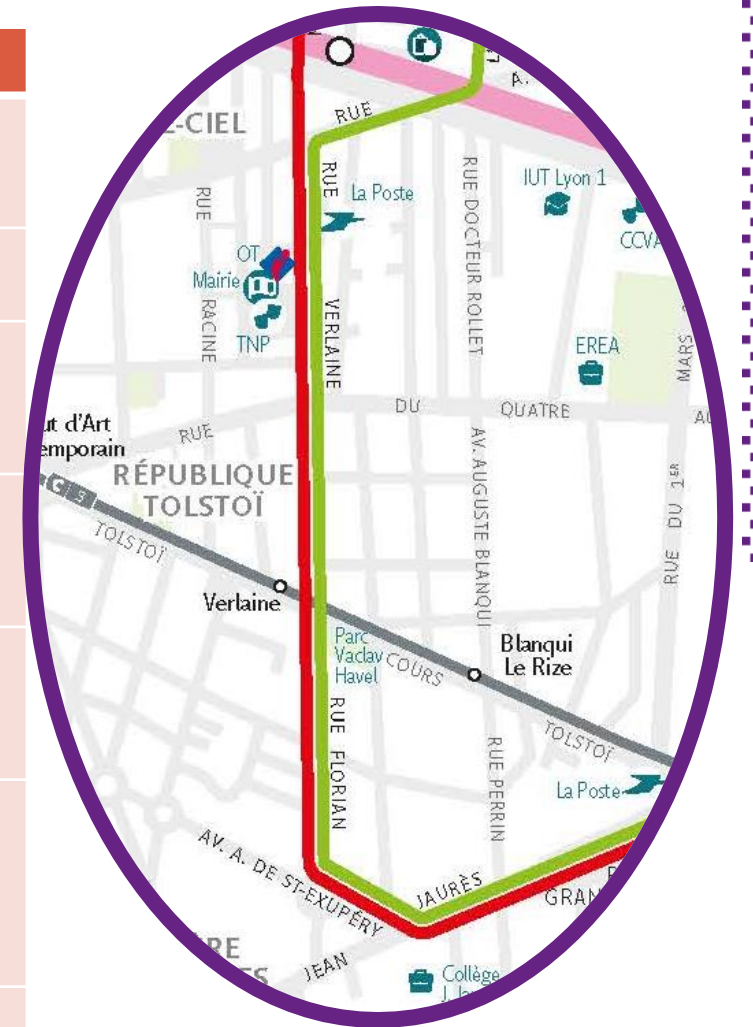
Pistes cyclables, plus facile pour accès à La Doua



Sous-groupe 3

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

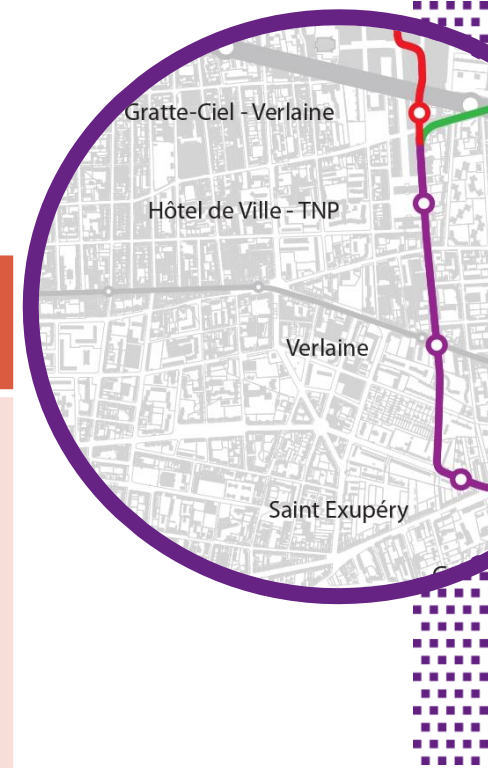
Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
Verlaine	Végétalisation difficile si volonté d'insérer autres modes de transport, crainte que ça reste minéral Peur nuisances sonores du tram Crainte coexistence piétons/vélos
	Acoustique : études de faites sur les impacts ? Possibilité de suivre les études
Verlaine	Si Verlaine devient zone de rencontre il faut insertion piste cyclable ou axe fort vélo en parallèle
Florian	Crainte accidents car bcp de modes de transport, comment gérer la circulation de tous Soit piste cyclable, soit tramway Voiture reste un mode de déplacement, quid du stationnement (Florian et Verlaine)
Verlaine	Ligne droite => peur vitesse tram, quelle sécurité pour les autres modes ? Temps de parcours du tram, doit être rapide
Le tronçon entier	Les commerces sur le trajet peuvent être bien pour leur desserte, attention aux impacts durant les travaux Atout Métro + T6N pour les commerces Zone piétonne Barbousse et Verlaine bien pour commerces Considérer tous les modes de transport pour que les commerces soient accessibles par tous/toutes
Verlaine/jaurès	Insertion contrainte sur largeur donc crainte pas assez de place pour végétalisation Est-ce que recouvrement ou création « zone humide » ? Cours Garibaldi : essences d'arbres pour odeur agréable au printemps



Sous-groupe 3

Desserte du secteur

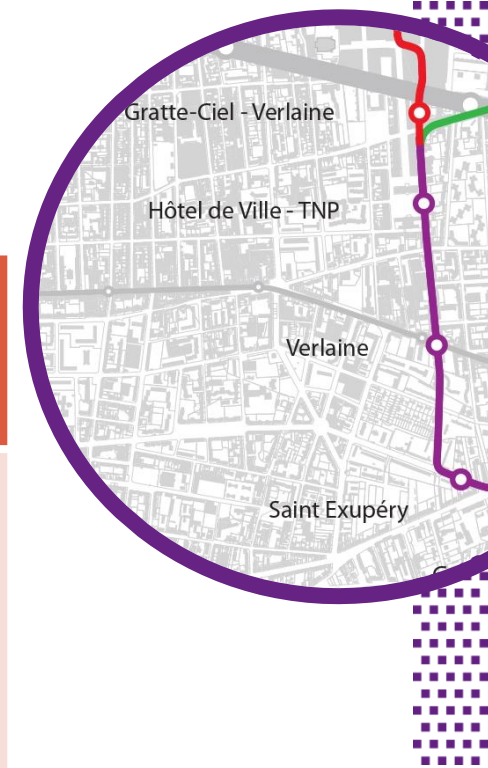
Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Saint-Exupéry	Équidistance Verlaine Grandclément	<p>En général : penser le stationnement ex : parking en hauteur</p> <p>En général : Péage urbain en extérieur</p> <p>En général : Différencier visiteurs et résidents</p> <p>En général : Limiter stationnement voitures car argument du tram = limiter la voiture</p> <p>En général : signalétique dynamique pour les vélos ex : feux clignotants, panneaux comme sur C3</p>	
Verlaine	<p>La plus proche possible C3</p> <p>Côté rue Verlaine pr favoriser circulation au niveau de l'intersection, compliqué rue Florian, attention au cèdre, sécurité</p> <p>Pas côté Verlaine car trop proche TNP, plus de largeur vers Florian</p> <p>Pour sécurité piétons entre C3 et T6N</p>	<p>En général : stationnements sécurisés vélos, arceaux, en même temps carte TCL avoir badge pr entrer dans stationnements sécurisés</p> <p>Besoin plus sur route de Genas mais valable</p>	



Sous-groupe 3

Desserte du secteur

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Ville-TNP	<p>Sur la place pour visibilité depuis théâtre et place</p> <p>Dépend de l'arrêt Verlaine mais pour plus de distance entre les stations mettre arrêt vers la poste</p>		Double connexion C3 (Granclement et Verlaine)
Gratte-Ciel	Important que l'arrêt soit proche du Carrefour pr le requalifier	Attention aux cyclistes et voitures, dangereux => rendre le carrefour circulaire pour tous Aménagements sécurisés vélo	Vert sur Gratte ciel : proximité intéressante avec le métro



Sous-groupe 4

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

Projections sur les changements attendus

Inquiétude sur la station rue Verlaine (nuisances sonores). Proximité avec les immeubles.

Plus de végétalisation (vs C3) aux abords des stations.

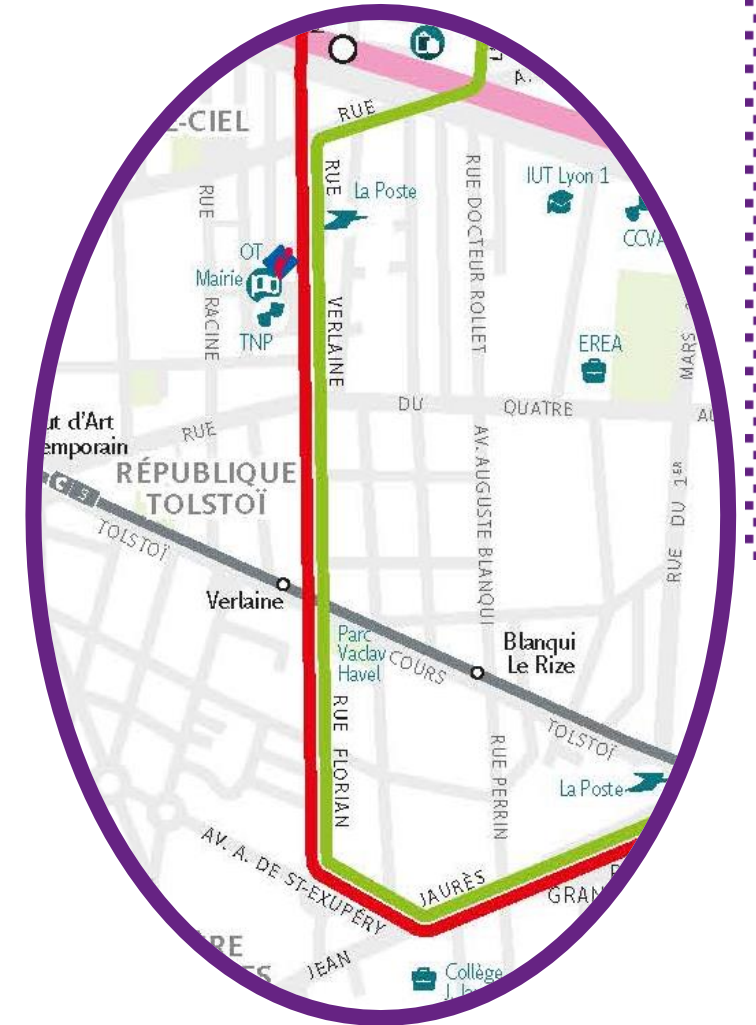
Point d'attention sur l'engazonnement de la plateforme du tramway qui n'est pas forcément gage d'écologie (consommation de béton, d'eau...).

Moins de circulation automobile.

Crainte sur le report de circulation sur des quartiers déjà assez dense.

Une desserte nouvelle, liaison directe (ligne A, La Doua, Hôpitaux).

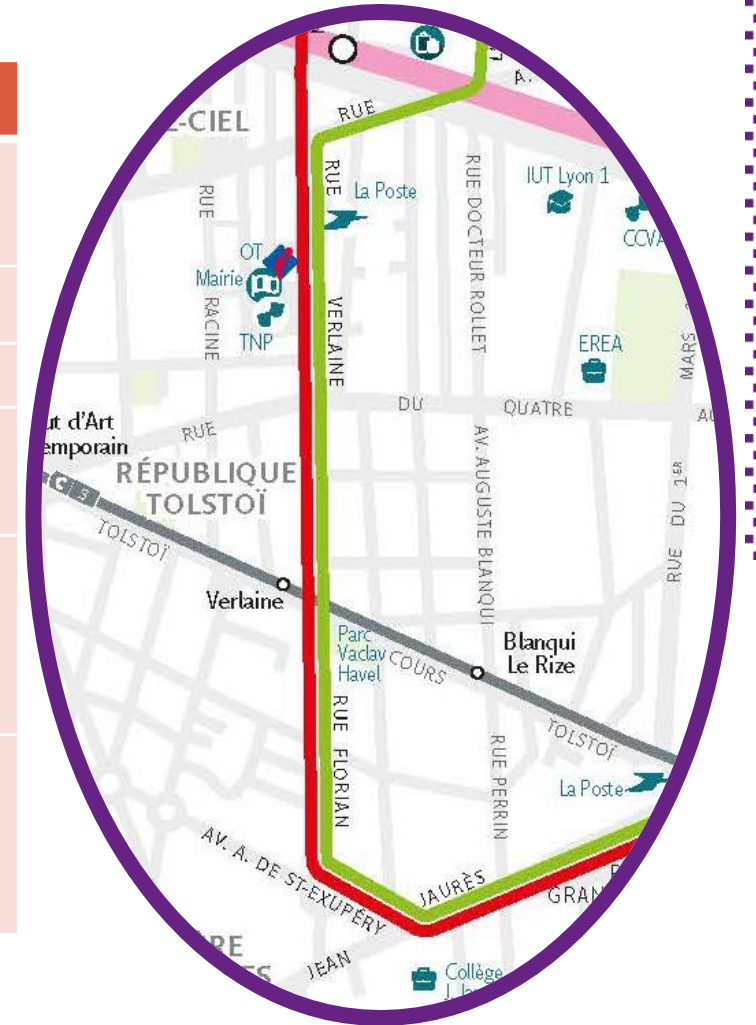
Remplacer les déplacements en voitures pour de nombreuses personnes.



Sous-groupe 4

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

Quartier/rue	Points d'attention à prendre en compte
Carrefour Verlainne/Tolstoï	Proximité du tramway aux habitations → bon traitement des nuisances (sonores et vibrations).
Rue Verlainne	Rue à sens unique, quels accès riverains, crainte de report de la circulation.
	Quel plan de circulation avec l'arrivée du tramway.
Groupe scolaire Collège Jean Jaurès	Sécurisation du secteur avec beaucoup de circulation piétonne et automobile.



Sous-groupe 4 Desserte du secteur

Zones de station	Localisation	Aménagements aux abords	Intermodalité et accès
Saint-Exupéry	Au plus proche du collège, sur la rue Jean Jaurès	Général : Faciliter la traversée des piétons avec des quais peu surélevés. Veiller à une bonne insertion visuelle du tramway. Alimentation par le sol.	Intermodalité avec le C11.
Verlaine	Au nord de Tolstoï sur la rue Verlaine (avant les Muriers). Au sud de Tolstoï, au niveau du parc.	Comment y aménager trottoirs, pistes cyclables + accès riverains. Aménager un quai central. Alimentation par le sol pour moins de nuisances visuelles + électrosensibilité.	Quelle intermodalité avec le bus 69 et C3.
Hôtel de Ville - TNP	Face à la mairie. Si tracé vert : station HDV au niveau du 4 août.	Alimentation par le sol ++ Végétaliser au maximum, débétoniser, réduire les ilots de chaleur, pour encourager les déplacements piétons.	Intermodalité avec le 69 et C3.
Gratte-Ciel	Tracé rouge : bout de la rue Verlaine. Tracé vert : au niveau du métro, mais plus loin de Gratte-Ciel + ajouter une station au niveau d'A. France.	Alimentation par le sol ++ Limiter les intrusions sur la plateforme.	Tracé vert : correspondance au métro, mais plus loin de Gratte-Ciel + ajouter une station au niveau d'A. France.

