



**COMPTE-RENDU :**  
**Atelier Stations**  
**Lundi 13 septembre 2021**



**Animation :**

- Coline GREGOIRE, agence Sennse

**Intervenant.es :**

- Béatrice VESSILLER, vice-présidente du SYTRAL
- Agnès THOUVENOT, adjointe au Maire en charge de la Transition écologique, de l'urbanisme et de la ville durable, mairie de Villeurbanne
- Olivier GLÜCK, adjoint au Maire sur les quartiers Gratte-Ciel et Dedieu – Charmettes
- Axel SABOURET, chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Simon ROUE, équipe de maîtrise d'œuvre, Egis
- Mathieu LANHER, équipe de maîtrise d'œuvre, Gautier Conquet

**Durée de la réunion :** 2h, 19h – 21h

**Nombre de participants :** 58 participants

L'atelier s'est déroulé au Gymnase Alexandra David Neel, à Villeurbanne, dans le respect des consignes sanitaires.

## 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.

Au printemps 2021, 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.

Suite au bilan de la concertation, approuvé par son Comité syndical, le 14 juin 2021, le SYTRAL a pris l’engagement de mener **une concertation et un dialogue continus** jusqu’à la mise en service du prolongement de la ligne T6, prévue en 2026.

Cette concertation sera l’occasion d’échanger sur :

- la localisation précise des stations au sein des zones de desserte ;
- l’accompagnement spécifique sur les secteurs contraints ;
- la réorganisation du réseau de surface ;
- la définition des aménagements de voirie (aménagement pour modes actifs, circulation, stationnements...);
- l’aménagement des espaces publics (places, carrefours...);
- la configuration précise de la trame végétale et des nouveaux sites de plantation ;
- le maintien des fonctionnalités urbaines et riveraines pendant les travaux.

La poursuite des études, associée à la concertation continue, permettra d’aboutir à un projet consolidé, avant d’être soumis à enquête publique mi-2022.

Dans le cadre de cette concertation continue, **un atelier dédié à la localisation des stations sur le tracé** a eu lieu le 13 septembre 2021, à Villeurbanne.

## 2. Ouverture de l'atelier

**L'animatrice** ouvre la rencontre et rappelle qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T6. Elle rappelle que l'objectif de l'atelier est d'échanger sur la localisation des stations.

**L'animatrice** présente ensuite les intervenants ainsi que le déroulé de la rencontre :

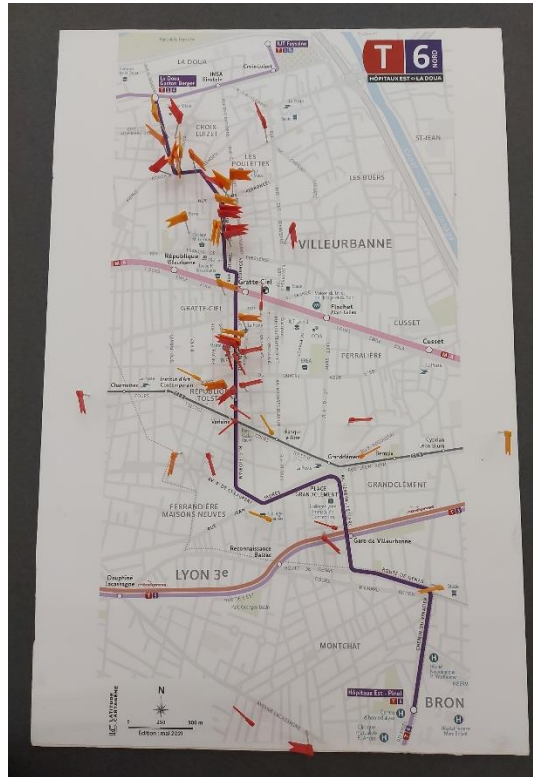
1. Les actualités du projet
2. Les principes de localisation des stations
3. Le temps de travail en sous-groupe et la restitution
4. La présentation des prochaines étapes

**Béatrice Vessiller, vice-présidente du SYTRAL**, remercie les participants pour leur présence. Elle informe que les discussions de ce soir doivent permettre de trouver un équilibre pour permettre d'atteindre les objectifs T6 Nord : offrir un prolongement de ligne performant en temps de parcours et desservir les lieux de vie de Villeurbanne (quartiers d'habitations, commerces, services). Elle précise que certaines stations sont déjà figées du fait de contraintes techniques.

**Agnès Thouvenot, adjointe au Maire en charge de la Transition écologique, de l'urbanisme et de la ville durable**, remercie les participants pour leur forte mobilisation qui permettra de nourrir le projet. Elle ajoute que l'atelier dédié aux stations est une des étapes de la concertation continue et que celle-ci se poursuivra avec la mise en place d'autres ateliers jusqu'en avril 2022.

**Olivier Glück, adjoint au Maire sur les quartiers Gratte-Ciel et Dedieu – Charmettes**, indique que l'atelier permet également de mettre en lien le projet de prolongement du tramway T6 avec d'autres projets urbains, notamment la ZAC Gratte-Ciel, le futur terrain ACI et les projets du budget participatif menés par la ville de Villeurbanne.

**Sondage : Dans quel secteur vivez-vous ?**



Les participants sont en grande majorité Villeurbannais et vivent principalement le long du tracé du T6N.

## 3. Actualités du projet

**Axel Sabouret, chef de projet T6 Nord**, rappelle les grandes étapes du premier semestre 2021.

Il revient sur les chiffres clés de la concertation préalable qui a eu lieu du 15 mars au 12 avril 2021 :

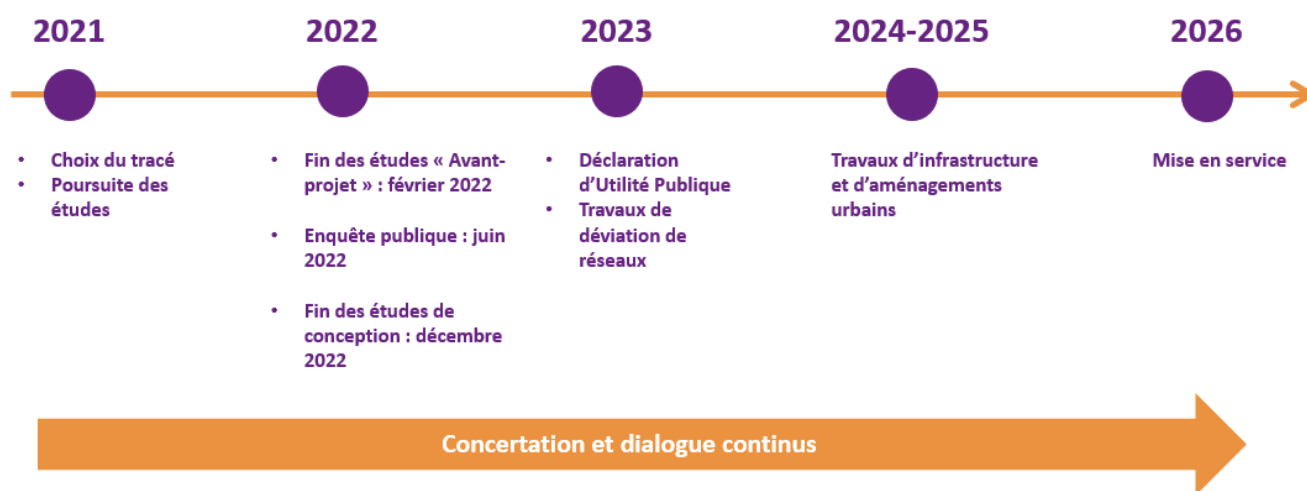
- 14 rencontres
- 650 participants
- 3 637 contributions

Il rappelle que le bilan de la concertation et le choix du tracé ont été approuvés le 14 juin 2021.

Il présente ensuite les grands engagements pris à la suite du choix du tracé :

- Poursuivre les études en veillant à :
  - Limiter au maximum les impacts fonciers ;
  - Limiter au maximum les impacts sur les espaces verts ;
  - Travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie et l'intégration des modes actifs ;
  - Proposer des aménagements pour la végétalisation et à la réduction des îlots de chaleur ;
  - Lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface.
- Poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet.

Il rappelle ensuite le planning général du projet.



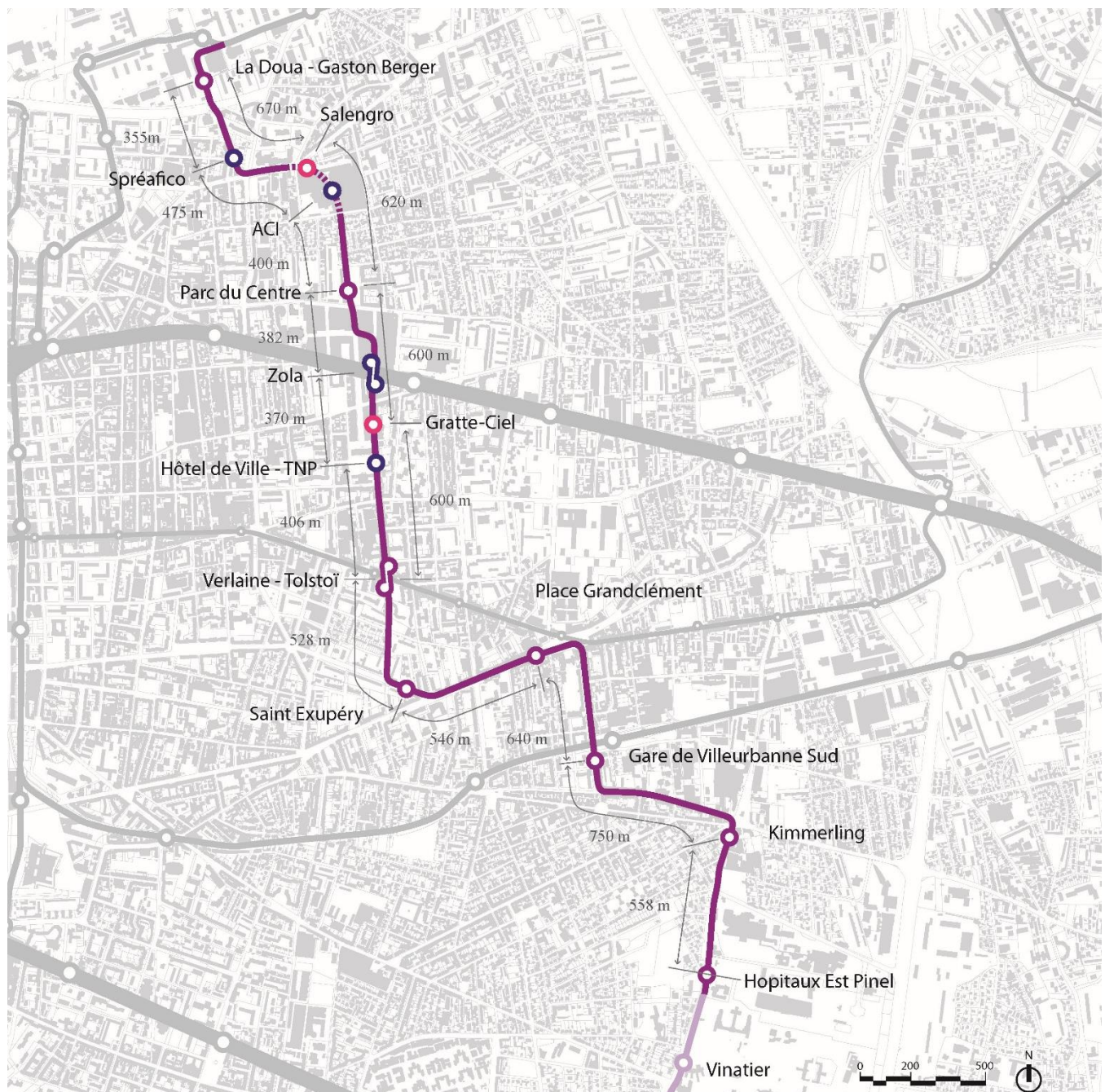


## 4. Les principes de localisation des stations

Axel Sabouret présente le schéma général d'implantation des stations.

L'ensemble des éléments présentés lors de l'atelier est disponible en annexe du présent compte-rendu.

**Schéma général d'implantation des stations :**



### Le nombre de stations :

- Le prolongement du T6 comptera entre 9 et 11 stations.

### Les interstations :

- La distance entre chaque station varie entre 355 et 750mètres.
- En moyenne, cette distance est égale à 490, 540 et 600 mètres selon les scénarios d'implantation retenus.

### L'implantation des stations :

- Des stations sont dites « figées » au regard des contraintes techniques et des contributions recueillies lors de la concertation préalable. Ces stations figées se situent principalement dans le secteur Sud.
- Des stations sont encore à l'étude, dans les secteurs Centre-Ville et Nord.

### Les enjeux d'insertion d'une station :

- Insertion en « ligne droite » pour assurer un espace minimal entre le quai et le seuil du tramway.
- Emprise des quais de 40,5m avec des rampes de 6m de part et d'autre.
- Hauteur du quai de 30cm.
- Largeur des quais (hors quai trottoir) : entre 2,5 m et 3,50 m.

### Les éléments courants de service et d'information des stations TCL :

- Un muret technique ;
- Un panneau publicitaire ;
- Une corbeille ;
- Un muret d'assise ;
- Un muret banquette ;
- Un distributeur automatique de titre (DAT) ;
- Une armoire technique ;
- Une borne d'information voyageur (BIV) ;
- Un abri ;
- De la végétation (arbre, etc.).

### Les solutions d'abris que l'on peut trouver le long du T6 actuel et qui pourront être mis en place sur le prolongement :

- Abri traversant ;
- Abri double traversant ;
- Abri réduit ;
- Abri en marquise.

Il précise que les solutions mises en place seront définies selon l'espace disponible pour chaque station.



## Les stations « figées » :

**Axel Sabouret** expose les arguments techniques de localisation des stations dites « figées ».

L'ensemble des éléments présentés lors de l'atelier est disponible en annexe du présent compte-rendu.

Il précise que le terminus Hôpitaux-Est est une station figée de fait puisqu'elle est déjà en exploitation et que la réalisation du prolongement de la ligne ne nécessite pas de la modifier.

### Station Kimmerling :

- Desserte du quartier Kimmerling / Les Genêts.
- Station en correspondance avec la future ligne de BHNS Part Dieu-Sept chemins.
- Pas de possibilité d'insertion sur la route de Genas sans acquisitions supplémentaires.

### Gare de Villeurbanne :

- Station en correspondance avec la ligne T3.
- Desserte du quartier de la place ronde et du secteur de la Gare de Villeurbanne.
- « Porte d'entrée » de la ZAC Grandclément.
- Interstation équilibrée entre la station Kimmerling et la station Grandclément (entre 650 et 700m).

### Place Grandclément :

- Desserte de la place Grandclément et intégration dans le projet global de réaménagement de la place.
- Positionnement au niveau de la contre-allée pour libérer le cœur de place et valoriser l'espace entre la contre-allée et la voirie.

### Saint-Exupéry :

- Interstation équilibrée entre Verlaine / Tolstoï et Grandclément (de l'ordre de 550m).
- Desserte du quartier Maisons Neuves.

### Verlaine – Tolstoï

- Correspondance avec la station Verlaine.

### Parc du Centre :

- Station intégrée dans le Parc du Centre avec la présence de l'eau à proximité de l'espace d'attente.
- « Porte d'entrée » de la ZAC Gratte-Ciel en préservant le principe du mail piéton Barbusse.
- Continuité apaisée entre Barbusse et futur ACI.

### La Doua – Gaston Berger :

- Correspondance avec les lignes T1/T4.
- Correspondance avec Campus la Doua / projet Quai 43.
- Pas de possibilité d'insertion sur la rue Jean Capelle du fait du virage sur Gaston Berger.

## Les stations à l'étude

**Mathieu Lanher, de l'équipe de maîtrise d'œuvre,** présente les stations à l'étude sur les secteurs Centre-Ville et Nord.

L'ensemble des éléments présentés lors de l'atelier est disponible en annexe du présent compte-rendu.

### Secteur Centre-ville :

#### Les enjeux d'insertion :

- Intégration dans le tissu urbain existant de la rue Verlaine, qui suppose :
  - La piétonisation de la rue Verlaine entre la rue du 4 août et le cours Emile Zola ;
  - Les dessertes livraison possibles sur la plateforme ;
  - La mise en sens unique de la rue Bourgey ;
  - Une partie de la plateforme circulable par les voitures rue Bourgey ;
  - La prise en compte de l'architecture existante.

#### Scénario 1 :

- Deux stations : Hôtel de Ville – TNP et Zola ;
- Desserte de la place Lazare-Goujon ;
- Desserte du cours Emile Zola ;
- Distance interstation entre Parc du centre et Verlaine entre 300 et 400m.
- **Station Hôtel de Ville – TNP :**
  - Au centre de l'espace public ;
  - Un quai sur le trottoir ;
  - Un quai sous les arbres ;
  - Respect des critères patrimoniaux.
- **Station Zola :**
  - Quais dissociés ;
  - Maintien des fonctions (terrasses, livraisons, etc.) ;
  - Correspondance avec le métro A à 170m soit 2 à 3 min de marche.

#### Scénario 2 :

- Une station unique : Gratte-Ciel (implantation au droit de la Poste) ;
- Distance interstation en amont/aval d'environ 600 mètres.
- **Station Gratte-Ciel :**
  - Quais mutualisés et en vis-à-vis ;
  - Quais trottoirs ;
  - Correspondance avec le métro A à 350m soit 5 à 6 min de marche.

Il conclut la présentation de l'insertion des stations du secteur Centre-ville en présentant un tableau d'analyse multicritères.

	2 stations	1 station mutualisée
Thématique	Scénario CV1 « TNP » - « Zola »	Scénario CV2 « Gratte-ciel la poste »
1. Interstation	Interstation moyenne à 390 m	Interstation moyenne à 580 m
2. Intégration urbaine	Station « TNP » implantée au droit de la place <u>Lazarre</u> Goujon offrant un marqueur fort du T6N Difficulté d'insertion de la station Zola	Difficulté d'insertion de la station « Gratte Ciel La Poste »
3. Intégration patrimoniale	Pas de contraintes propres à l'AVAP Scénario préférentiel des services du patrimoine	Contraintes AVAP (limitation des émergences) sur le quai Ouest de la station « Gratte-ciel la Poste » (Bâtiments à protéger)
4. Maintien des usages (livraisons, terrasses,...)	Quai trottoir devant les commerces. Principe des terrasses maintenu	Quai trottoir devant les commerces Principe des terrasses maintenu
5. Correspondance Ligne A	170 m 2 à 3 min de marche	350 m 5 à 6 min de marche
6. Desserte	32 000 personnes 8 900 emplois Desserte au plus près des équipements (notamment TNP)	30 000 personnes 8 300 emplois
7. Exploitation		Gain de 30s sur le temps de parcours

## Secteur Nord :

### Les enjeux d'insertion :

- Intégration dans un secteur en renouvellement urbain :
  - Secteur ACI en cours de définition ;
  - Secteur Spréafico en cours de définition.

### Scénario 1 :

- Deux stations : ACI et Spréafico.
- Desserte de deux centralités.
- **Station ACI :**
  - Placée en cœur du futur projet ACI ;
  - Assure une desserte au plus près des futurs logements / Equipements ACI.
- **Station Spréafico :**
  - Placée en cœur du futur projet Spréafico ;
  - Assure la desserte de l'Ouest de la rue actuelle Spréafico.

### Scénario 2 :

- Une station unique : Salengro.
- **Station Salengro :**
  - Placée au nord de la parcelle ACI et situé sur l'axe Salengro
  - En « porte d'entrée » des 2 quartiers en devenir

Il conclut la présentation de l'insertion des stations secteur Nord en présentant un tableau d'analyse multicritères.

Thématique	Scénario Nord 1 2 stations : « ACI » et « Spréafico »	Scénario Nord 2 1 station : « Salengro »
1. Interstation	<b>Interstation moyenne : 430 m</b>	<b>Interstation moyenne : 615 m</b>
2. Intégration urbaine	Stations implantées au cœur de chacun des deux secteurs : ACI et <u>Spréafico</u>	Station Salengro sert de « porte d'entrée » aux deux secteurs en mutation : <u>Spréafico</u> et ACI
3. Desserte	Entre parc du centre et la <u>Doua</u> : 20 000 personnes +9% 8 300 emplois +9%  Desserte du quartier à l'ouest de la rue <u>Spréafico</u>	Entre parc du centre et la <u>Doua</u> : 18 300 personnes 7 600 emplois  Desserte très limité du quartier à l'ouest de la rue <u>Spréafico</u>
4. Exploitation		<b>Gain de 30s sur le temps de parcours</b>

## 5. Temps d'échange

**Question : Au niveau de la Station Kimmerling, y aura-t-il toujours une voie de circulation pour les voitures route de Genas ?**

**Axel Sabouret** indique qu'une voie de circulation pour les voitures sera toujours en place route de Genas.

**Question : Aux alentours du carrefour Jaurès/ Saint-Exupéry, le projet d'aménagement d'un nouveau groupe scolaire, pour remplacer l'actuel, est en réflexion. Il pourrait s'établir sur le terrain de Bricorama donc près de la station Saint-Exupéry telle qu'elle est indiquée sur le plan. Construire une station près d'une école est pertinent mais pose des questions en termes de sécurité. Est-ce que cette donnée a été prise en compte dans la localisation de la station ?**

**Agnès Thouvenot** indique que les échanges entre le SYTRAL et la ville de Villeurbanne ont tenu compte de cette hypothèse d'aménagement complémentaire et si la piste d'étude était confirmée, la position définitive de la station pourrait encore être adaptée en conséquence.

**Question : Y aura-t-il une station entre la rue Billon et la zone ACI ?**

**Axel Sabouret** indique que la Station dite « Parc du Centre » est la station d'entrée sur la rue Billon. Cette station fera le lien entre le secteur Nord et le secteur Centre-Ville puisqu'elle ouvre à la fois sur la rue Billon au nord et sur la ZAC Gratte-Ciel au sud. La station ne sera pas sur le secteur nord de la rue Billon mais sur la partie au droit du parc. Au Nord de la rue Billon, les stations sont en cours de réflexion et font l'objet des échanges de la soirée.

**Question : Le passage du tramway sur la zone ACI n'est plus une option ?**

**Béatrice Vessiller** indique que des discussions sont toujours en cours avec Renault, propriétaire du site et dont le déménagement des activités et du personnel est en cours. En parallèle, les réflexions avancent sur le devenir du futur site en vue notamment d'y aménager un parc urbain. Le projet urbain qui accompagnera le parc n'est à ce jour pas défini. Cependant, la traversée de la parcelle ACI par le tramway T6 est confirmée pour permettre une meilleure exploitation.

## 6. Travail en sous-groupe et restitution

*Répartis en 11 sous-groupes, les participants se sont exprimés sur les scénarios d'insertion des secteurs « Centre-ville » et « Nord ». Les équipes du SYTRAL et les élus étaient présents pour répondre aux interrogations. Vous trouverez ci-dessous une synthèse des points évoqués par les différents sous-groupes.*

*L'ensemble des travaux des sous-groupes se trouve en annexe du présent document.*

Des remarques générales ont été formulées par les différents groupes :

- Les participants souhaitent connaître la manière dont seront réorganisées les lignes de bus qui desservent actuellement Villeurbanne.
- Ils souhaitent également connaître le tracé des pistes cyclables le long du tramway.
- Ils remarquent qu'il est difficile de se prononcer sur les scénarios du secteur Nord tant que le devenir de la zone ACI n'est pas défini.
- Il est demandé si des aides financières pour l'insonorisation des habitations des riverains du tracé sont envisageables.

### Secteur Centre-Ville :

#### Scénario 1 :

##### Points forts :

- Favorise une connexion facile et rapide avec le métro A grâce à sa proximité avec le cours E. Zola.
- Permet une desserte plus fine de l'hypercentre de Villeurbanne avec deux stations.
- Proximité avec les axes importants de Villeurbanne.
- Un accès facilité pour les personnes âgées, les PMR, etc.
- Permet une desserte des équipements publics et des marchés du centre-ville.
- Les deux stations permettent une meilleure répartition du flux de voyageurs.

##### Points faibles :

- L'interstation est faible. Il y a un risque de perte d'efficacité.
- Risque d'altérer l'esthétique architecturale de la place Lazare Goujon.
- Préoccupation sur la sécurité au niveau de la station Emile Zola, où un chevauchement de la voirie est prévu.
- Nombreux aménagements à réaliser.

##### Remarques :

- La végétalisation des stations est à prévoir.



### Scénario 2 :

#### Points forts :

- Plus d'efficacité en termes de temps de parcours.
- Permet une desserte plus centrale des commerces.

#### Points faibles :

- Manque d'espace pour l'installation d'un abri.
- Crainte d'un nombre trop important de passagers à cette station.
- Crainte de fortes nuisances sonores.

### **Secteur Nord :**

#### Scénario 1 :

#### Points forts :

- Permet une desserte du nouveau secteur ACI.
- Permet la desserte d'un parc urbain s'il en était aménagé un au cœur de la zone ACI.
- Permet la desserte d'un plus grand nombre d'habitants et donc une meilleure desserte locale.

#### Points faibles :

- La zone desservie est résidentielle mais peu dense. Il n'apparaît pas nécessaire pour les participants d'aménager deux stations.
- Allongement du temps de parcours.
- La station Spréfico est proche du Double Mixte. Les participants craignent davantage de nuisances sonores.

## Scénario 2 :

### Points forts :

- Plus d'efficacité en termes de temps de parcours.
- Laisse plus de possibilités pour l'aménagement de la zone ACI.
- La proximité de la station avec l'axe Salengro permet une meilleure interconnexion avec le réseau de bus.
- La station Salengro, si elle est installée rue du Pérou, favorise la desserte des zones urbaines Salengro, Filature et Château-Gaillard.

### Points faibles :

- Risque de nuisances sonores plus importantes que le scénario 1.
- Une difficulté d'insertion des autres modes de transport : automobile, piéton, vélo.

### Remarques :

- Les participants s'interrogent sur le devenir des maisons inoccupées et squattées de la zone.
- Certains participants pensent qu'il est prématuré de fixer des stations dans un secteur encore à définir.

## 7. Prochaines étapes

L'**animatrice** annonce que la concertation continue se poursuit avec l'organisation de prochains ateliers pour échanger sur différents sujets.

Deux ateliers « Insertion » se tiendront en visioconférence :

- Le 19 octobre : atelier « Secteur Sud » (Hôpitaux-Est > Avenue Jean Jaurès)
- Le 20 octobre : atelier « Secteur Centre-Nord » (Avenue St Exupéry – La Doua)

L'animatrice rappelle que pour les riverains et commerçants concernés, le dispositif de « relations riverains » est toujours en place. Une chargée de relations riverains est dédiée au projet, **Sandrine Besson**, et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord. Ce dispositif contribue :

- à la bonne information sur l'avancée des projets et des travaux auprès des riverains des chantiers et des usagers du réseau
- au recueil des informations et besoins de chacun (livraisons, accès, collecte de déchets, spécificités de sécurité, horaires, etc.)

Pour la contacter : [T6N-Contact@sytral.fr](mailto:T6N-Contact@sytral.fr)

## 8. Conclusion

**Axel Sabouret** remercie les participants pour leur mobilisation et l'ensemble des contributions. Il précise que celles-ci seront analysées pour définir la localisation des stations.

**Agnès Thouvenot** remercie également les participants. Elle relève l'importance de l'organisation d'ateliers comme celui-ci pour que les citoyens continuent d'être associés et de faire vivre le projet au long terme.

## 9. Annexes

Vous trouverez les contributions des différents groupes et la présentation projetée lors de l'atelier « Stations » dans les pages suivantes.

# ANNEXE 1

Contributions des 11 sous-groupes

# Secteur Centre-Ville

Contributions des 11 sous-groupes

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distance réduite entre les stations pour un public de personnes âgées important</li> <li>- Bien pour les Personnes à Mobilité Réduite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le cabotage peut être désagréable pour les usagers « pressés »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Question à propos du devenir du C26 Grange Blanche – Gratte-Ciel</li> <li>- De même à propos du bus 69 liaison Manufacture des Tabacs – Maisons Neuves – Gratte-Ciel</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gain de temps</li> <li>- Localisation à rapprocher du métro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétaliser les stations !</li> <li>- Ne pas couper les grands arbres en les accusant d’être malades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le quartier Cyprien n’est desservi par aucun bus ou transport en commun.</li> <li>- Aide du SYTRAL pour l’isolation phonique des habitations concernées par la ligne T6.</li> </ul>

## En synthèse

Nous aimerions le plus de stations possibles pour desservir plus de personnes, avec des stations végétalisées.

➔ Scénario 1



# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Centre-ville » - 20 min

Table n°2

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire le nombre d'usagers en attentes du tramways</li> <li>- Métro mieux desservi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de trajet plus long</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration de la station devant les commerces (où il y a souvent la queue, par exemple, devant le fromager)</li> <li>- Plus de distance avec le métro</li> <li>- Plus de nuisances plane Mendès France et Carré d'or</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour les Personnes à Mobilité Réduite, 350 mètres à faire à pied c'est long et dur.</li> </ul>

## En synthèse

Le 2<sup>e</sup> scénario propose que des points faibles.

# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Centre-ville » - 20 min

Table n°3

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximité avec le métro</li> <li>- Desserte des axes principaux</li> <li>- Proximité des commerces</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le temps de transport n'est pas un critère pertinent</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eloignement du métro</li> <li>- Contrainte</li> <li>- Report du temps d'attente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le temps de transport n'est pas un critère pertinent</li> </ul>

## En synthèse

Scénario 1

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centre-ville mieux desservi</li> <li>- Accès plus facile de l'hôtel de ville et du TNP</li> <li>- Correspondance métro plus facile et plus intéressante pour les Villeurbannais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêt plus fréquent</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tramway plus rapide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station Gratte-Ciel trop éloigné du métro</li> <li>- Manque de station supplémentaire pour desservir le centre de Villeurbanne</li> </ul>	

## En synthèse

Scénario 1

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Station TNP → intérêt marketing</li> <li>- Plus proche du métro</li> <li>- Station Hôtel de Ville/TNP/Gratte-Ciel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attention à la suppression du parking début de la rue Billon</li> <li>- Plus de nuisances au quotidien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZAC Gratte-Ciel impose une station Billon → intérêts financiers</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus rapides</li> <li>- Moins de nuisances</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attention suppression du parking début rue Billon</li> <li>- Plus loin du métro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZAC Gratte-Ciel impose une station Billon → intérêts financiers</li> </ul>

## En synthèse

1 station Gratte-Ciel et une autre à la fin de la rue Chomel (Scénario CV 2+)  
 Définition plus précise de l'aménagement urbain et des espaces verts (végétalisation importante)  
 Participation financière aux isolations phoniques

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaisons avec métro A</li> <li>- Bonne desserte riveraine et correspondance acceptable avec le métro A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étroitesse de la rue Paul Verlaine</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permet de laisser l'accès aux bars et restaurants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de liaison avec le métro A</li> <li>- Mauvaise correspondance avec le métro A</li> </ul>	

## En synthèse

Le mécontentement est souvent dû à l'éloignement des correspondances.



# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Centre-ville » - 20 min

Table n°7

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connexion avec le métro A (plus rapidement notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite)</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trajet plus long pour accéder au métro A</li> <li>- Station Gratte-Ciel = Station Hôtel de Ville</li> </ul>	

En synthèse



Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison avec le métro</li> <li>- Diminution interstation</li> <li>- Meilleur accès à la ZAC Gratte-Ciel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durée de trajet augmentée</li> <li>- Plus de stations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déception quant à la localisation de la station de Parc du Centre déjà figée. → réétude de la possibilité d'une station plus dans la ZAC</li> <li>- Beaucoup trop de stations déjà figées → où est la vraie concertation ?</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tout sera concentré sur la station Parc du Centre (plus de bruit pour les riverains)</li> <li>- Distance trop grande entre la station Gratte-Ciel et le parc du Centre pour un quartier d'hypercentre.</li> </ul>	

En synthèse

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondance Métro A</li> <li>- Meilleure desserte des commerces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilité de la station TNP pour les commerces quand Zola va les desservir (Nord et Sud)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attention à l'esthétique de Lazare – Goujon</li> <li>- Attention aux équipements TCL de chaque station (Zola, Verlaine)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte de métro A plus difficile</li> </ul>	

En synthèse

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distribue la desserte. Moins de monde aux quais.</li> <li>- Desserte pour accompagner la nouvelle ZAC via l'arrêt Zola</li> <li>- Correspondance plus rapide avec la ligne A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation du temps de trajet</li> <li>- Arrêts Zola en chevauchement du cours → questionnement sur la sécurité</li> <li>- Nuisance rue Jean Bourget</li> <li>- Faible écart entre les stations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quid de l'augmentation de capacité de la ligne A</li> <li>- Quid de l'impact sur la fréquence des rames, nombre de rames en ligne, etc.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure vitesse → central au niveau de la desserte des commerces du centre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte moins fine</li> <li>- Distance métro parc plus longue</li> </ul>	

## En synthèse

Préférence pour le scénario 2 pour desserte centre et vitesse.

# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Centre-ville » - 20 min

Table n°11

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondance Zola / Métro + de visibilité depuis Zola</li> <li>- Desserte Lazare – Goujon</li> <li>- Faible distance interstation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faisabilité ? (passages cocher, arbres)</li> <li>- Trop faible (= bus ?)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondances bus ?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande distance interstation (rapidité)</li> <li>- Bonne desserte tout de même (TNP, Mairie, métro 350mètres...)</li> </ul>		

En synthèse

# Secteur Nord

Contributions des 11 sous-groupes

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si ACI n'est pas racheté, que deviennent les stations SPREAFICO et ACI ?</li> <li>- La station SPREAFICO est au milieu de résidences. Elle générera plus de bruits que le scénario 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir une bonne isolation sonore si SPREAFICO.</li> <li>- Nous aimerions être consultés sur toutes les places libres. Que va devenir le secteur ?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapidité de transport</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nous aimerions être consultés sur toutes les places libres. Que va devenir le secteur ?</li> </ul>

## En synthèse

Nous aimerions le plus de stations possibles pour desservir plus de personnes, avec des stations végétalisées.

➔ Scénario 1



Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure desserte</li> <li>- Plus près du collège Jean Macé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de trajet plus long</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de trajet plus court</li> <li>- Plus près de la zone en développement « Filature – Château Gaillard » (station Salengro)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins de desserte</li> </ul>	

## En synthèse

Globalement les points forts du scénario 1 sont les points faibles du scénario 2 et inversement.

# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Nord » - 20 min

Table n°3

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La zone n'est pas une zone d'activité mais plutôt une zone de dépôt</li> <li>- La distance réduite entre les stations est moins importante que dans les scénarios secteur « centre »</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laisse plus de possibilité d'aménagement pour ACI</li> </ul>		

## En synthèse

Scénario 2

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'arrêt ACI présente un réel intérêt en fonction de ce qui sera fait du terrain</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre un prolongement ultérieur de la ligne T6 vers le transbordeur et la cité internationale</li> </ul>

## En synthèse

Scénario 1 choisi !

# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Nord » - 20 min

Table n°5

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins rapide</li> <li>- Station complexe à imaginer dans la ZAC à définir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trop flou</li> <li>- Plus loin et moins visible</li> <li>- Quid de la ZAC SPREAFICO ?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins de nuisance</li> <li>- Plus rapide</li> </ul>		

## En synthèse

Définition plus précise de l'aménagement et des espaces verts (végétalisation importante)  
 Favorable au scénario 2  
 Participation financière aux isolations phoniques

# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Nord » - 20 min

Table n°6

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
- Gain de temps sur le parcours		

En synthèse

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus d'habitants desservis</li> <li>- Distance à station faible (&lt;250 mètres au maximum)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible densité d'habitants</li> <li>- Plus grand temps de parcours</li> <li>- Difficulté d'insertion des autres modes (automobile, vélo)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus grande longueur de segments</li> <li>- Temps de parcours plus faible du tramway</li> <li>- Positionnement de la station Salengro plus heureux car draine la population de l'avenue Salengro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vitesse donc nuisances plus grandes</li> <li>- Difficultés d'insertion des véhicules automobiles et vélos et piétons</li> </ul>	

## En synthèse

La Station ACI, si elle est retenue devrait impérativement se trouver au milieu d'un parc arboré et verdoyant comme les promesses électorales ont été faites depuis des années en particulier lors de la dernière campagne de madame Vessiller (écologiste ?)

Scénario 2

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure desserte pour un quartier en devenir</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimisation du nombre de stations</li> </ul>		

## En synthèse

Scénario 1



Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si projet de parc ACI, cadre de station agréable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distance faible</li> <li>- Alentissement de la ligne</li> <li>- Plus de nuisances sonores car plus de stations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes cyclables sur SPREAFICO ?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte meilleure des commerces et le parc ACI</li> <li>- Temps de trajet réduit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SPREAFICO mal desservi</li> </ul>	

## En synthèse

Arrêt Salengro (Scénario Nord 2) plus central mais SPREAFICO n'en profite pas (Scénario Nord 2)



Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Supporte le futur aménagement Spréafico (probablement à vocation de studettes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction vitesse</li> <li>- Contraint l'aménagement du parc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interrogation de la station dans le parc ACI → favorisera le squat et la délinquance ?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proche axe Salengro pour correspondances bus</li> <li>- Meilleure vitesse</li> </ul>		

## En synthèse

Préférence pour le scénario 2 pour vitesse et laisse libre l'aménagement du parc.

# Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Nord » - 20 min

Table n°11

Scénario 1



Scénario 2



Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
	- Trop rapproché → temps	- Quartier neuf qui peut s'adapter au tramway - Connexion C17 ? - Tracé Vélo
- Gain de temps		

## En synthèse

Scénario 2

# ANNEXE 2

Présentation projetée lors de la soirée



# Atelier « Stations »

13/09/2021

Construisons ensemble le tramway  !

 SYTRAL



# Rappel des consignes sanitaires



# Les règles du jeu



Dialogue et  
écoute



Recueil des  
contributions



Respect des  
intervenants

# Les intervenants ce soir



**Béatrice VESSILLER**

Vice-Présidente du SYTRAL



**Axel SABOURET**

Chef de projet T6 Nord



**Agnès THOUVENOT**

Adjointe au Maire



**Mathieu LANHER**

**Simon ROUE**

Equipe de maîtrise d'œuvre

# Déroulé de l'atelier

- 1** Actualités du projet
- 2** Les principes de localisation des stations
- 3** Travail en sous-groupe & restitution
- 4** Prochaines étapes



Dans quel secteur vivez-vous ?

*Introduction*

**Béatrice VESSILLER**, Vice-Présidente du SYTRAL

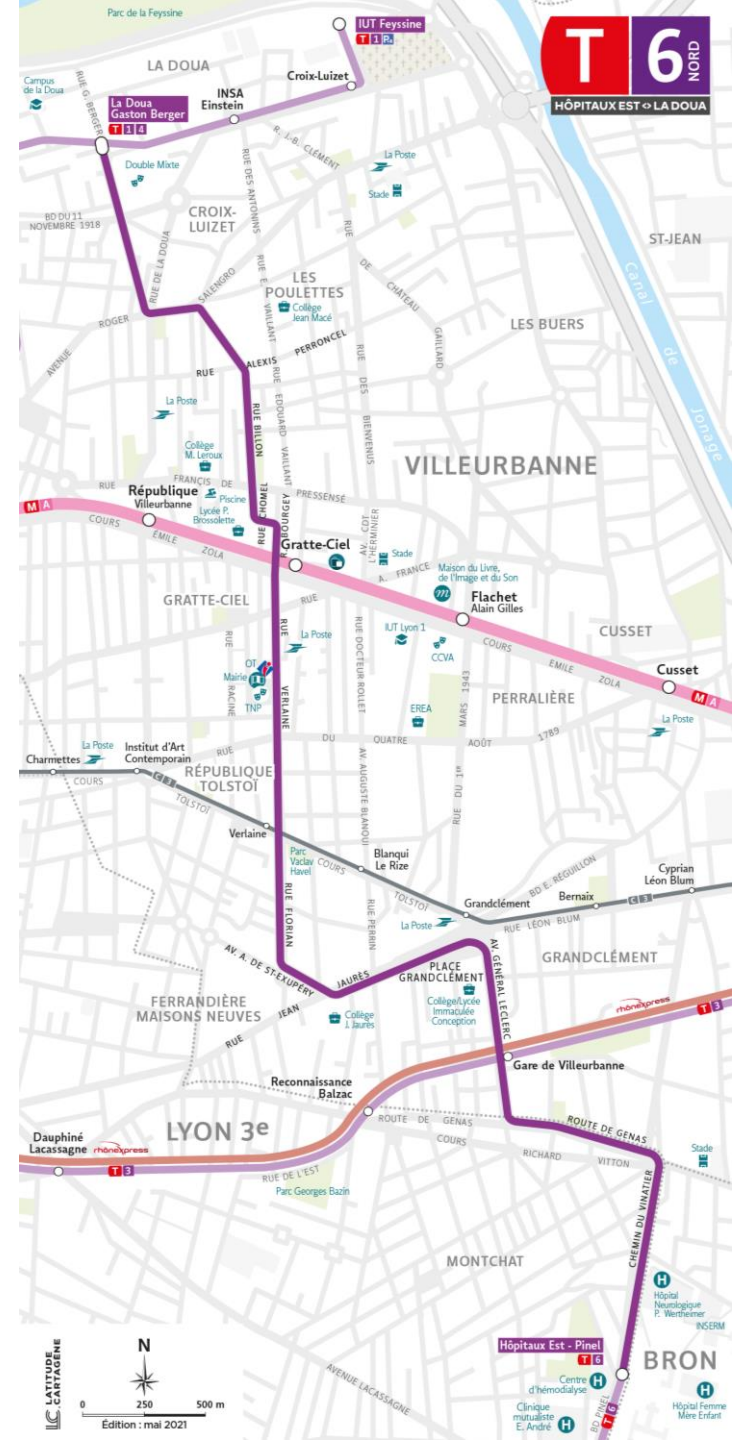
**Agnès THOUVENOT**, Adjointe au Maire de Villeurbanne

# Actualités du projet

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

# Rappel des grandes étapes du 1<sup>er</sup> semestre 2021

- Du 15 mars au 12 avril 2021 > concertation préalable :
  - 14 rencontres
  - 650 participants
  - 3637 contributions
- 14 juin 2021 > approbation du bilan de concertation et choix du tracé

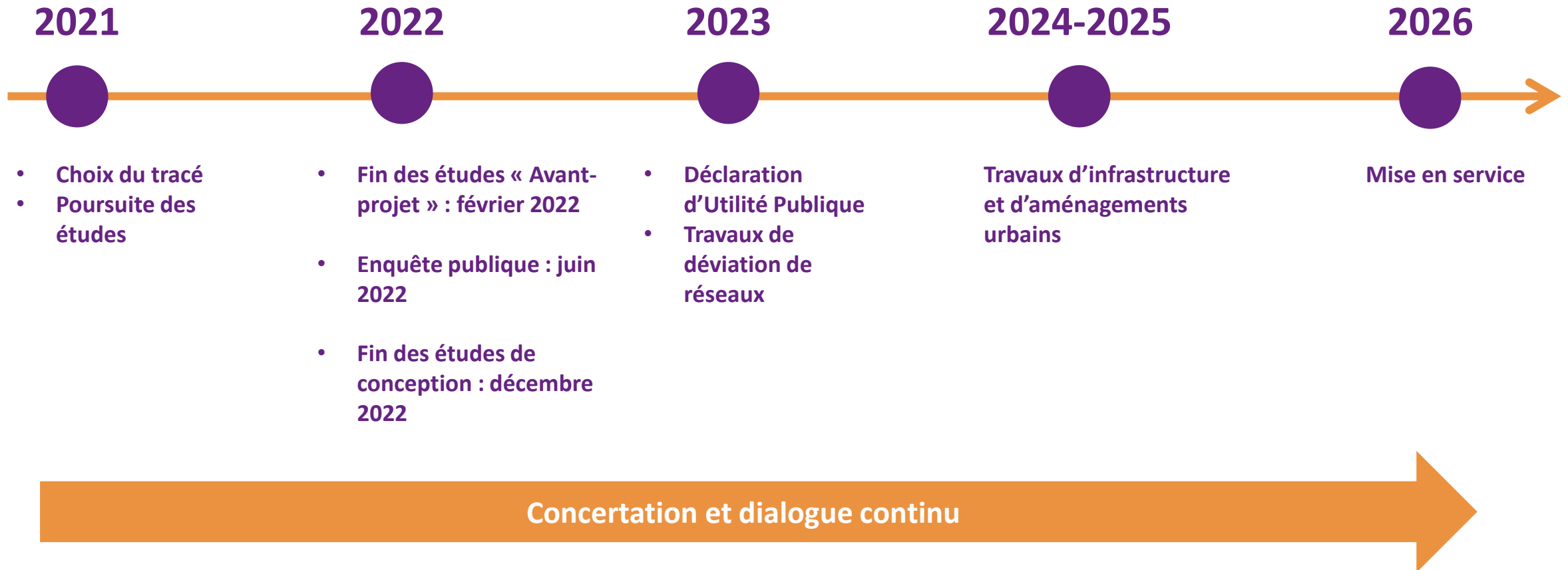


# Rappel des principaux engagements pris suite au choix du tracé

- **Poursuivre les études en veillant à :**
  - Limiter au maximum les impacts fonciers
  - Limiter au maximum les impacts sur les espaces verts
  - Travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie et l'intégration des modes actifs
  - Proposer des aménagements pour la végétalisation et à la réduction des îlots de chaleur
  - Lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface
- **Poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet**



# Rappel du planning général du projet



# Les principes de localisation des stations

**Axel Sabouret**, Chef de projet T6 Nord

**Mathieu Lanher**, **Simon Roué** MOE T6 Nord



# Schéma général d'implantation des stations

- **Nombre :**

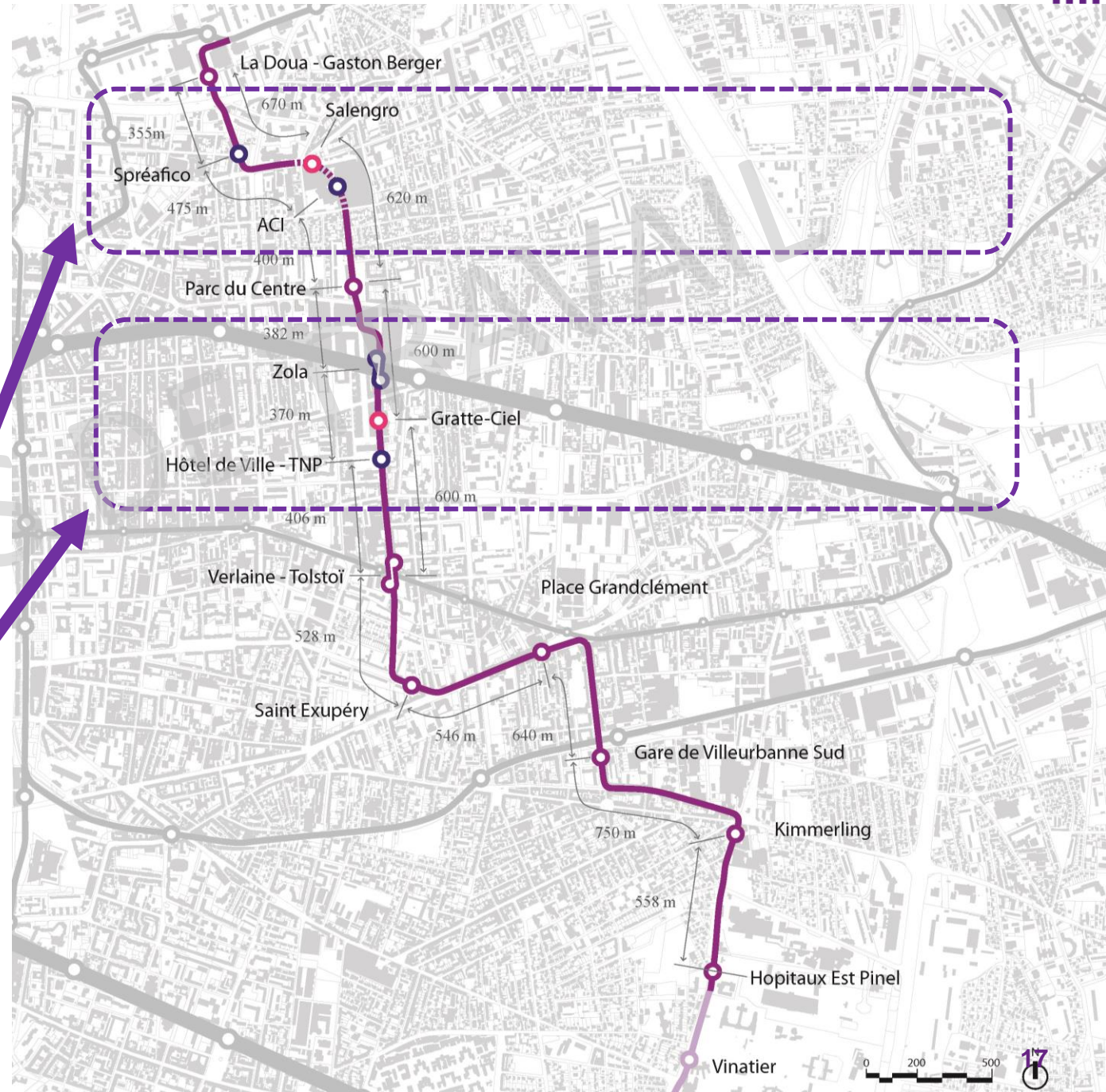
- entre 9 et 11 stations selon les scénarios

- **Interstation**

- De 355 à 750 mètres d'inter-distance
- Moyenne entre 490, 540 et 600m selon les scénarios

- **Implantation :**

- Des stations « figées » au regard des contraintes techniques
- Des stations à l'étude

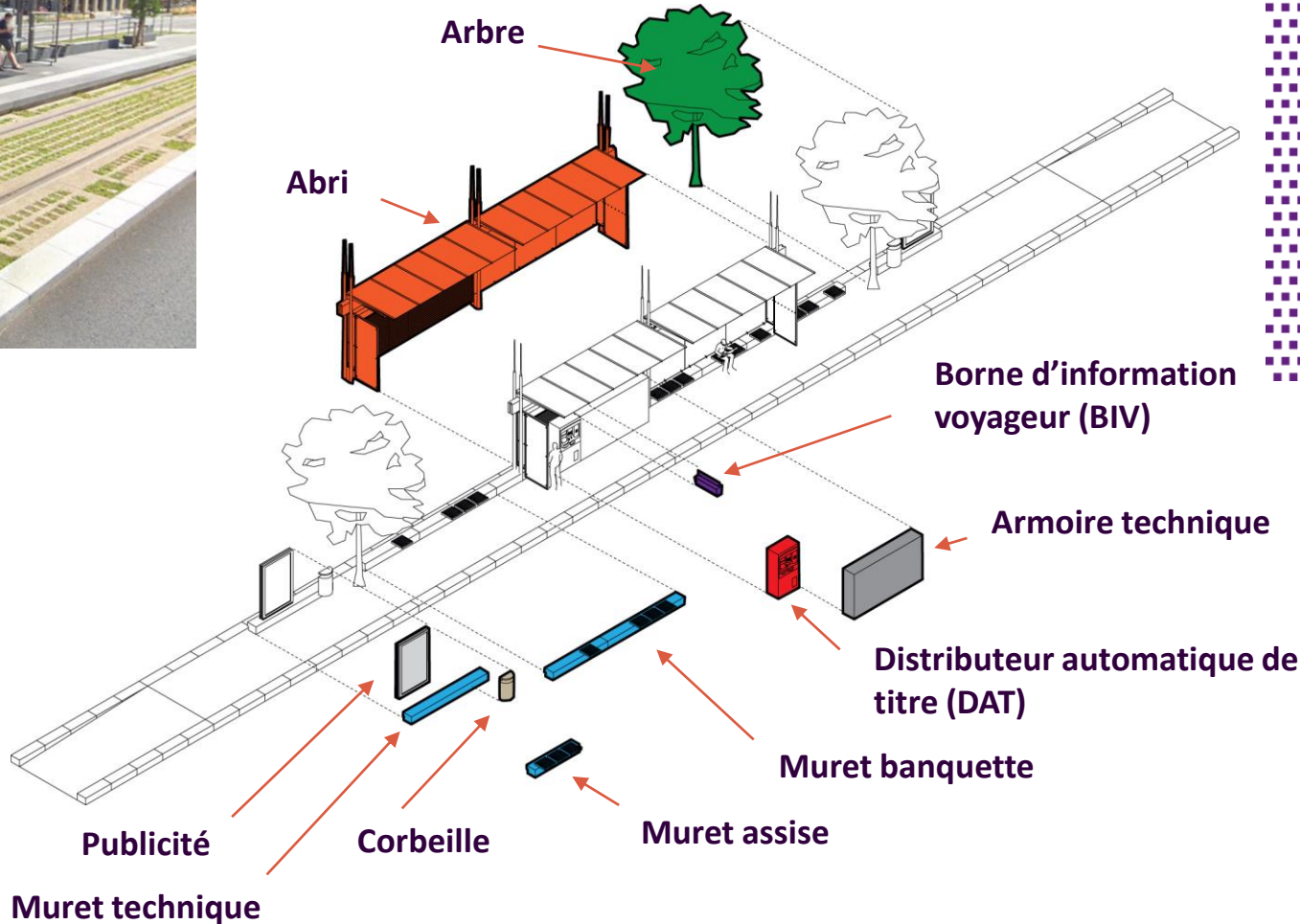




# Enjeux d'insertion d'une station

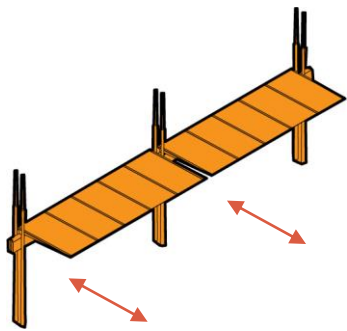
- Insertion en « ligne droite » pour assurer un espace minimal entre le quai et le seuil du tramway
- Emprise des quais de 40,5m avec des rampes de 6m de part et d'autre
- Hauteur du quai de 30cm
- Largeur des quais (hors quai trottoir) : entre 2,5 m et 3,50 m



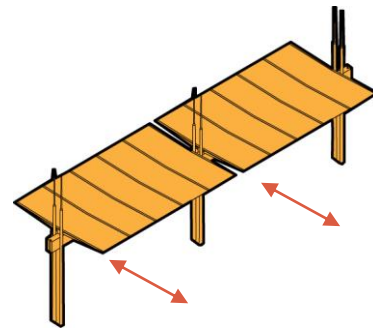




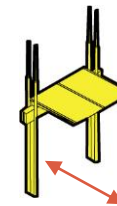
# Station type T6



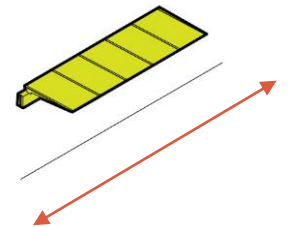
Abri traversant



Abri double traversant



Abri réduit



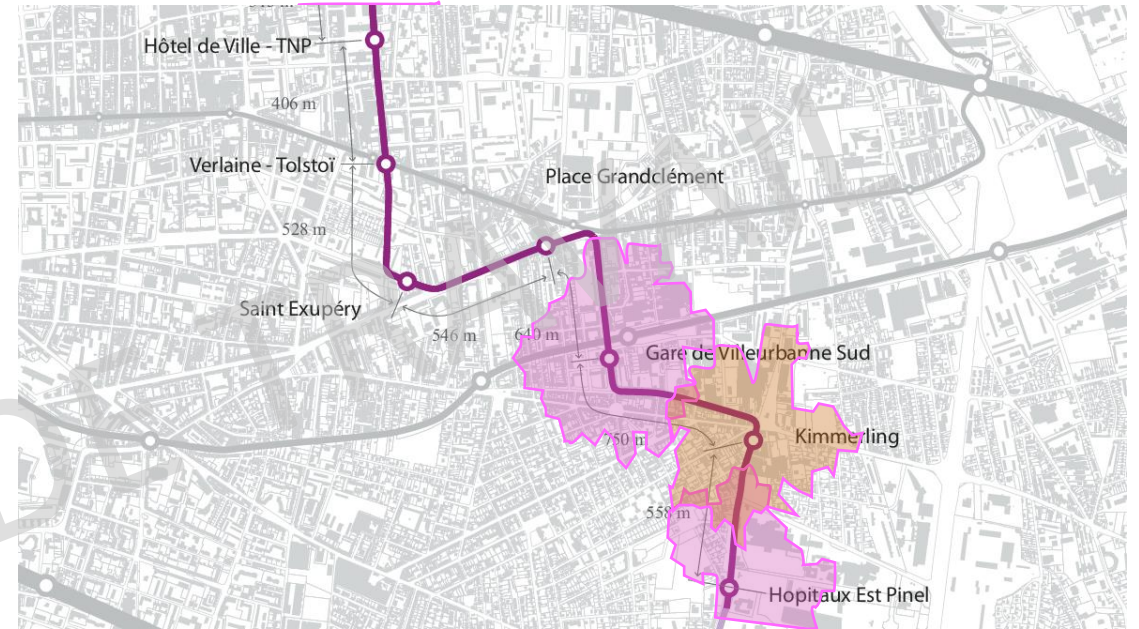
Abri en marquise

# Les stations « figées »

# Secteur « Nord » et « Sud »

- **Station Kimmerling**

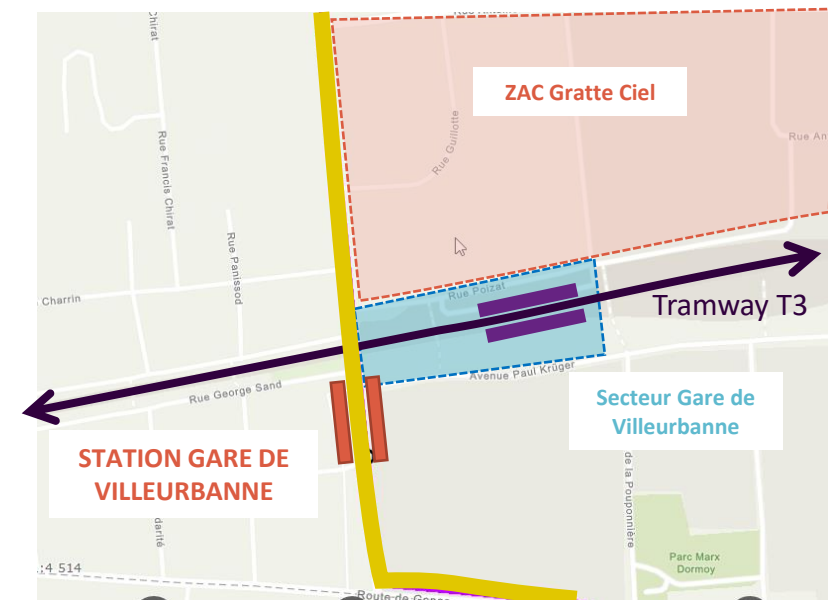
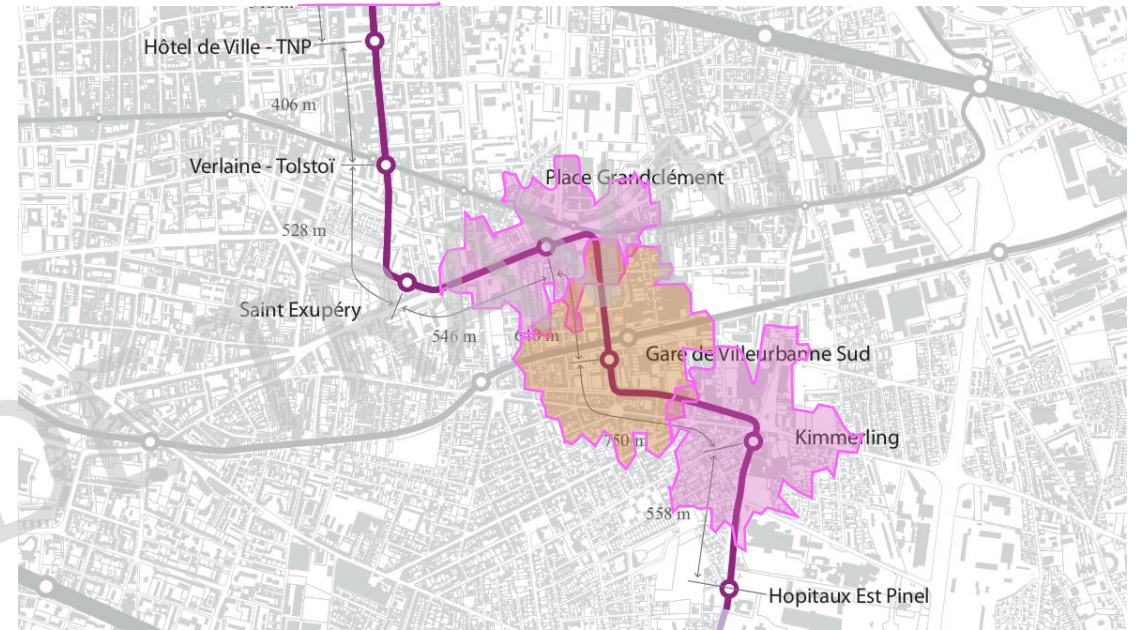
- Desserte du quartier Kimmerling / Les genets
- Station en correspondance avec la ligne centre-Est
- Pas de possibilité d'insertion sur route de Genas sans acquisitions supplémentaires





# Secteur « Nord » et « Sud »

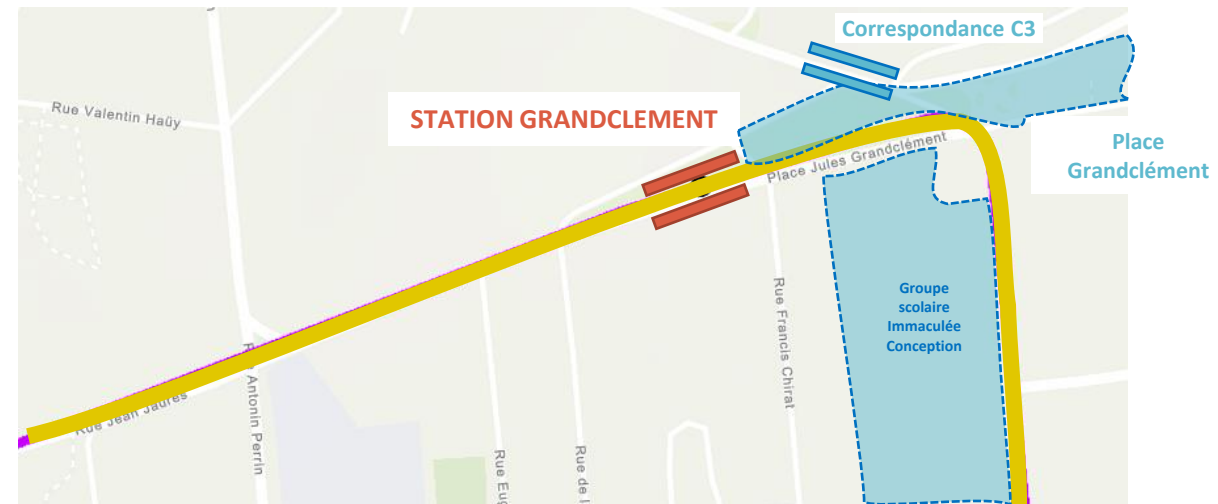
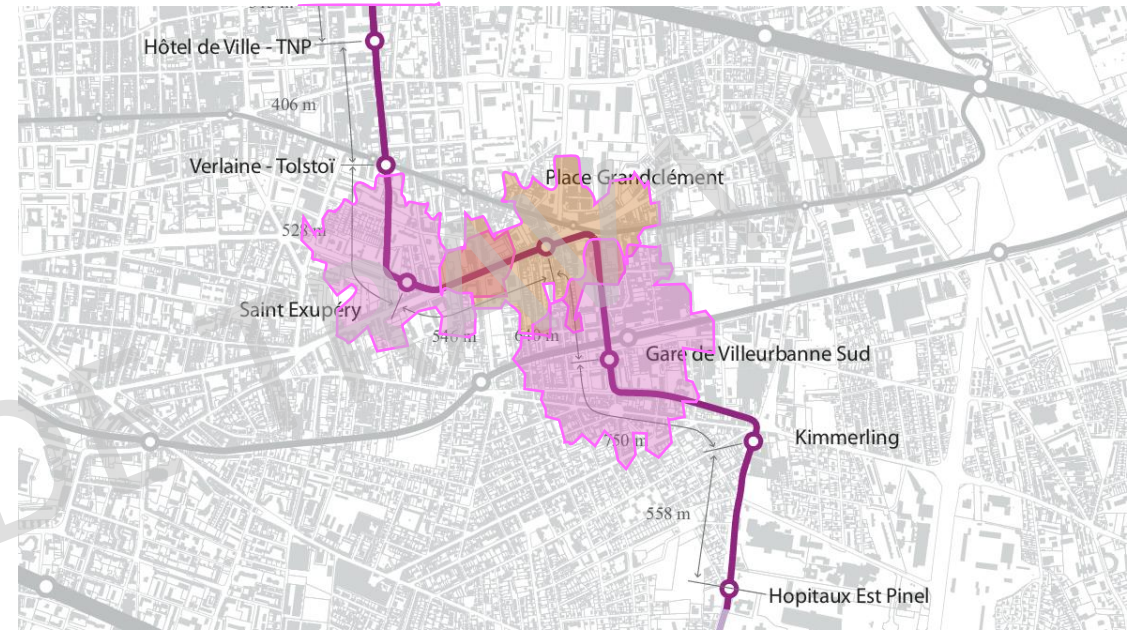
- **Gare de Villeurbanne**
- Station en correspondance avec la ligne T3
- Desserte du quartier de la place ronde et du secteur de la Gare de Villeurbanne
- « Porte d'entrée » de la ZAC Grandclément
- Interstation équilibrée entre la station Kimmerling et la station Grandclément (entre 650 et 700m)



# Secteur « Nord » et « Sud »

- **Place Grandclément**

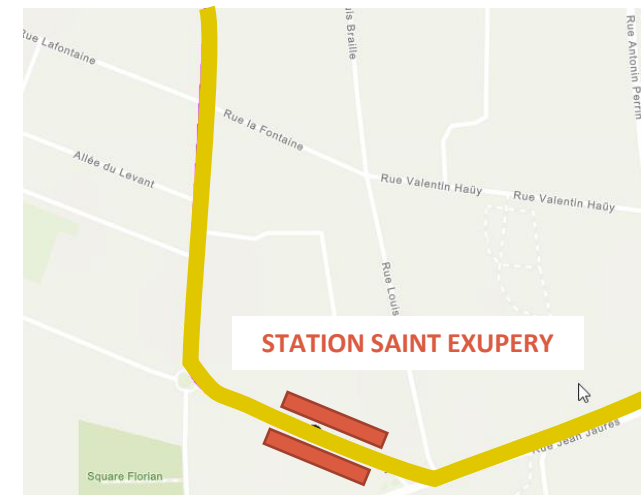
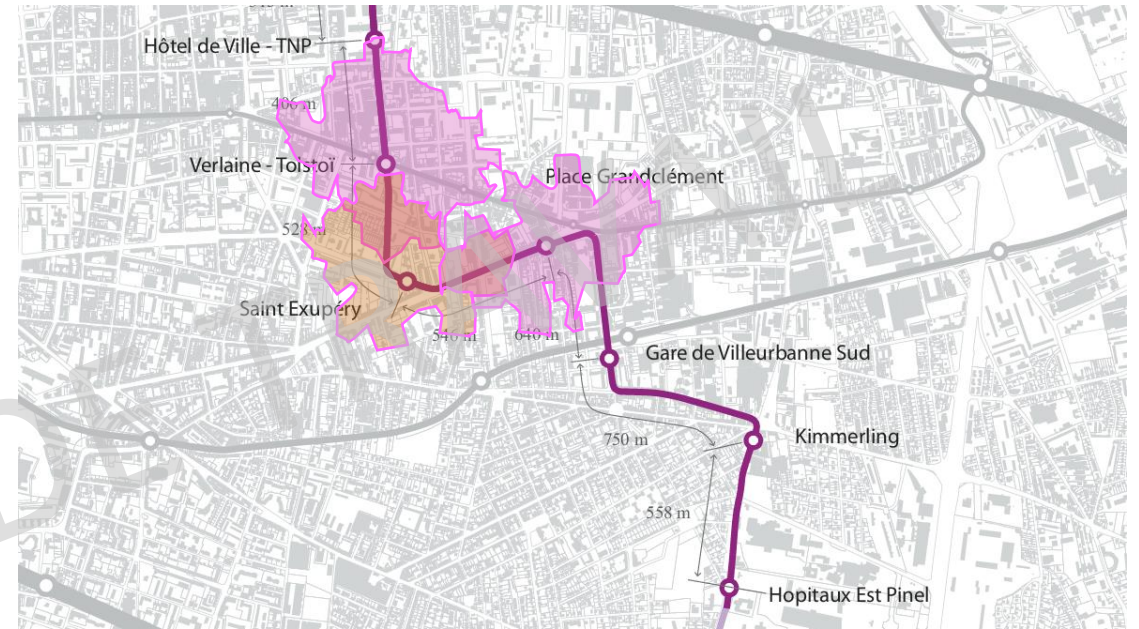
- Desserte de la place Grandclément et intégration dans le projet global de réaménagement de la place
- Positionnement au niveau de la contre-allée pour libérer le cœur de place et valoriser l'espace entre la contre-allée et la voirie





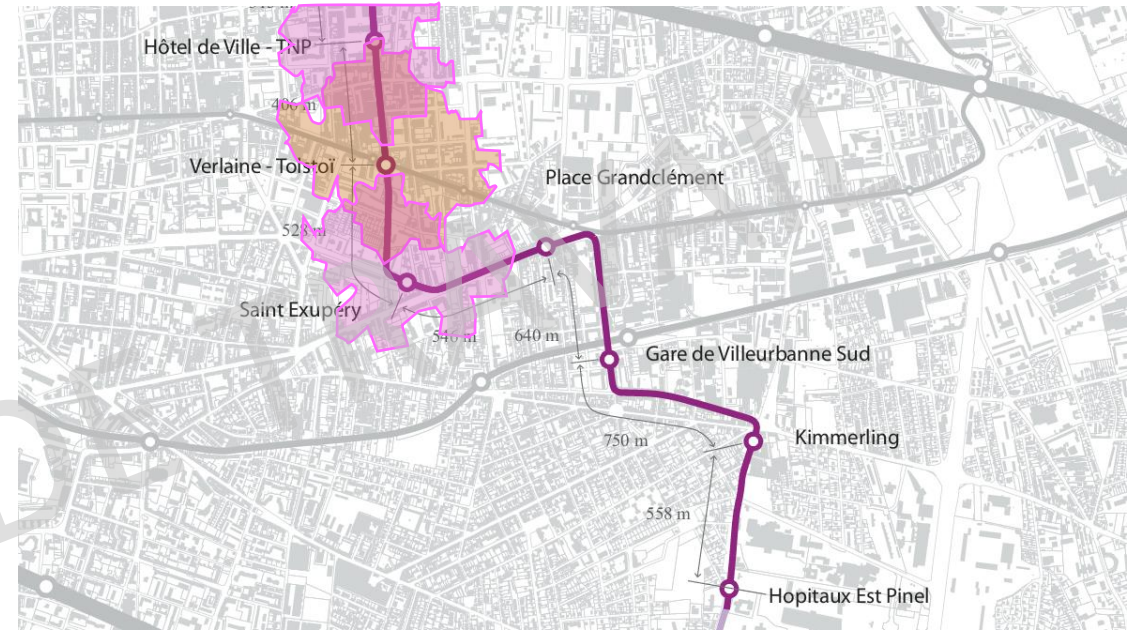
# Secteur « Nord » et « Sud »

- **Saint Exupery**
- Interstation équilibrée entre Verlaine / Tolstoy et Grandclément (de l'ordre de 550m)
- Desserte du quartier Maisons Neuves



# Secteur « Nord » et « Sud »

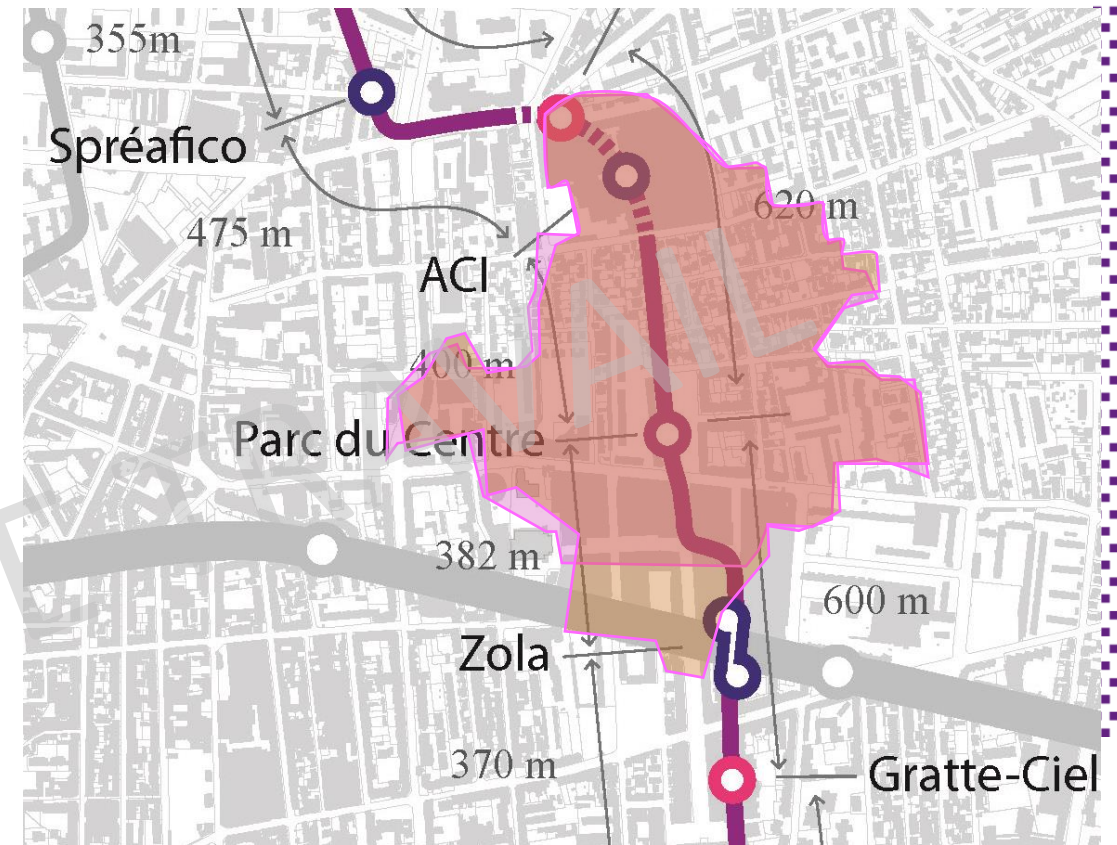
- **Verlaine - Tolstoi**
- Correspondance avec la station Verlaine C3



# Secteur « Nord » et « Sud »

- **Parc du Centre**

- Station intégrée dans le parc du centre avec présence de l'eau à proximité de l'espace d'attente
- « Porte d'entrée » de la ZAC Gratte Ciel en préservant du principe du mail piéton Barbusse
- Continuité apaisée entre Barbusse et futur ACI

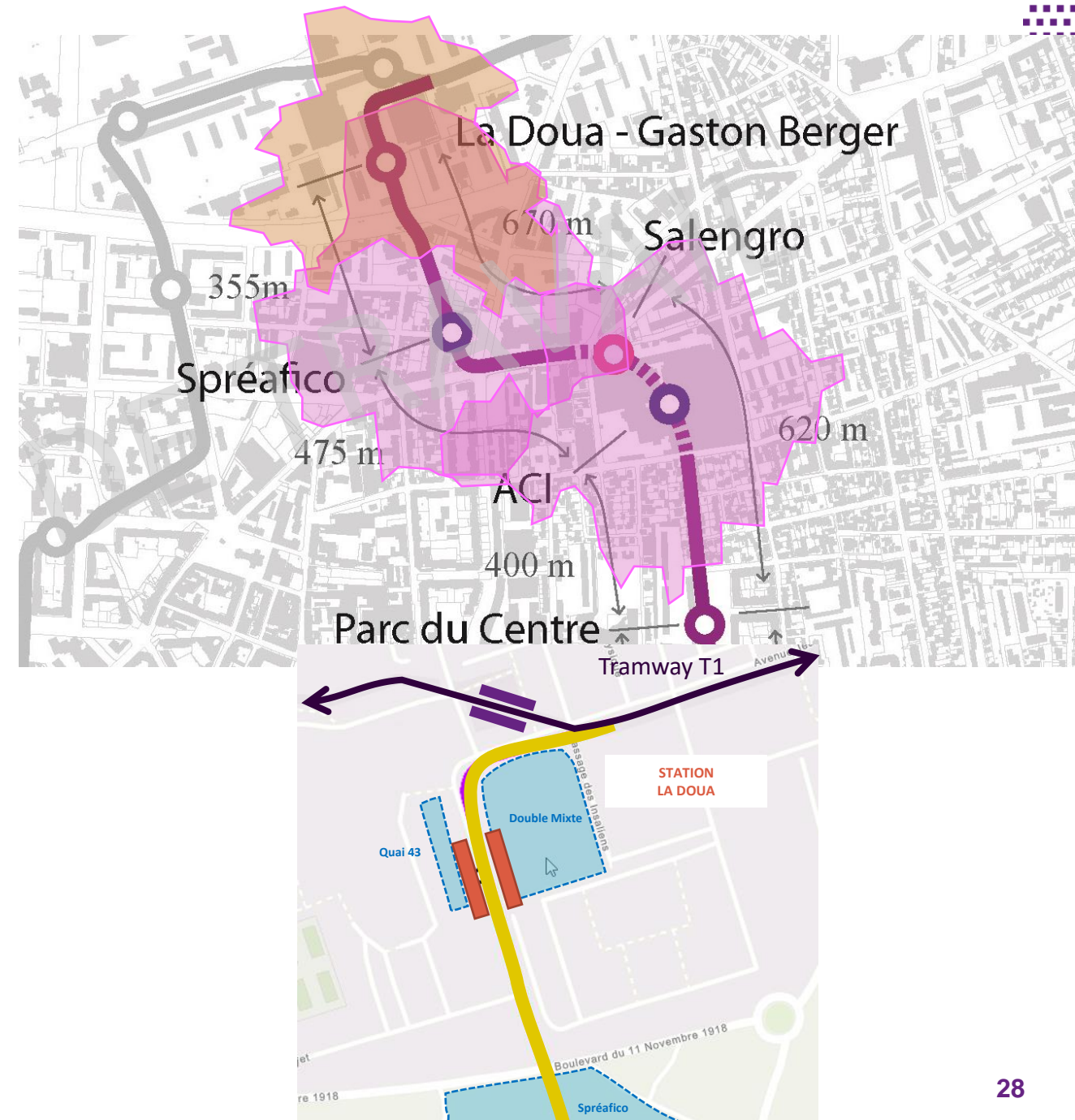




# Secteur « Nord » et « Sud »

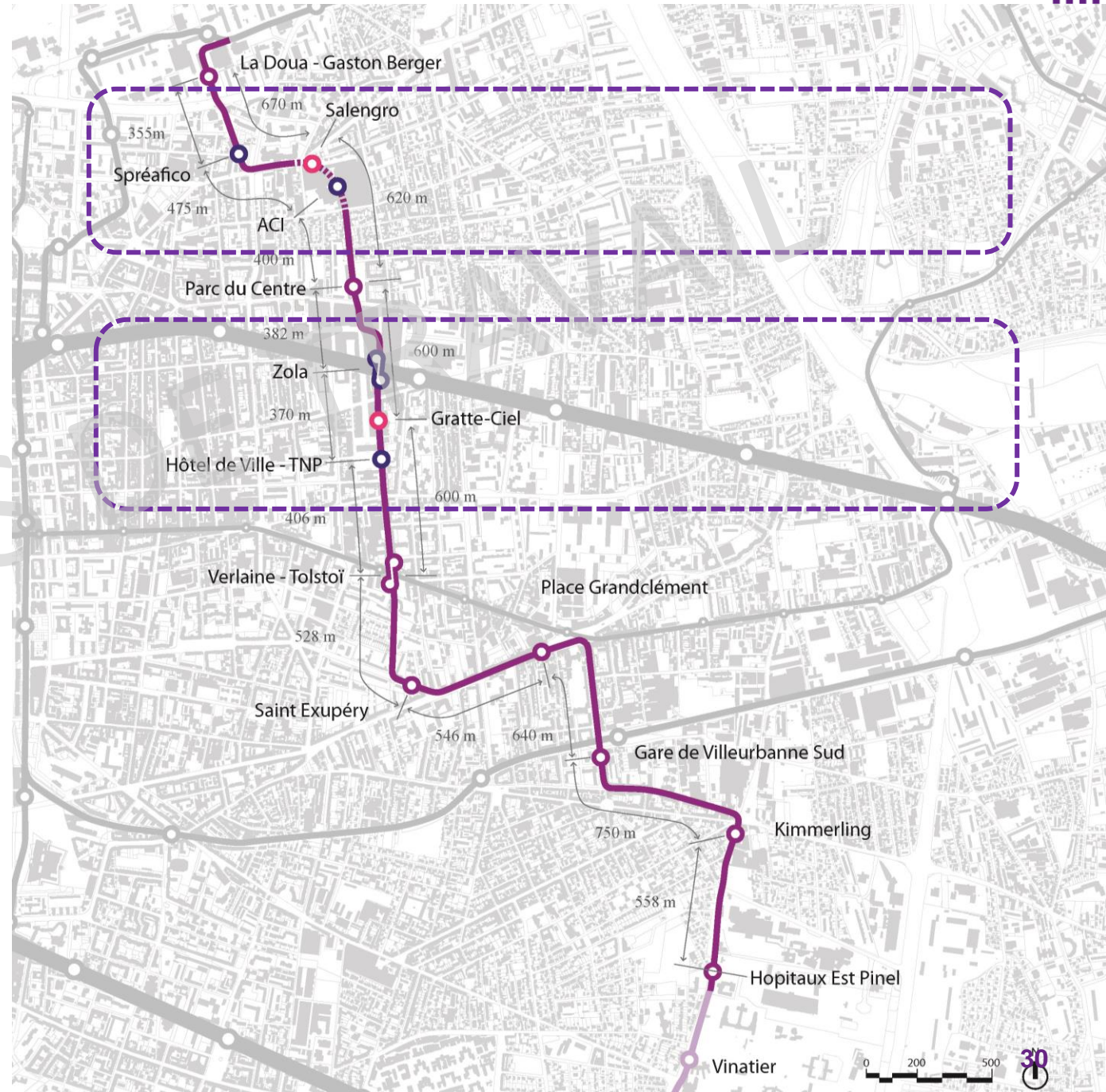
- **La Doua – Gaston Berger**

- Correspondance avec la ligne T1
- Correspondance avec Campus la Doua / projet Quai 43
- Pas de possibilité d'insertion sur Rue Jean Capelle du fait du virage sur Gaston Berger



# Les stations à l'étude

# Secteur « Centre-ville » et « Nord »



DOCUMENTS

# Secteur Centre-Ville



# Deux scénarios à l'étude

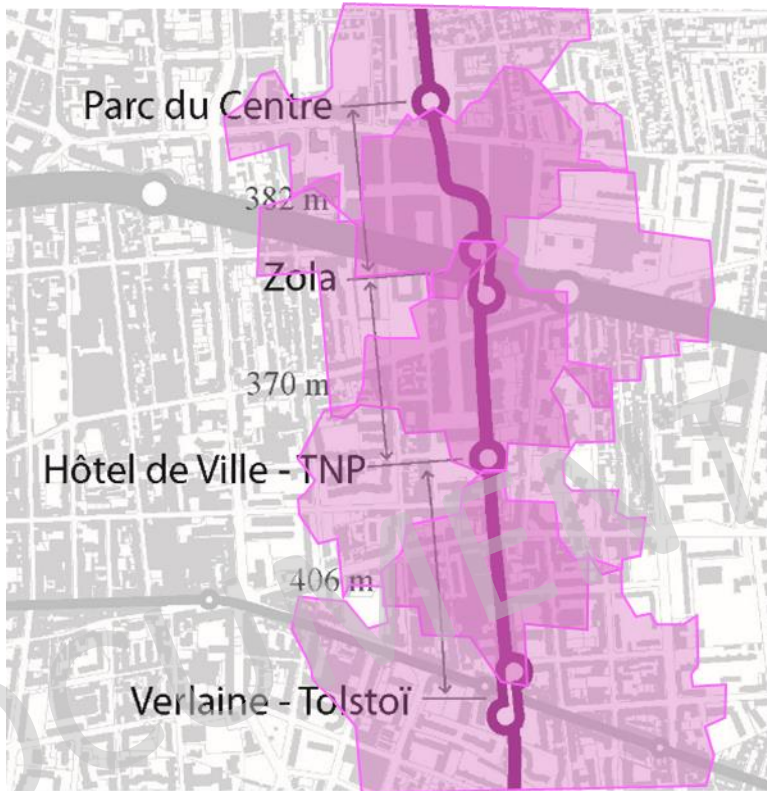


Scénario CV 1 – 4 stations

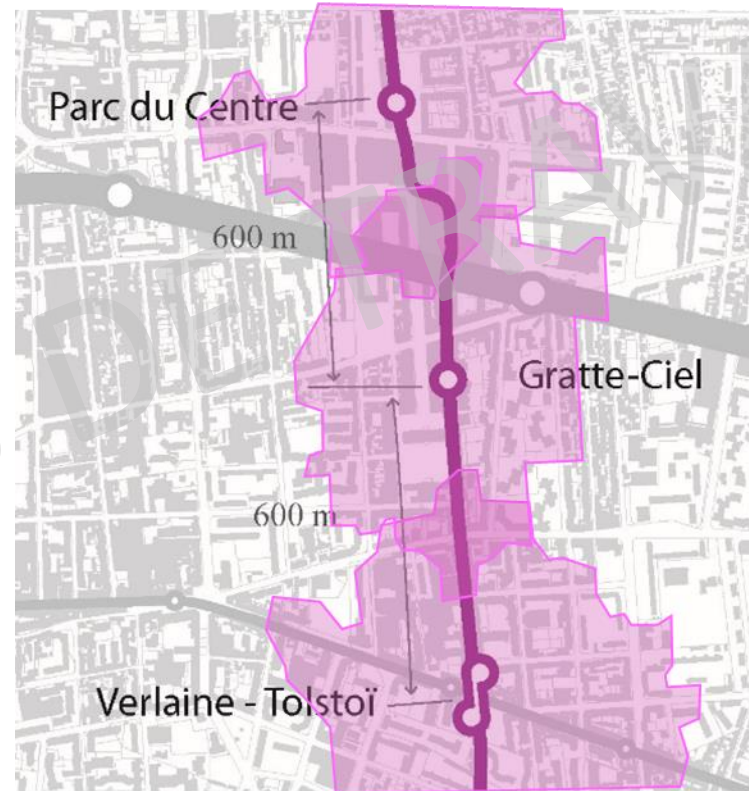


Scénario CV 2 - Mutualisé

# Desserte



Scénario CV 1 – 4 stations

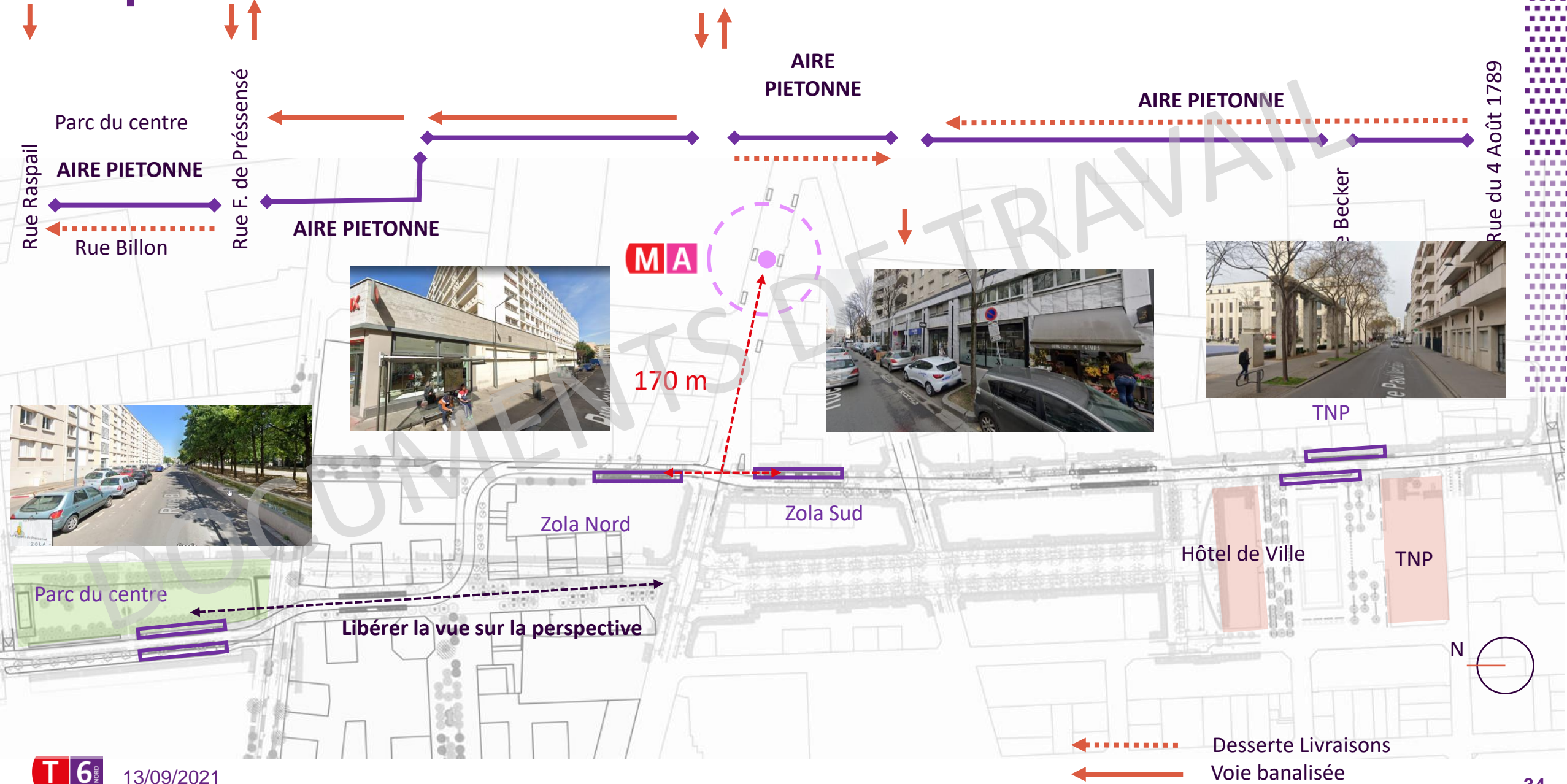


Scénario CV 2 - Mutualisé

 Zone desservie à 500m à pied



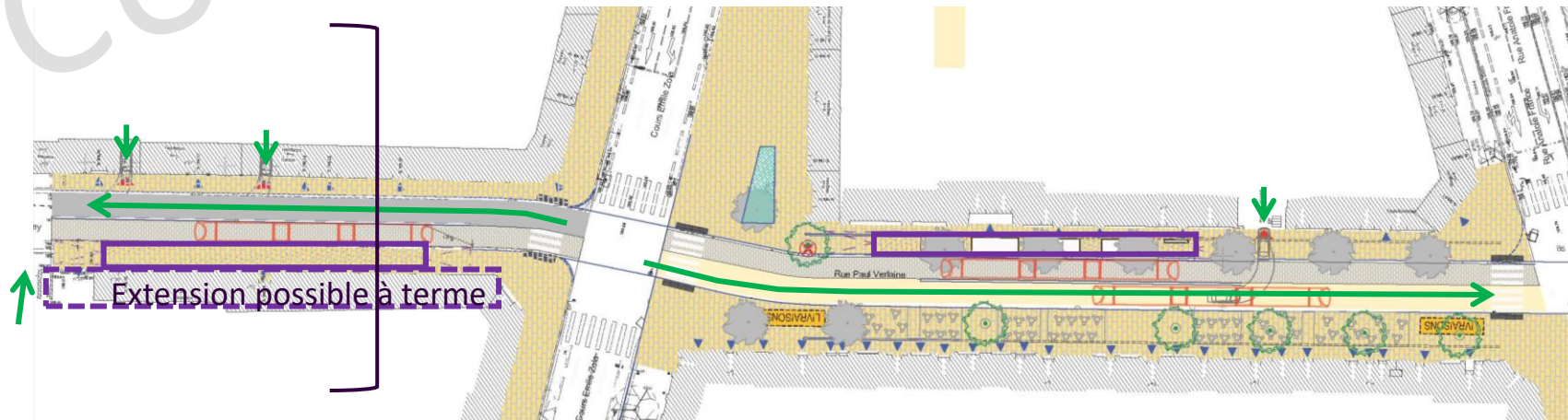
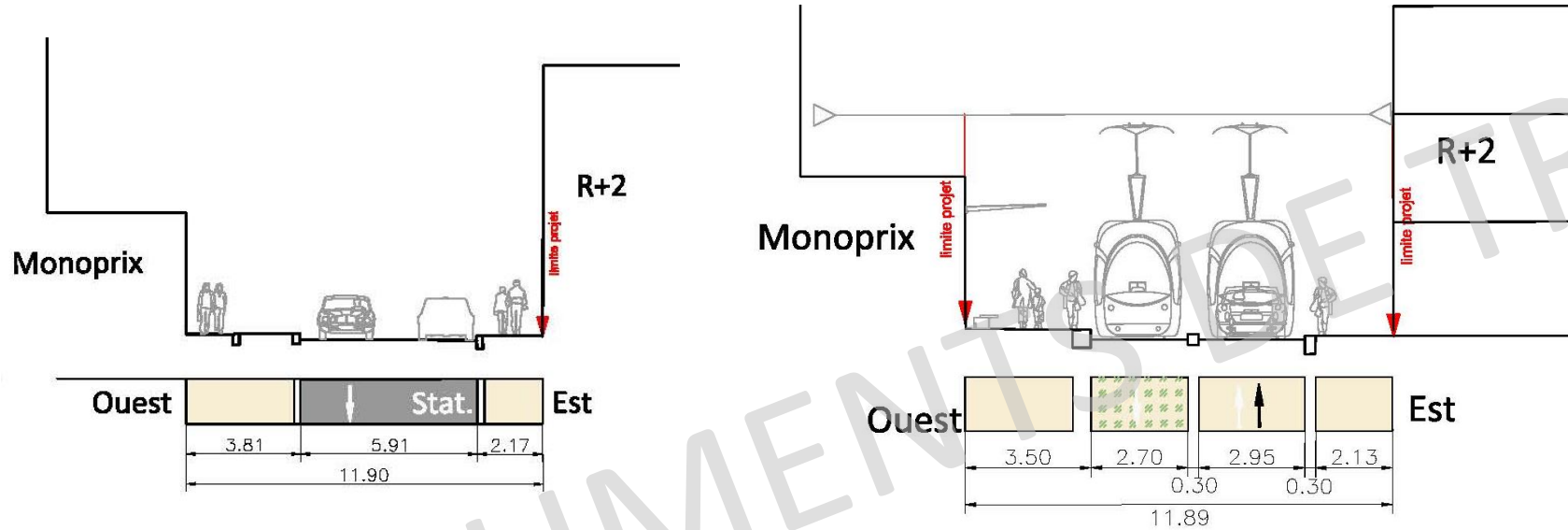
# Répartition stations et fonctionnement scenario CV 1



# Insertion Station Zola (Bourgey)

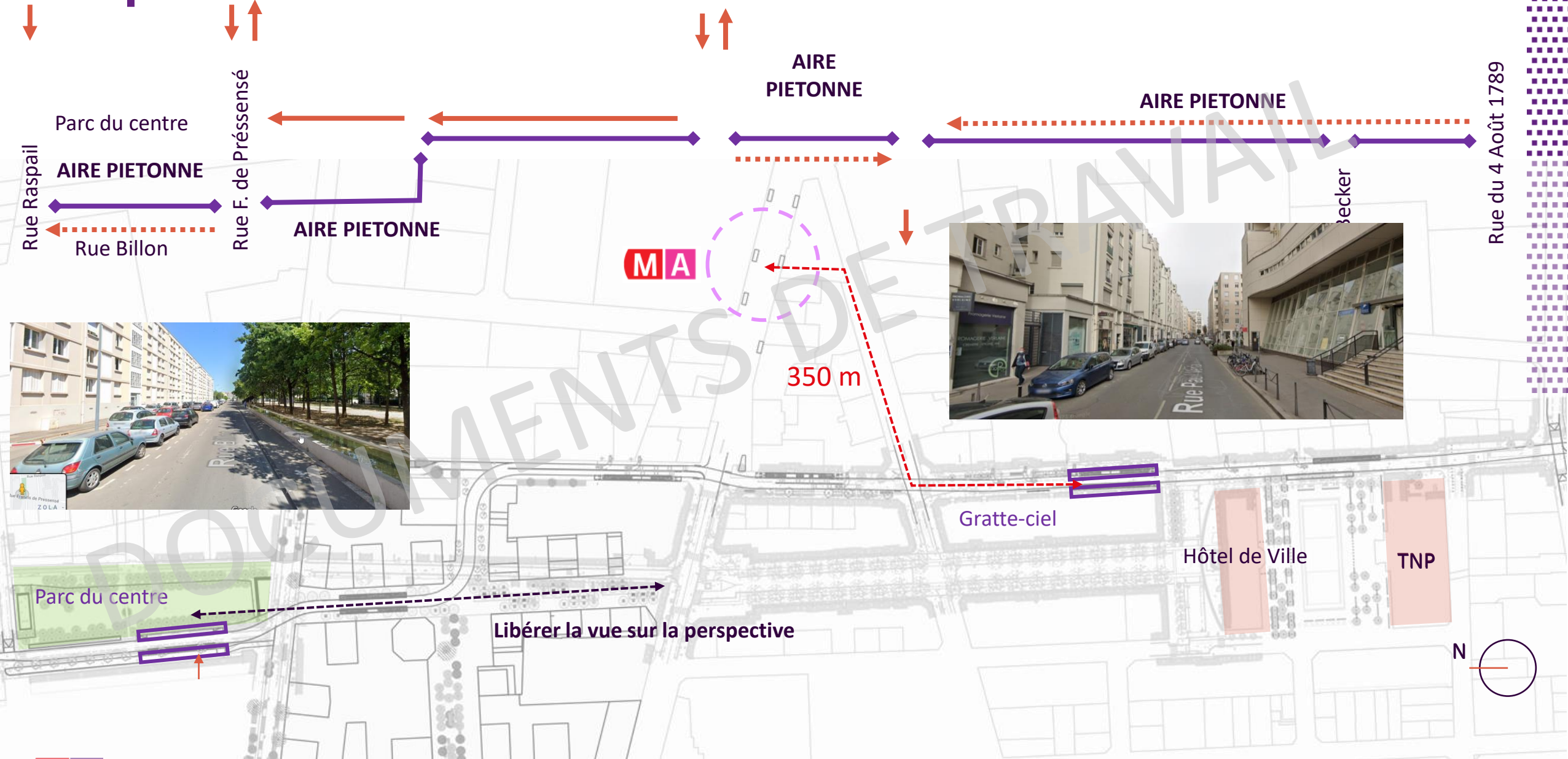
Existant

Aménagement à l'horizon de la mise en service





# Répartition stations et fonctionnement scénario CV 2



# Analyse multicritères

	2 stations	1 station mutualisée
<b>Thématique</b>	<b>Scénario CV1</b> « TNP » - « Zola »	<b>Scénario CV2</b> « Gratte-ciel la poste »
1. Interstation	<b>Interstation moyenne à 390 m</b>	<b>Interstation moyenne à 580 m</b>
2. Intégration urbaine	Station « TNP » implantée au droit de la place Lazard Goujon offrant un marqueur fort du T6N  Difficulté d'insertion de la station Zola	Difficulté d'insertion de la station « Gratte Ciel La Poste »
3. Intégration patrimoniale	Pas de contraintes propres à l'AVAP  Scénario préférentiel des services du patrimoine	Contraintes AVAP (limitation des émergences) sur le quai Ouest de la station « Gratte-ciel la Poste » (Bâtiments à protéger)
4. Maintien des usages (livraisons, terrasses,...)	Quai trottoir devant les commerces. Principe des terrasses maintenu	Quai trottoir devant les commerces Principe des terrasses maintenu
5. Correspondance Ligne A	170 m 2 à 3 min de marche	350 m 5 à 6 min de marche
6. Desserte	32 000 personnes 8 900 emplois  <b>Desserte au plus près des équipements</b> (notamment TNP)	30 000 personnes 8 300 emplois
7. Exploitation		Gain de 30s sur le temps de parcours

# Secteur Nord



# Deux scénarios à l'étude

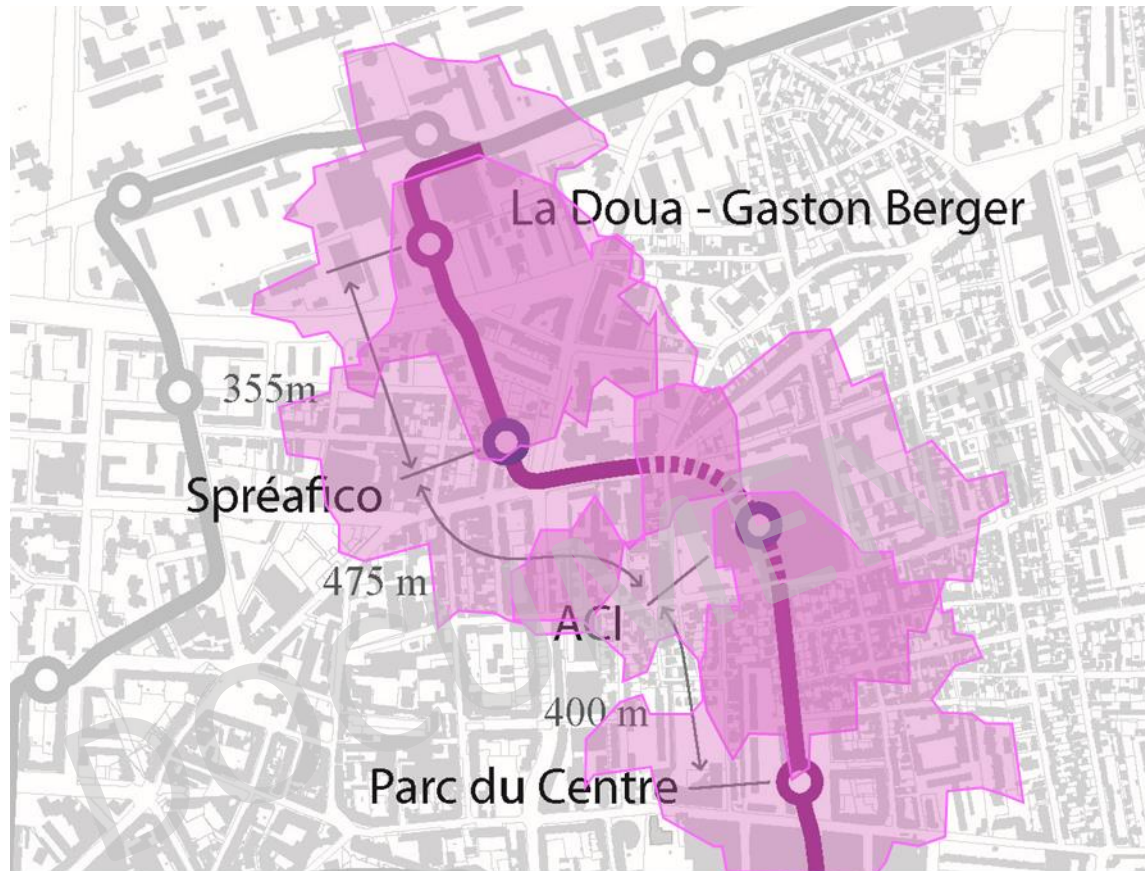


Scénario Nord 1 – ACI-Spreafico

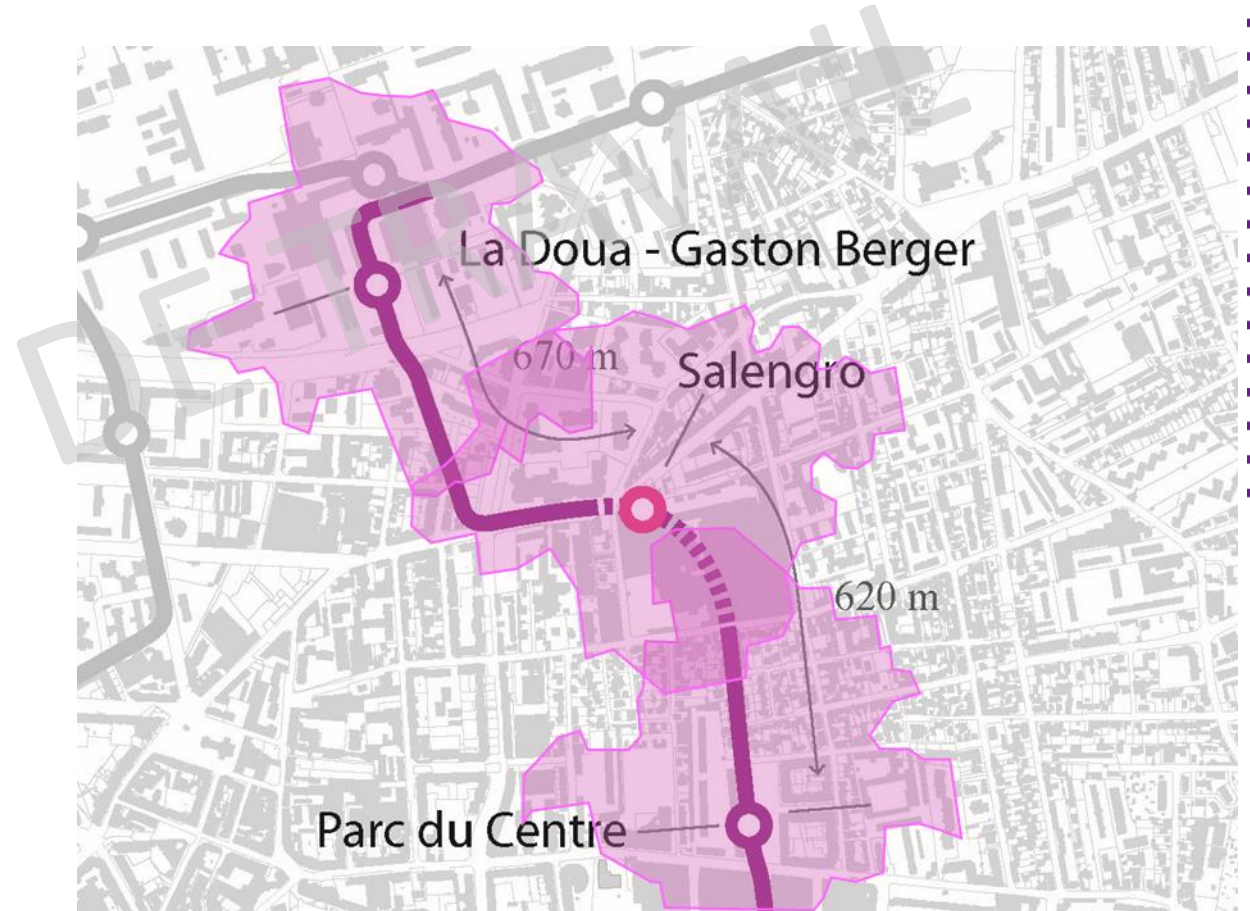


Scénario Nord 2 - Salengro

# Desserte



Scénario Nord 1 – ACI-Spreafico



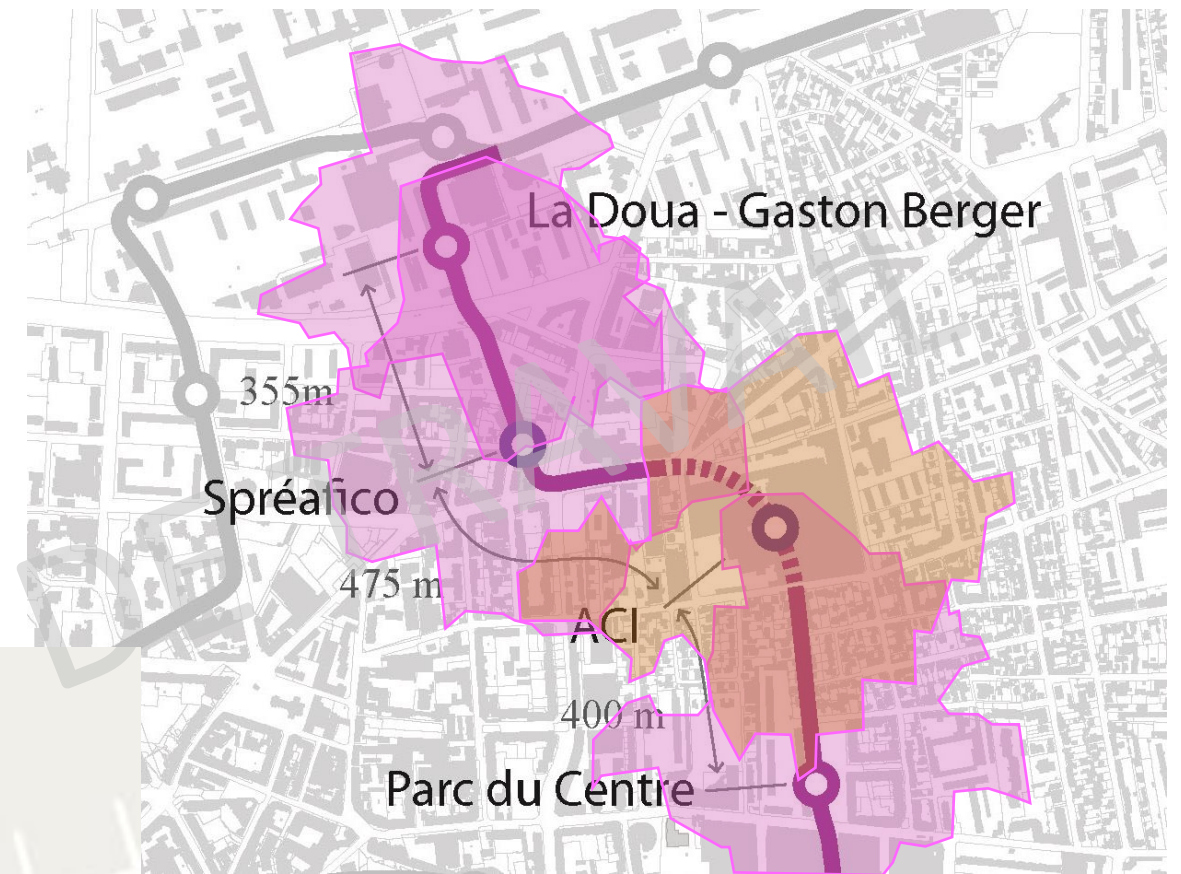
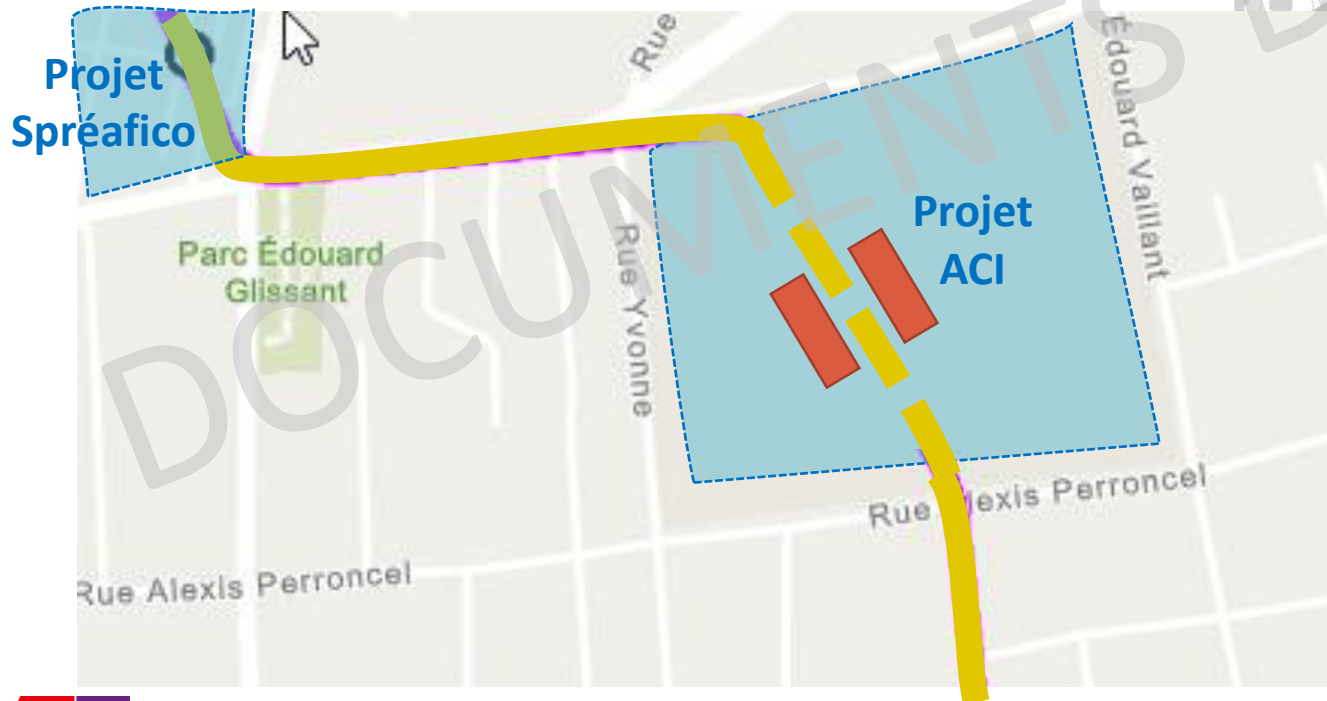
Scénario Nord 2 - Salengro

 Zone desservie à 500m à pied



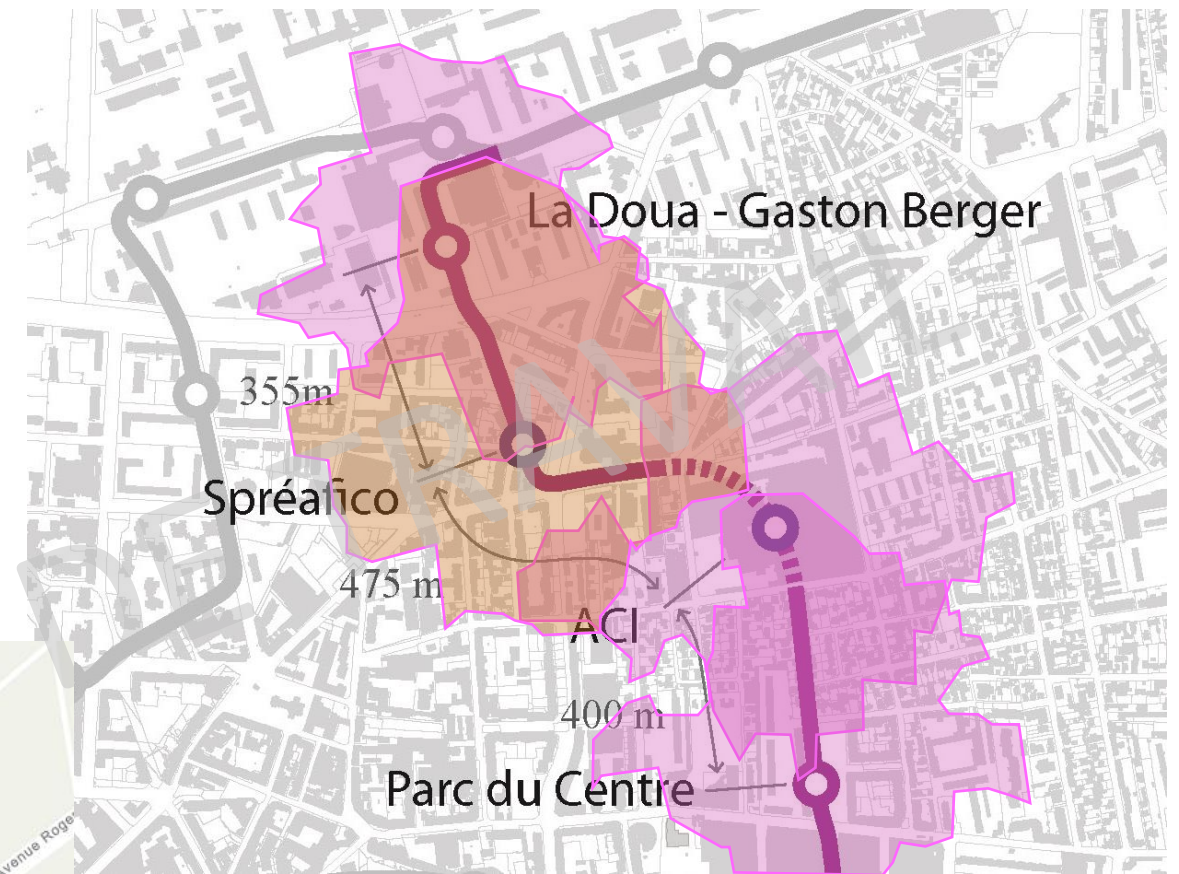
# Station ACI

- Placé en cœur du futur projet ACI
- Assure une desserte au plus près des futurs logements / Equipements ACI



# Station Spréafico

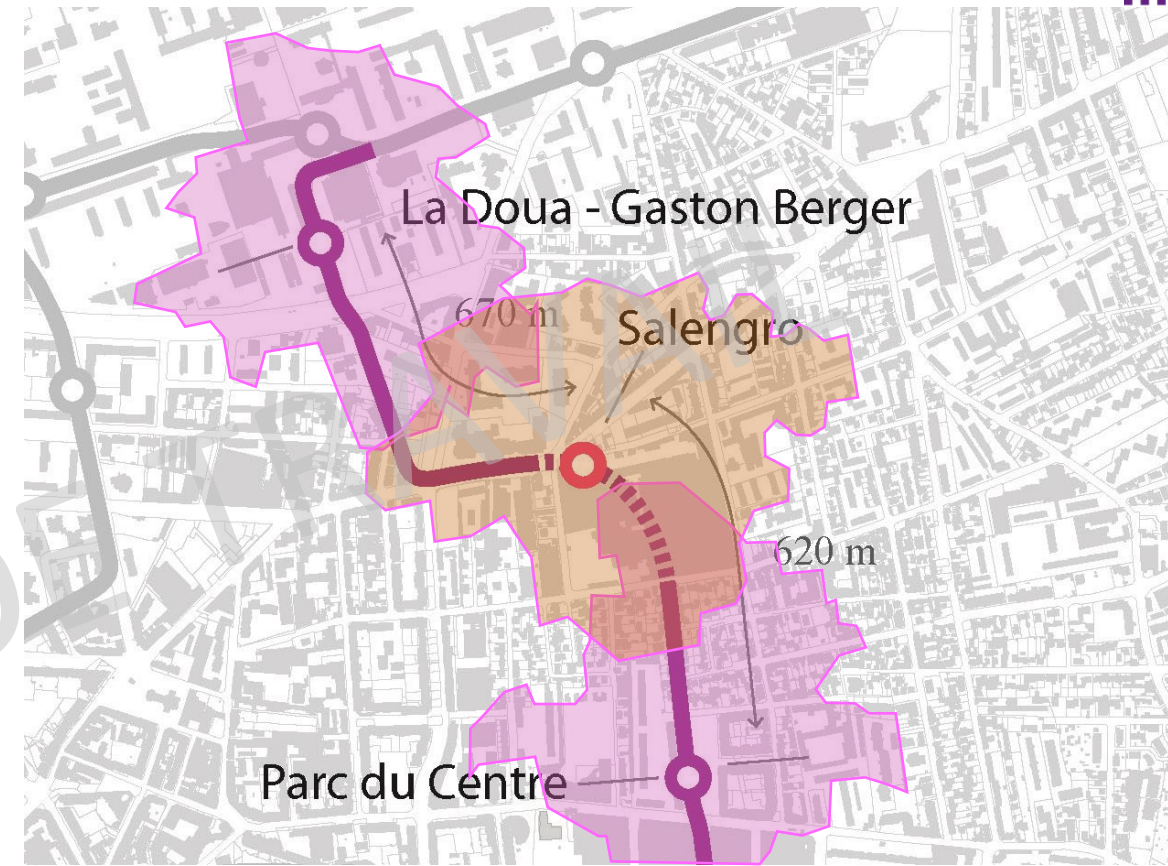
- Placé en cœur du futur projet Spréafico
- Assure la desserte de l'Ouest de la rue actuelle Spréafico





# Station Salengro

- Placé au nord de la parcelle ACI et situé sur l'axe Salengro



# Analyse multicritères

Thématique	Scénario Nord 1 2 stations : « ACI » et « Spréfico »	Scénario Nord 2 1 station : « Salengro »
1. Interstation	Interstation moyenne : 430 m	Interstation moyenne : 615 m
2. Intégration urbaine	Stations implantées au cœur de chacun des deux secteurs : ACI et Spréfico	Station Salengro sert de « porte d'entrée » aux deux secteurs en mutation : Spréfico et ACI
3. Desserte	Entre parc du centre et la Doua : 20 000 personnes +9% 8 300 emplois +9%  Desserte du quartier à l'ouest de la rue Spréfico	Entre parc du centre et la Doua : 18 300 personnes 7 600 emplois  Desserte très limitée du quartier à l'ouest de la rue Spréfico
4. Exploitation		Gain de 30s sur le temps de parcours

# Temps d'échange



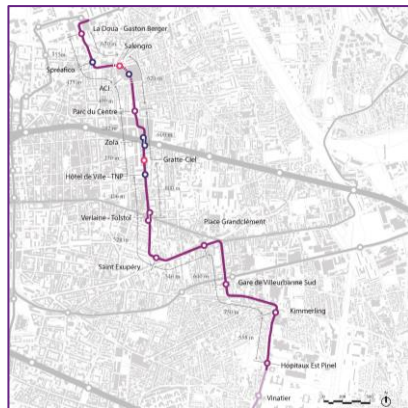
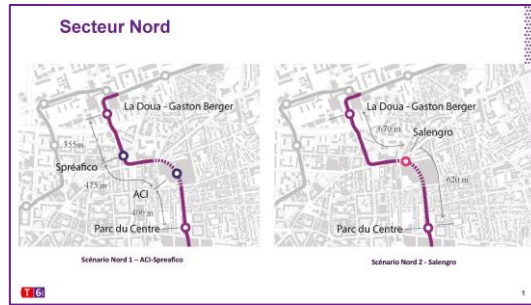
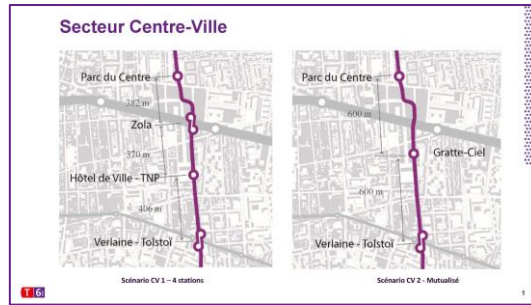
# Tables-rondes

# Organisation des tables-rondes

## Des tables rondes pour échanger sur :

- L'analyse comparative des 2 scénarios du secteur Centre-ville
- L'analyse comparative des 2 scénarios du secteur Nord

# A votre disposition



Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Centre-ville » - 20 min

Table n°

	Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
Scénario CV 1 4 stations			
Scénario CV 2 Mutualisé			
<b>En synthèse</b>			

Analyse comparative des 2 scénarios du secteur « Nord » - 20 min

Table n°

	Points Forts	Points Faibles	Autres remarques/questions
Scénario Nord 1 ACI-Spreafico			
Scénario Nord 2 Salengro			
<b>En synthèse</b>			

# Restitution & enseignements

# Les prochaines étapes

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

# Les prochaines rencontres

- **Deux Ateliers « Insertion », deuxième quinzaine d'octobre :**
  - Atelier « Secteur Sud » (Hôpitaux-Est > Avenue Jean Jaurès) : 19 octobre à 19h en visioconférence
  - Atelier « Secteur Centre-Nord » (Avenue St Exupéry – La Doua) : 20 octobre à 19h en visioconférence

**Et toujours, le dispositif de « relation riverains ».**

**Pour nous contacter : [T6N-Contact@sytral.fr](mailto:T6N-Contact@sytral.fr)**



**Merci de votre attention !**