



COMPTE-RENDU :
Atelier Insertion secteur Centre
– Nord (Avenue Saint-Exupéry >
La Doua)
Mercredi 20 octobre 2021



Animation :

- Coline GREGOIRE, agence Sennse

Intervenants :

- Axel SABOURET, chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Simon ROUÉ, 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 : 46 participants

Pour diversifier les formats de rencontre avec le public, l'atelier « Insertion » secteur Centre – Nord (Avenue Saint-Exupéry > La Doua) 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.

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.

À la suite du 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 aux principes d’insertion du tramway sur le secteur Centre – Nord (Avenue Saint-Exupéry > La Doua) du tracé** a eu lieu le 20 octobre 2021, en visioconférence.



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 de présenter et d'échanger autour des principes d'insertion sur le secteur Centre – Nord entre l'avenue Saint-Exupéry et le terminus à La Doua.

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

1. Retour sur les premiers ateliers et l'avancement du projet
2. Les principes d'insertion du tramway sur le Centre – Nord (Avenue Saint-Exupéry > La Doua)
3. Temps d'échange
4. Prochaines étapes

3. Retour sur les premiers ateliers et l'avancement du projet

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

Il revient ensuite sur les premières rencontres de la concertation continue et rappelle que 3 rencontres ont été organisées depuis juin 2021 :

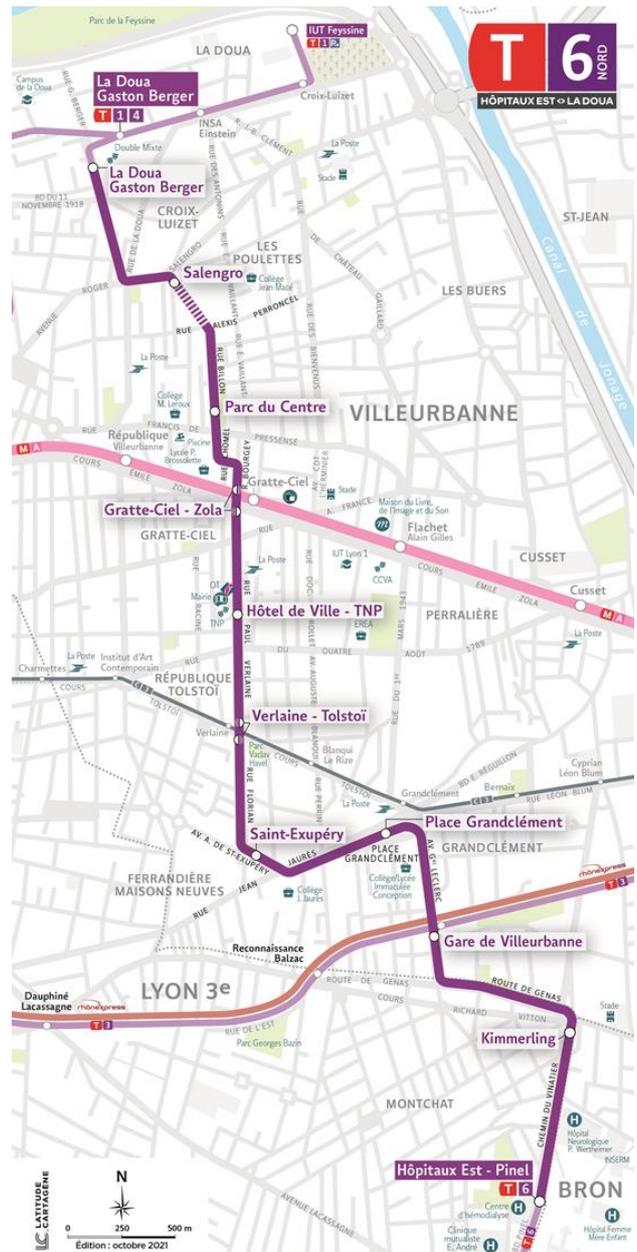
- 2 rencontres dédiées au secteur Billon
- 1 atelier « Stations »

Il précise que l'objectif de ces rencontres est de recueillir remarques, avis et observations pour alimenter les études techniques et les décisions politiques.

Il explique que suite à ces ateliers, le comité de pilotage a confirmé le nombre et la localisation des stations :

- 10 nouvelles stations
- Interstation moyenne : 540 mètres

Pour continuer à alimenter les études, deux ateliers sur l'insertion du tramway sont organisés. Le premier atelier dédié au secteur Sud a eu lieu le 19 octobre 2021.



4. Les principes d'insertion du tramway sur le secteur avenue Saint-Exupéry > La Doua

Afin de répondre au mieux aux attentes de tous les participants, ces derniers sont invités à indiquer les axes qui les concernent plus particulièrement par le biais d'un sondage.

Sondage : Quel est le secteur qui vous concerne le plus ?

- 11% ont répondu avenue Saint-Exupéry
- 7% ont répondu rue Florian
- 21% ont répondu rue Verlaine
- 7% ont répondu rue Bourgey
- 18% ont répondu rue Billon
- 25% ont répondu secteur Spréafico
- 11% ont répondu secteur La Doua

Axel Sabouret présente l'approche des équipes techniques sur l'insertion rue par rue. Il explique que l'insertion est envisagée considérant différents éléments :

- La localisation de la plateforme et de la station
- Les aménagements cycles
- Les arbres
- La circulation
- Le stationnement
- Les accès riverains

A ces éléments s'ajoutent les éléments de singularité de chaque rue.

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

Mathieu LANHER, équipe de maîtrise d'œuvre, introduit quelques éléments de repères présentés dans le tableau ci-dessous.

	Zone 30	Zone de rencontre	Aire Piétonne	Voie Verte
Aménagements	Aménagement Classique (trottoir et traversée piétonne)	Aménagement à plat	Aménagement à plat	Aménagement à plat
Vitesse autorisée	30 km/h pour tous les modes	20 km/h pour tous les modes	10 km/h voitures Autres modes au pas	Pas de véhicules
Mode de circulation	<u>Ordre de priorité</u> Vélos Voitures Traversée piétonne	<u>Ordre de priorité</u> Piéton Vélos Voitures	<u>Ordre de priorité</u> Piéton Vélos Voitures	<u>Ordre de priorité</u> Piéton Vélos
Signalétique	Marquage des traversées piétonnes et des cheminements piétons	Pas de marquage ni des traversées piétonnes ni des cheminements piétons	Pas de marquage ni des traversées piétonnes ni des cheminements piétons	Pas de marquage

Mathieu Lanher présente ensuite l'insertion rue par rue. Pour chaque rue, un plan, une coupe et les aménagements en cours d'étude sont présentés.

Retrouvez en annexes du compte-rendu les éléments de travail qui ont été présentés lors de l'atelier. Pour rappel, les aménagements proposés sont encore à l'étude et ne doivent pas être considérés comme les aménagements définitifs.

5. Temps d'échange

Suite à la présentation, les participants sont invités à partager leurs observations sur les différents éléments à discuter pour chacune des rues empruntées. Ils se sont exprimés à l'oral et par le tchat. Leurs contributions sont prises en note par l'animatrice sur l'outil en ligne Beekast.

Questions générales :

- A quelle vitesse circule le tramway dans les zones 30 et les zones de rencontre ?

Simon Roué indique que le tramway n'est pas soumis à la réglementation aire piétonne / zone de rencontre. Les conducteurs adapteront donc la vitesse à l'environnement traversé. Il cite l'exemple de l'aire piétonne dans la rue Paul Verlaine où les voitures circuleront à 10 km/h et le tramway à 20 / 30 km/h maximum.

- Dans les zones 30 et zones de rencontre, quels aménagements sont prévus pour contraindre les véhicules à respecter la vitesse autorisée ?

Axel Sabouret indique que les différents acteurs concernés par les dispositifs d'aménagement (SYTRAL, Métropoles, villes) travaillent à la mise en place d'une signalétique en entrée de chaque secteur concerné.

Yoann Chapelet ajoute qu'un travail global du plan de circulation, favorisant l'utilisation de certains axes par les voitures, permettra de contribuer à apaiser ces zones de rencontre. L'objectif est qu'aucun véhicule n'ait besoin de circuler sur une longue distance sur ces zones de rencontre.

Mathieu Lanher précise qu'il est également possible de travailler sur les revêtements de sols. Pour ces zones, un revêtement en béton clair, différent des revêtements de voirie classique, peut être mis en place pour signifier la spécificité du secteur traversé.

La mise en place de mobilier urbain dans ces secteurs, permettant de requalifier l'espace public et de favoriser son appropriation par les piétons, peut également avoir un effet sur la vitesse des automobilistes.

En revanche, aucun ralentisseur ne sera mis en place car ces zones doivent rester agréables aux cheminements des piétons et vélos.

- Quels aménagements sont prévus pour limiter les nuisances sonores et vibratoires causées par le tramway ?

Simon Roué indique qu'une étude d'impacts est réalisée avant l'insertion et le passage du tramway. Elle mesure les impacts acoustiques et vibratoires liés à l'arrivée du tramway. Elle sera annexée au dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Il précise que le SYTRAL veille à ce que les nuisances sonores restent en-deçà des seuils réglementaires. Il ajoute que le SYTRAL souhaite être plus volontaire sur ces deux thèmes.

Pour cela, le SYTRAL a notamment expérimenté la mise en place de graisseurs de rail sur le réseau qui ont apportés des résultats très satisfaisants, au niveau des virages.

Concernant l'aspect vibratoire, les axes empruntés par le T6 Nord sont d'une faible largeur. Un bureau d'étude indépendant sera missionné pour faire état des bâtiments existants et évaluer leur réponse face aux sollicitations vibratoires du tramway. Le résultat des études permettra de définir les solutions à mettre en place lors de l'aménagement des voies pour atténuer les vibrations. Une

des solutions envisagées est la pose d'un « tatamis » autour des voies qui absorbe les vibrations dues au passage du tramway.

- Quels que soient les secteurs traversés, qui porte la responsabilité des choix d'aménagements ?

Axel Sabouret rappelle que les choix d'aménagements sont faits par le Comité de pilotage du projet en tenant compte des études techniques, de l'impact éventuel sur l'exploitation et des retours des riverains et usagers qui participent aux différentes rencontres de concertation.

Saint-Exupéry / Florian Sud

Quels aménagements pour les cycles ?

Contributions :

- Du point de vue des cyclistes, il est préférable de mettre en place une zone 30 pour les voitures et une piste cyclable en double sens.
- Les zones de rencontres et les voies vertes peuvent être source de conflits entre les piétons et les trottinettes.
- Favorable à une zone 30 car les automobilistes ne respecteraient pas une limitation de vitesse à 20 km/h sur une zone de rencontre.

Carrefour Saint-Exupéry – Florian : ouverture cycles et piétons ou ouverture tous modes confondus ?

Remarques :

- Il est difficile de se projeter et avoir un avis sur l'aménagement du carrefour sans avoir une vue d'ensemble sur les autres rues.

Observations sur l'aménagement proposé

Remarques :

- Le franchissement de la voie de tramway par les cyclistes peut être dangereux.

Florian Nord

Quels aménagements de circulation pour les cycles et les voitures ?

Contributions :

- Si les voitures peuvent rouler sur la plateforme du tramway pour accéder aux parkings, elles risquent de poursuivre sur la plateforme pour rejoindre le cours Tolstoï. Il vaut alors mieux privilégier une voie d'accès aux parkings réservée aux voitures pour les empêcher d'aller plus loin.

Mathieu Lanher précise que c'est un point de vigilance sur lequel les équipes techniques travaillent. La solution proposée est de végétaliser la plateforme au niveau de la station et à partir du cèdre du parc Vaclav Havel, ce qui la rendrait difficilement praticable pour les voitures.

Observations sur l'aménagement proposé :

Questions :

- Pourquoi ne pas continuer la piste cyclable côté ouest ?

Mathieu Lanher explique que la difficulté d'insertion sur ce secteur est due à la fois à la présence du cèdre à préserver et à la nécessité d'y installer une station. Il précise sur ce dernier point qu'il n'est pas possible d'aménager le quai de la station ailleurs car c'est une station en quais décalés du fait d'accès riverains à conserver côté ouest.

Concernant la continuité cyclable il indique que s'il n'est effectivement pas idéal pour les cyclistes de traverser la plateforme de tramway, cet itinéraire n'est pas un itinéraire vélo structurant.

- Y aura-t-il un trottoir derrière la station ?

Mathieu Lanher explique que la station sera aménagée en quai trottoir. Le quai sera donc suffisamment large (3 à 3,5 mètres de large) pour avoir une partie dédiée aux cheminements des piétons et une partie dédiée à l'attente des usagers du tramway. Il ajoute que les accès à la résidence seront restitués. Une bande plantée fera le lien entre la façade et le trottoir pour éviter que les usagers attendent le tramway devant les portes de la résidence.

- Une voie cyclable en sous-sol de la station peut-elle être envisagée pour éviter la double traversée des cyclistes ?

Mathieu Lanher explique qu'un sous-terrain pour le vélo peut être contraignant car cela signifie la mise en place d'une rampe sur une longue distance qui marquerait une rupture de cheminement pour les cyclistes. De plus, ce type d'aménagement n'est pas sécurisant pour les cyclistes. Il ajoute que les différents réseaux pour l'insertion du tramway sont installés sous la voirie donc l'aménagement d'un souterrain pour les vélos empêcherait l'enfouissement de ces réseaux.

- La mise en place d'un quai central a-t-elle été envisagée sur ce secteur ?

Mathieu Lanher répond que cette solution a été étudiée mais n'a pas été retenue car elle est incompatible avec la préservation du cèdre.

Remarques :

- La double traversée de la plateforme du tramway peut apporter des problèmes de sécurité pour les cyclistes et rendre plus difficile leur circulation.
- En pratique les cycles continueront certainement tout droit ce qui entraînera des conflits avec les piétons au niveau de la station de tramway.

Mathieu Lanher indique que les aménagements réalisés permettront d'éviter des conflits d'usages entre cyclistes et usagers du tramway.

Verlaine Nord

Observations sur l'aménagement proposé :

Questions :

- Des bornes escamotables sont-elles prévues pour interdire l'accès aux non-résidents (hors livraisons) ?

Mathieu Lanher explique qu'il n'est pas possible de mettre en place des bornes escamotables qui se soulèveraient et s'abaisseraient à chaque passage du tramway. La seule restriction sera la réglementation et la dissuasion se fera par des verbalisations.

Simon Roué complète en indiquant que le schéma de circulation a été étudié pour éviter les flux de transit dans le secteur. De fait, seuls les riverains et les livraisons auront intérêt à emprunter ce tronçon.

Axel Sabouret précise que la zone sera apaisée par la signalisation et le traitement des sols (revêtements de couleur claire).

- Comment garantir le respect des sens interdits ?

Axel Sabouret rappelle que ce secteur sera transformé en aire piétonne. Rapidement, les piétons vont s'approprier le secteur ce qui le rendra défavorable aux véhicules.

- Ne serait-il pas préférable, pour un meilleur respect des sens interdits, d'inverser les sens de circulation sur le tronçon et de permettre l'accès par Anatole France ?

Mathieu Lanher rappelle qu'un « panneau sens interdit sauf livraisons » sera installé au nord et au sud de la rue, ainsi qu'un panneau « sens interdit sans condition » au niveau d'Anatole France. Il précise que les sens de circulation proposés évitent, notamment au niveau de la station côté Zola, que les véhicules empruntent la voie où le tramway s'arrêtera. Ce principe répond donc à des enjeux de sécurité.

- Le C26 continuera-t-il de circuler rue Verlaine ?

Axel Sabouret indique que lorsqu'une ligne forte de transport en commun (tramway, métro...) est mise en place, le réseau de surface (bus) est restructuré. L'objectif est de rabattre les lignes de secteur sur cette ligne forte. Il ajoute que concernant le C26, son itinéraire sera réétudié. A l'échéance de la mise en service du tramway, une restructuration de l'ensemble des lignes de bus aura lieu.

- Beaucoup de vélos circulent actuellement aux abords du TNP, de la Mairie, de la piscine et du palais du travail. Suite aux nouveaux aménagements, où circuleront les cyclistes ?

Axel Sabouret explique que des axes structurants seront fléchés pour les vélos dans des rues parallèles au tramway (Bienvenus, Perrin, etc.). La Métropole travaille sur ce sujet.

- On compte 4 places de livraisons à termes sur le secteur. Or, on y trouve beaucoup de commerces et de restaurants. Comment les livraisons pourront-elles s'effectuer sans impacter le tramway ? Les livraisons ne sont-elles pas mutualisées sur le secteur ?

Mathieu Lanher explique que les emplacements identifiés et présentés durant l'atelier cherchent à restituer les places existantes. Cependant un travail est encore en cours sur les places de livraison et les services de la ville travaillent sur le sujet de logistique urbaine.

- Comment permettre l'accès aux garages sur la rue Paul Verlaine ?

Mathieu Lanher explique que les accès sont restitués. Les accès se feront par la plateforme du tramway, comme pour les livraisons. Seuls les riverains seront autorisés à passer.

Remarques :

- Le soir et la nuit, il y a moins de piétons donc le risque d'insécurité et d'incivilité (non-respect des sens interdit) peut être plus élevé.

Rue Billon

Questions et observations :

- La solution de la voie unique est-elle définitivement retenue ?

Axel Sabouret explique qu'il y a eu un consensus entre les retours des ateliers et les études techniques pour cette solution. Le comité de pilotage s'est donc prononcé en faveur de cette solution sur Billon nord.

- Sera-t-il possible de végétaliser la plateforme et ses abords sur le secteur Billon ?

Axel Sabouret informe qu'un travail sur la végétalisation va être mené dans le cadre des études auquel les citoyens seront associés.

- Pourquoi ne pas aménager une zone piétonne sur Billon nord en utilisant les rues latérales comme échappatoire aux véhicules des riverains et de services ?

Mathieu Lanher explique que la rue Billon doit également permettre les accès aux rues perpendiculaires. Si la rue Billon est réservée aux riverains, cela signifie que les rues perpendiculaires devront être en double sens de circulation, ce qui n'est pas évident, notamment rue Raspail.

- Pourquoi ne pas mettre la rue Raspail à double sens ?

Simon Roué rappelle que les équipes du projet travaillent principalement sur le sens de circulation de la rue Billon, empruntée par le tramway. Les sens de circulation des rues perpendiculaires ne sont pas figés et peuvent évoluer. Il précise toutefois que passer la rue Raspail en double sens signifie en supprimer le stationnement.

- Avez-vous eu des retours sur les comptages dans la rue Billon réalisés en juin 2021 ?

Simon Roué précise que les comptages servent à réaliser l'étude d'impacts acoustiques et les études de conception sur l'aspect circulation. Une partie des résultats sera dans le dossier de l'enquête publique.

- Le stationnement en face du parc du Centre sera-t-il maintenu ?

Mathieu Lanher répond que le stationnement ne sera pas maintenu à cet endroit du fait d'une acquisition nécessaire à l'insertion du tramway. Un travail aura lieu avec la résidence des Charpennes pour restituer des stationnements, notamment au cœur de la résidence.

- Y aura-t-il un droit de passage et une zone de déchargement pour les riverains au sud de la rue Billon ? Est-il possible de se garer sur la voie verte ?

Mathieu Lanher indique que la voie verte restera accessible aux véhicules de services et aux secours. Un contrôle d'accès sera mis en place pour permettre le stationnement occasionnel de véhicules pour des déménagements. En revanche il ne sera pas possible de stationner durablement sur la voie verte.

Secteur Salengro

Quelles solutions d'aménagement pour accéder au parking souterrain ?

Contributions :

- La solution 2 semble être une très bonne idée pour éviter d'aggraver les problématiques d'embouteillages sur l'avenue Salengro.
- La solution 2 semble plus fonctionnelle.

Observations sur l'aménagement proposé :

Questions :

- Est-ce que le jardin d'Yvonne, à l'angle de la rue Yvonne et de l'avenue Salengro, est impacté par la plateforme ou ses aménagements connexes ?

Mathieu Lanher répond que l'aménagement proposé n'impacte pas le jardin d'Yvonne.

- L'insertion du tramway se fait sur le côté impair de la rue. Dans les deux scénarios présentés, les places de stationnement du Jardin des Arts sont supprimées au profit de l'accès au parking souterrain du supermarché. Comment limiter le conflit entre la suppression de places de stationnement en surface de la copropriété et les accès au parking souterrain du supermarché ? Insérer le tramway et la trame verte du côté sud de la rue n'éviterait pas les conflits de stationnement ?

Mathieu Lanher indique que l'aménagement de la plateforme du tramway côté sud et de la voirie côté nord a été envisagé. Il explique que ce scénario n'a pas été retenu pour plusieurs raisons. D'abord parce que l'intégration du carrefour serait fortement dégradée : il y aurait un décalage de l'axe routier par rapport à la continuité de la voirie à l'ouest. De plus, l'insertion de la station aurait

des impacts sur le bâti existant (impacts sur la boulangerie et l'auto-école). Une insertion de la plateforme côté nord est donc préférable.

- Pourquoi garder l'avenue Salengro en double sens ?

Axel Sabouret rappelle que l'axe Salengro est un axe fort. Supprimer un sens de circulation pourrait contribuer à congestionner le secteur.

- Que deviennent les accès PMR de l'angle Doua / Salengro ?

Mathieu Lanher indique que l'accès PMR à l'entrée du parking sera restitué. Il ajoute que la solution 2 permettrait d'améliorer les accès PMR à la pharmacie grâce à l'aménagement d'une rampe connectée à la rue de la Doua.

- Combien de places de stationnement seront disponibles en surface pour accéder au supermarché ?

Mathieu Lanher explique qu'il n'est pas possible de le savoir aujourd'hui.

Simon Roué indique que les places en surface seront davantage dédiées à la pharmacie puisque le supermarché Carrefour dispose d'un parking souterrain.

Axel Sabouret informe que sur l'ensemble du linéaire le stationnement sera réduit mais absorbé sur les voies latérales. Il précise cependant que toutes les places PMR et livraisons seront à minima restituées. Concernant l'accès au supermarché Carrefour, il explique qu'il y aura un report modal et donc que certains clients s'y rendront en tramway T6, ce qui diminuera les besoins en stationnement.

- Le partage de la voirie entre les piétons et les cycles paraît dangereux. Comment est envisagée la cohabitation sur ce secteur ?

Mathieu Lanher informe qu'une piste cyclable sera bien aménagée séparément des cheminements piétons du fait de la forte fréquentation de l'axe par les cyclistes.

- Les pistes cyclables sur les deux scénarios sont positionnées au nord et à l'est. Cependant, sur la rue Billon elle est positionnée côté ouest. Cela signifie qu'il y aura une traversée de voie qui limiterait la continuité de la piste cyclable.

Mathieu Lanher explique que les plans qui représentent les pistes cyclables dans le périmètre actuel d'ACI sont indicatifs car la programmation de cette zone n'est pas encore définie à ce jour. L'insertion des pistes cyclables au nord ou au sud de la plateforme sur ce secteur n'est donc pas encore définie.

- Les secours sont-ils autorisés à circuler sur la voie du tramway ?

Axel Sabouret explique que les services de secours peuvent emprunter la plateforme du tramway. Il informe qu'un travail est en cours avec les pompiers pour s'assurer que tous les immeubles restent accessibles à l'intervention des secours.

- Comment va se faire le choix de positionnement de la station Salengro ?

Mathieu Lanher indique que l'aménagement d'ACI n'étant pas encore défini, deux options sont proposées pour l'insertion du tramway et donc également pour l'insertion de la station.

Axel Sabouret explique que le projet urbain de la zone ACI sera prescripteur sur l'emplacement de la station. La décision sera prise au travers des décisions au sujet de la programmation du projet urbain fin 2021. Le tracé définitif sera présenté dans la Déclaration d'Utilité Publique, au printemps 2022.

- Les platanes situés le long de l'avenue sont dangereux. Que vont-ils devenir ?

Mathieu Lanher indique que les platanes vont être conservés pour sauvegarder le patrimoine végétal. Il précise qu'ils seront entretenus, notamment pour assurer la bonne circulation du tramway.

Secteur La Doua

Quels aménagements pour les cycles ?

Contributions :

- La piste cyclable entre le tramway et la voirie semble mieux adaptée pour séparer les flux piétons et vélos. La traversé de la voie voiture près du virage est également évitée.
- Laisser la piste cyclable à l'ouest et la poursuivre au nord pour éviter les franchissements.

Mathieu Lanher indique que la plateforme et la station vont être implantées à la place de l'actuelle piste cyclable. Il explique qu'il n'est pas possible d'insérer la plateforme côté est pour garantir l'accès au Double Mixte et à son parking, et faciliter le virage du tramway.

Observations sur l'aménagement proposé :

Aucune contribution à ce sujet.

6. Prochaines étapes et conclusion

Axel Sabouret indique que la concertation continue se poursuit avec l'organisation de prochaines rencontres sur la thématique « Espaces Publics et Végétalisation », début 2022.

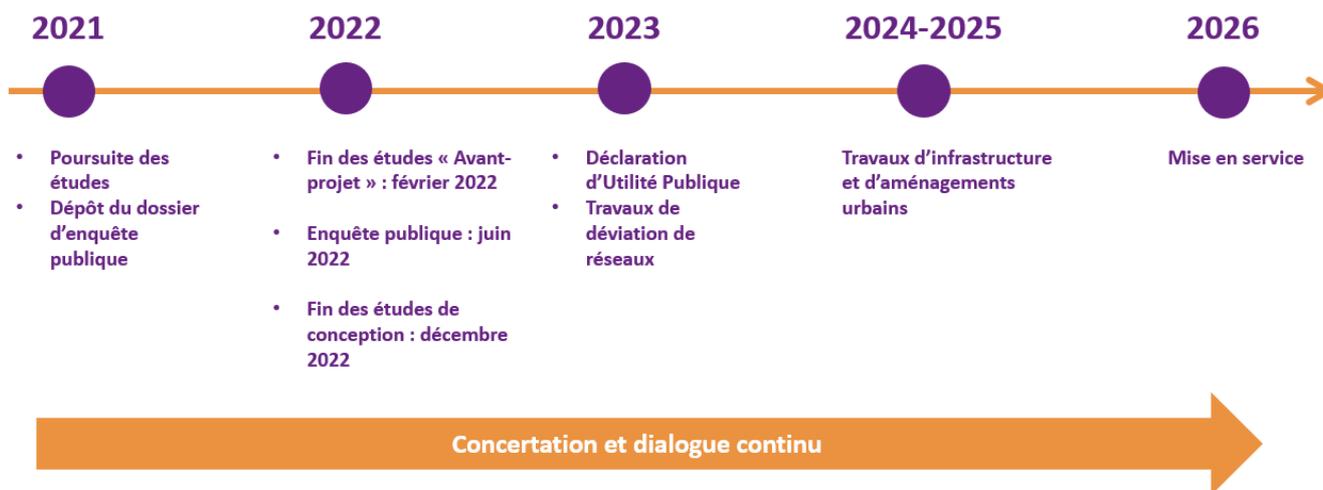
L'animatrice indique également que pour les riverains et commerçants concernés, le dispositif de « relations riverains » est toujours en place. Une chargée de relations riverains est dédiée au projet et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord. Ce dispositif contribue :

- 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

Axel Sabouret rappelle que l'ensemble de cette démarche vient alimenter les études de la phase d'avant-projet jusqu'à l'enquête publique, qui se déroulera mi- 2022. Ils invitent donc chaque participant à participer aux prochains temps de la concertation.

Rappel du planning général du projet



7. Annexes

Vous trouverez la présentation projetée lors de l'atelier insertion secteur Centre – Nord (avenue Saint-Exupéry > La Doua) dans les pages suivantes.



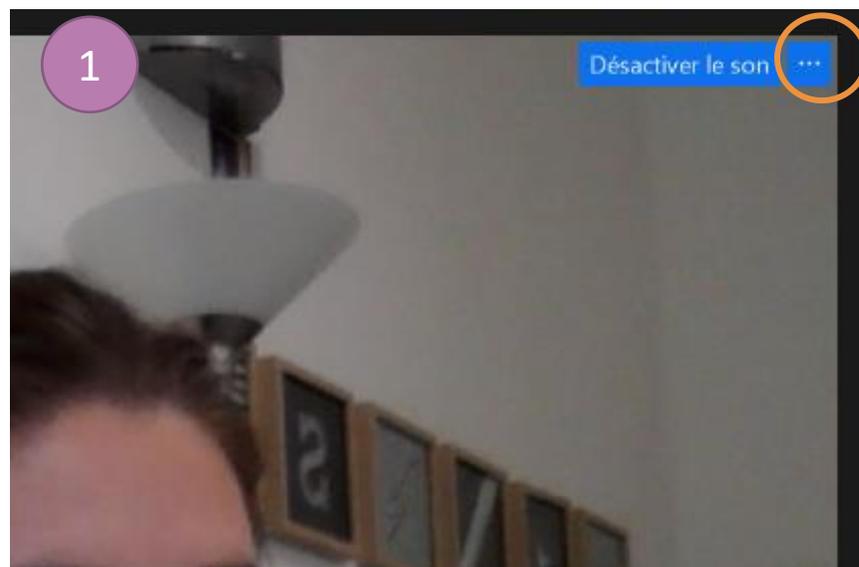
Atelier « Insertion » Secteur Centre-Nord

20/10/2021

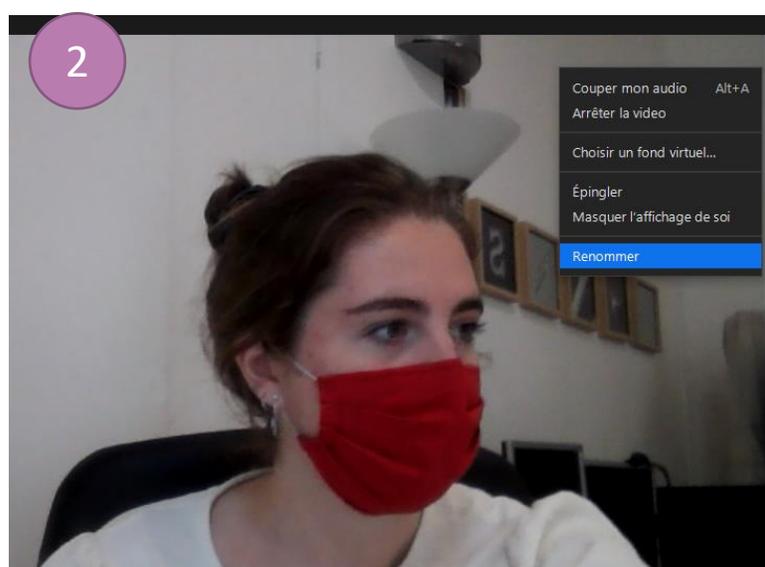
Construisons ensemble le tramway  !

 SYTRAL

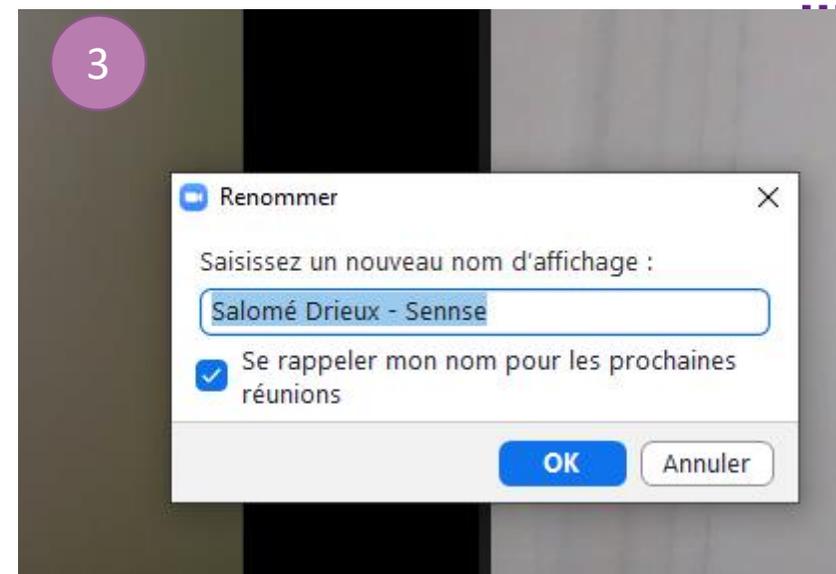
Pour se renommer



Pour vous renommer, cliquez sur « ... » en haut à droite de votre photo



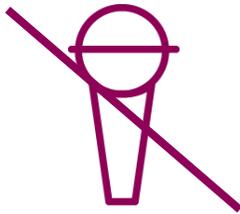
Puis cliquez sur « Renommer »



Indiquez votre nom d'affichage

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



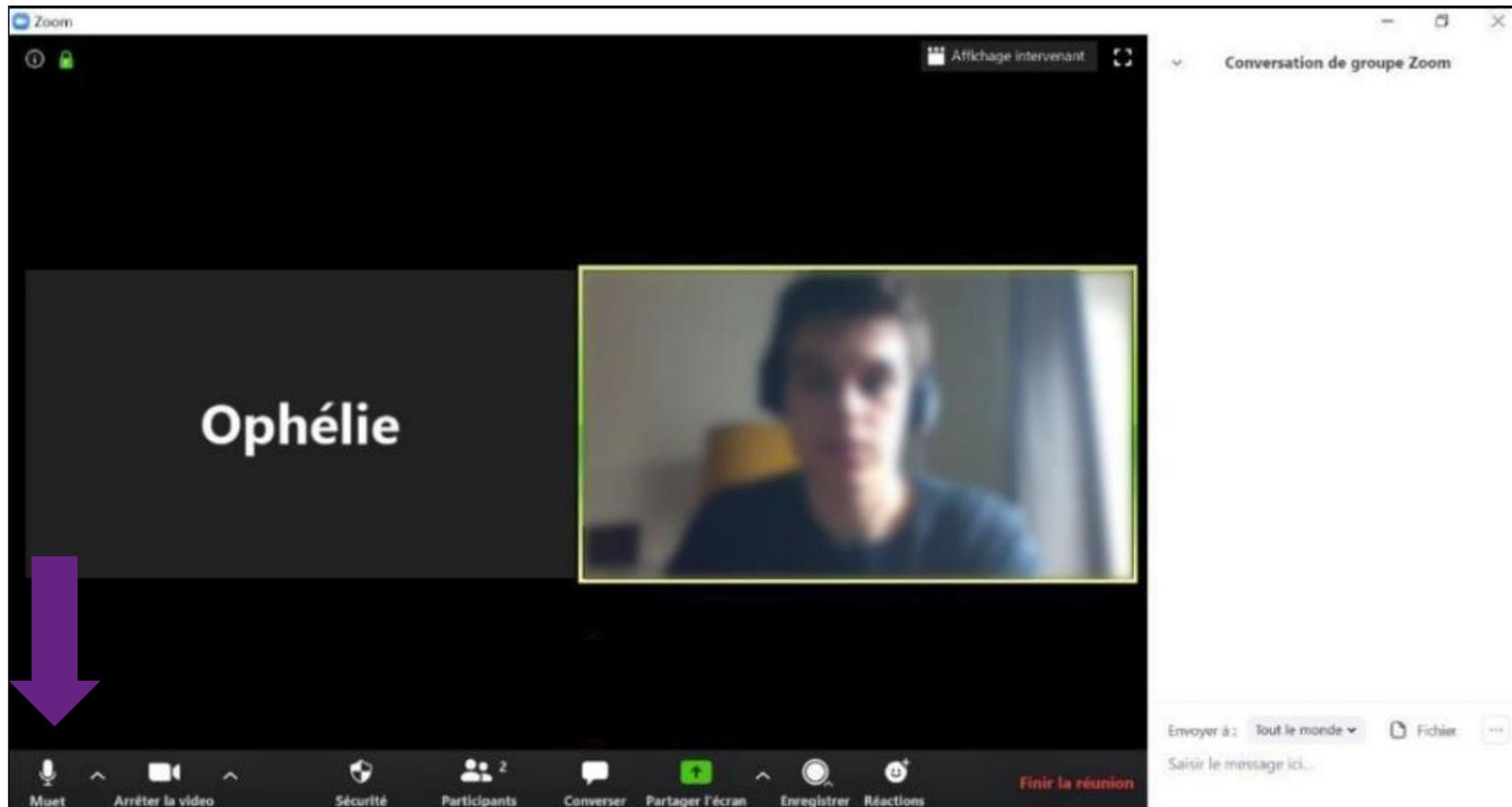
Déposer vos questions ou remarques via l'outil Converser

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

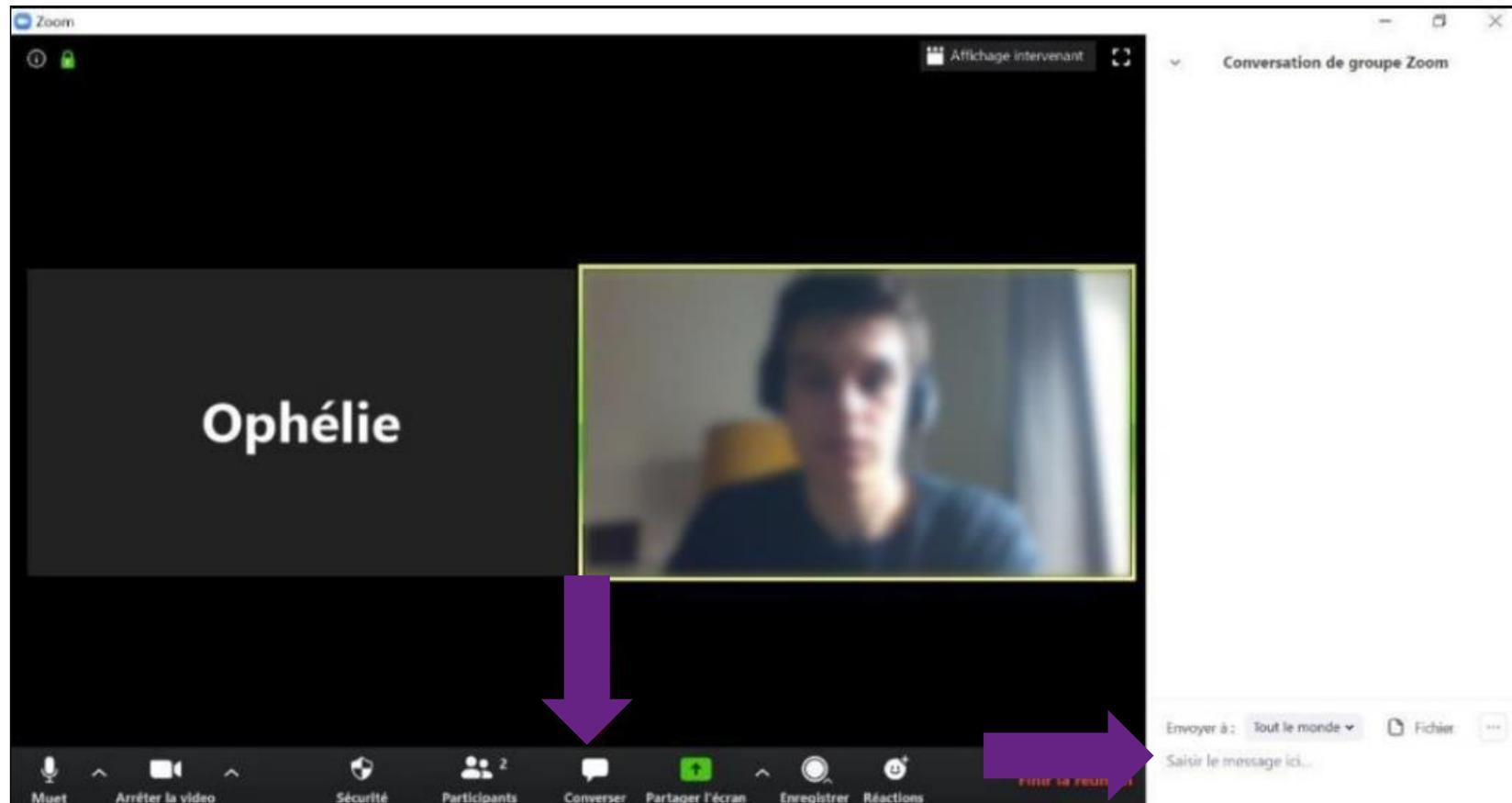


Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main

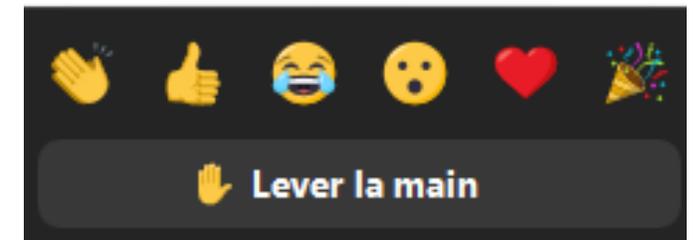
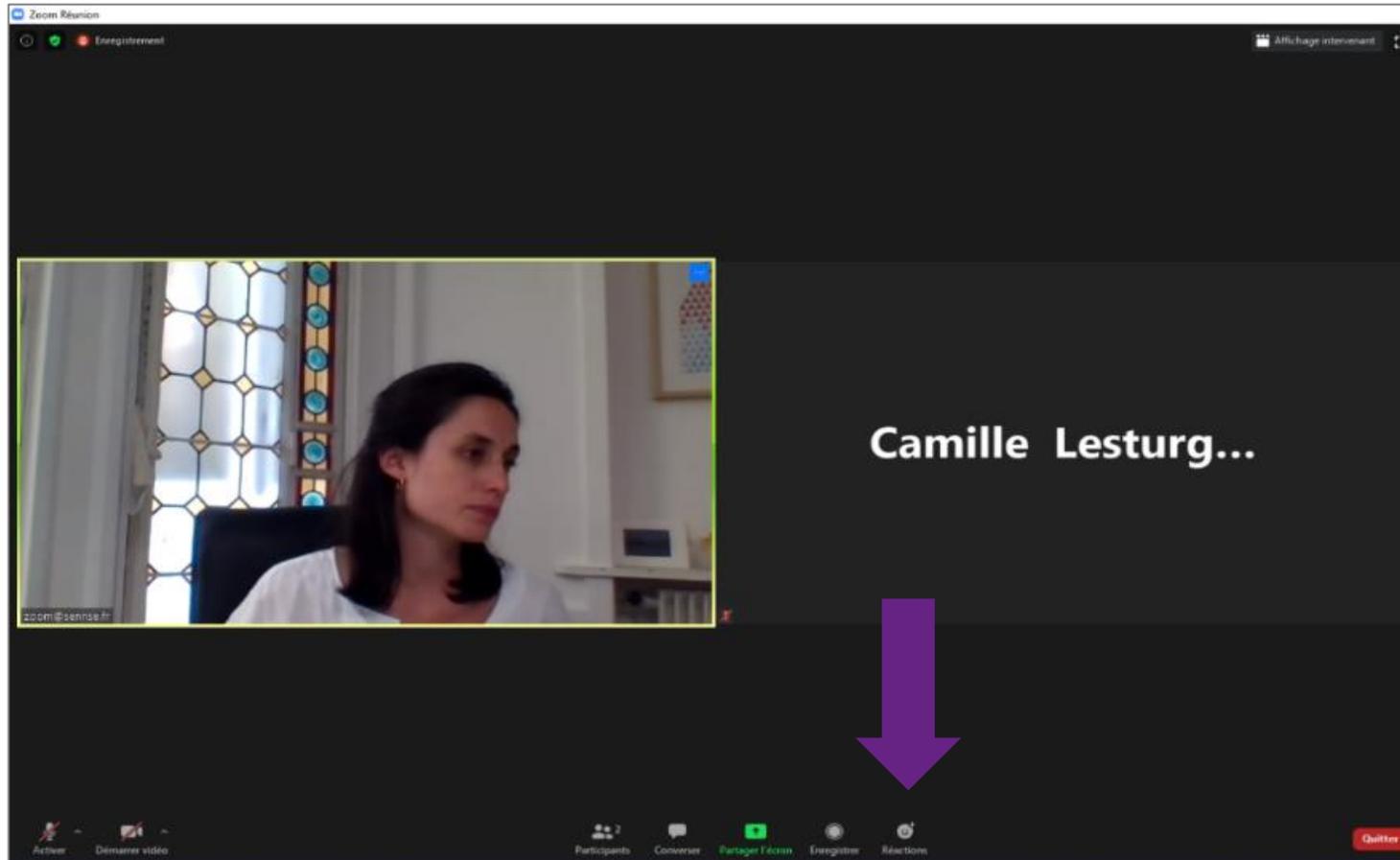
Couper votre micro : comment faire ?



Utiliser le tchat : comment faire ?



Outil « Lever la main » : comment faire ?



Les intervenants ce soir



Axel SABOURET

Chef de projet T6 Nord



Mathieu LANHER

Simon ROUE

Equipe de maîtrise d'œuvre

Déroulé de l'atelier

- 1 Retour sur les premiers ateliers et l'avancement du projet
- 2 Les principes d'insertion du tramway sur le secteur Avenue Saint-Exupéry > La Doua
- 3 Temps d'échange
- 4 Prochaines étapes

Retour sur les premiers ateliers et l'avancement du projet

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Les premières rencontres de la concertation continue

- **3 rencontres organisées depuis juin 2021 :**
 - Deux rencontres dédiées au secteur Billon
 - Un atelier « Stations »
- **Objectif : recueillir remarques, avis et observations pour alimenter les études techniques et les décisions politiques**



L'avancement du projet

> La localisation des stations

Confirmation du nombre et de la localisation des stations :

- 10 nouvelles stations
- Interstation moyenne : 540m



L'avancement du projet

> La localisation des stations



Les principes d'insertion du tramway sur le secteur Avenue Saint-Exupéry > La Doua

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

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

Sondage

Construisons ensemble le tramway **T 6** !

SYTRAL

Une approche de l'insertion rue par rue

Plusieurs éléments à considérer :

- **La localisation de la plateforme et de la station**
 - **Les aménagements cycles**
 - **Les arbres**
 - **La circulation**
 - **Le stationnement**
 - **Les accès riverains**

+ des éléments de singularité propres à chaque rue

Quelques éléments de repères...

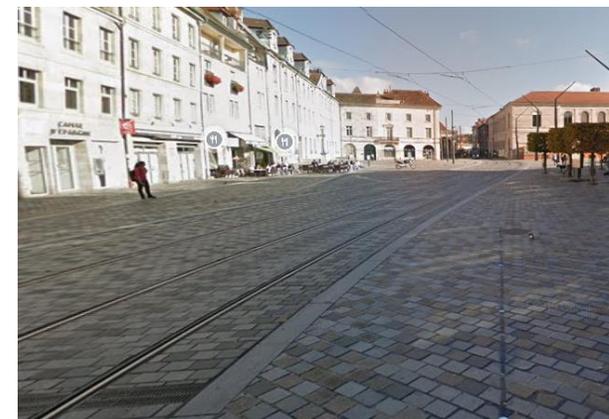
	Zone 30	Zone de rencontre	Aire Piétonne	Voie Verte
Aménagements	Aménagement Classique (trottoir et traversée piétonne)	Aménagement à plat	Aménagement à plat	Aménagement à plat
Vitesse autorisée	30 km/h pour tous les modes	20 km/h pour tous les modes	10 km/h voitures Autres modes au pas	Pas de véhicules
Mode de circulation	<u>Ordre de priorité</u> Vélos Voitures Traversée piétonne	<u>Ordre de priorité</u> Piéton Vélos Voitures	<u>Ordre de priorité</u> Piéton Vélos Voitures	<u>Ordre de priorité</u> Piéton Vélos
Signalétique	Marquage des traversées piétonnes et des cheminements piétons	Pas de marquage ni des traversées piétonnes ni des cheminements piétons	Pas de marquage ni des traversées piétonnes ni des cheminements piétons	Pas de marquage



Zone 30 Avenue Fontaine-Argent Besançon
Voie banalisée dans un sens de circulation



Aménagement de la ZAC des Hauts de Couzé, Beaucouzé



Aire piétonne Place de la Révolution
Besançon

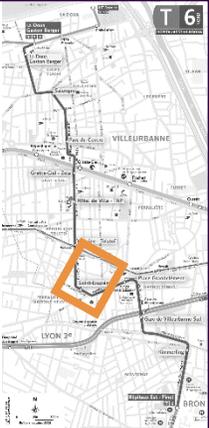


Voie verte, piéton , cycle
Exemple Voie de la Dombe à Caluire

Analyse de l'insertion rue par rue

Saint Exupéry / Florian Sud - Fonctionnement à terme

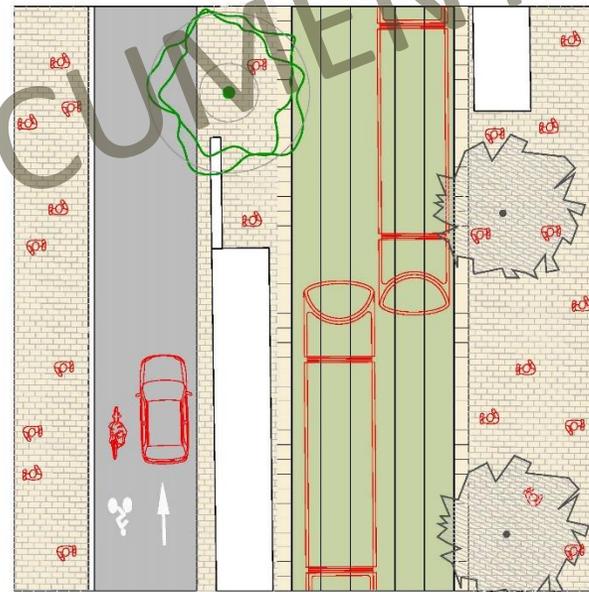
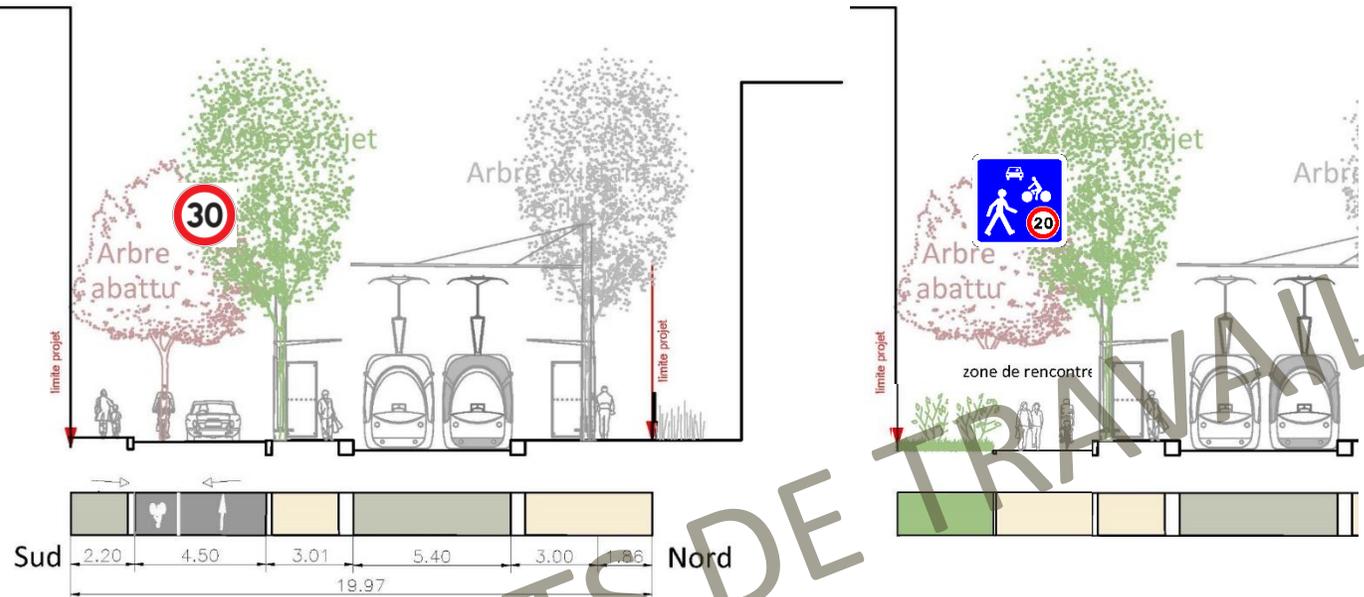
- ← Sens de circulation générale
- ←- - Contre sens cyclable
- Piste cyclable
- Plateforme tramway
- ▭ Station



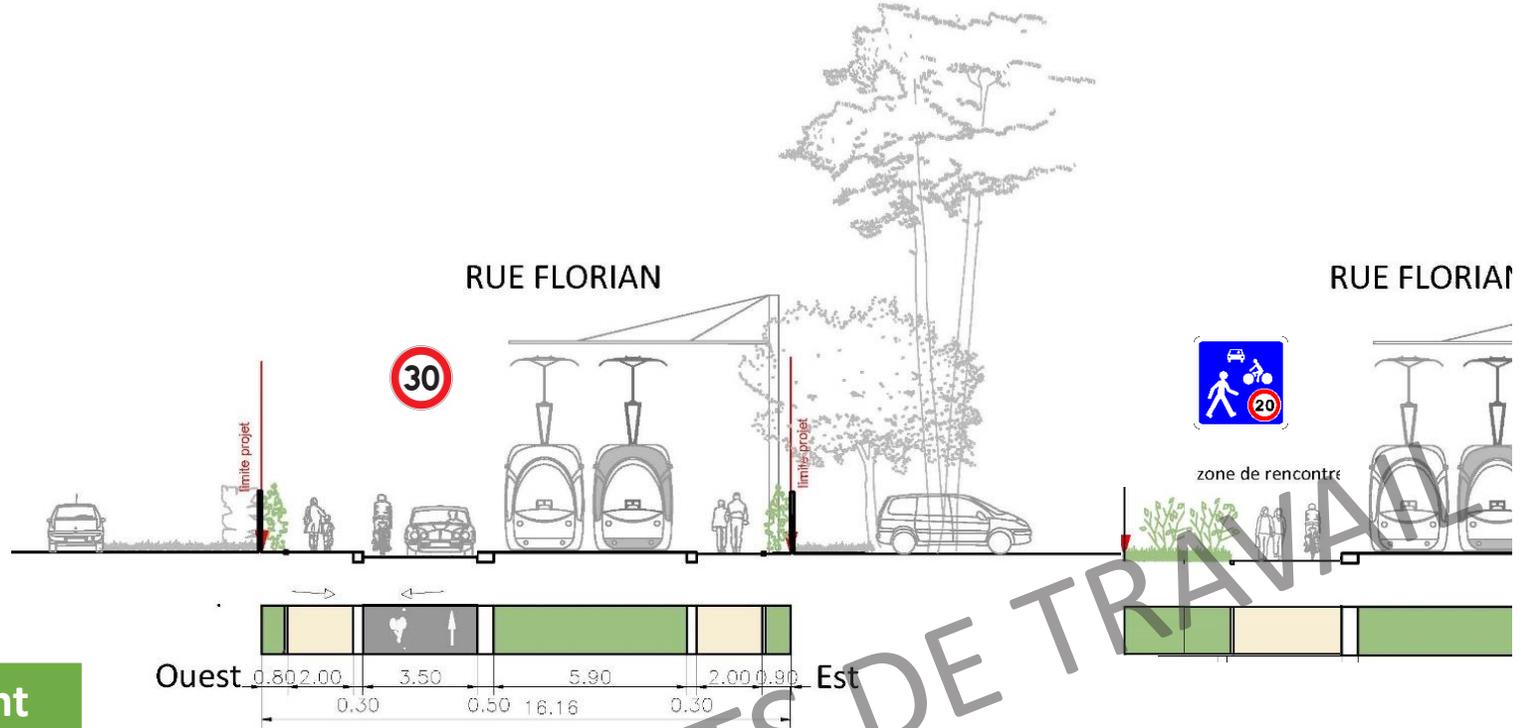
DOCUMENTS DE TRAVAIL

Saint Exupéry – Coupes

Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale coté nord Station
Arbres	Une trentaine	Suppression arbres sud (une douzaine) et replantation (une quinzaine) Conservation arbres nord (une quinzaine)
Circulation	Double sens	Sens unique Ouest -> Est
Stationnement	Environ 25 dont 1 PMR	Pas de stationnement

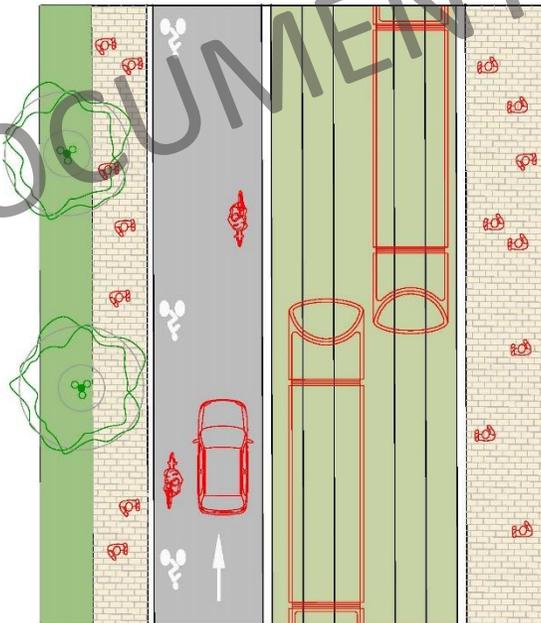


Florian sud – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale Est
Arbres	/	Plantations en limite de parcelle
Circulation	Double sens	Sens unique Sud - > Nord
Stationnement	Une soixantaine	Pas de stationnement

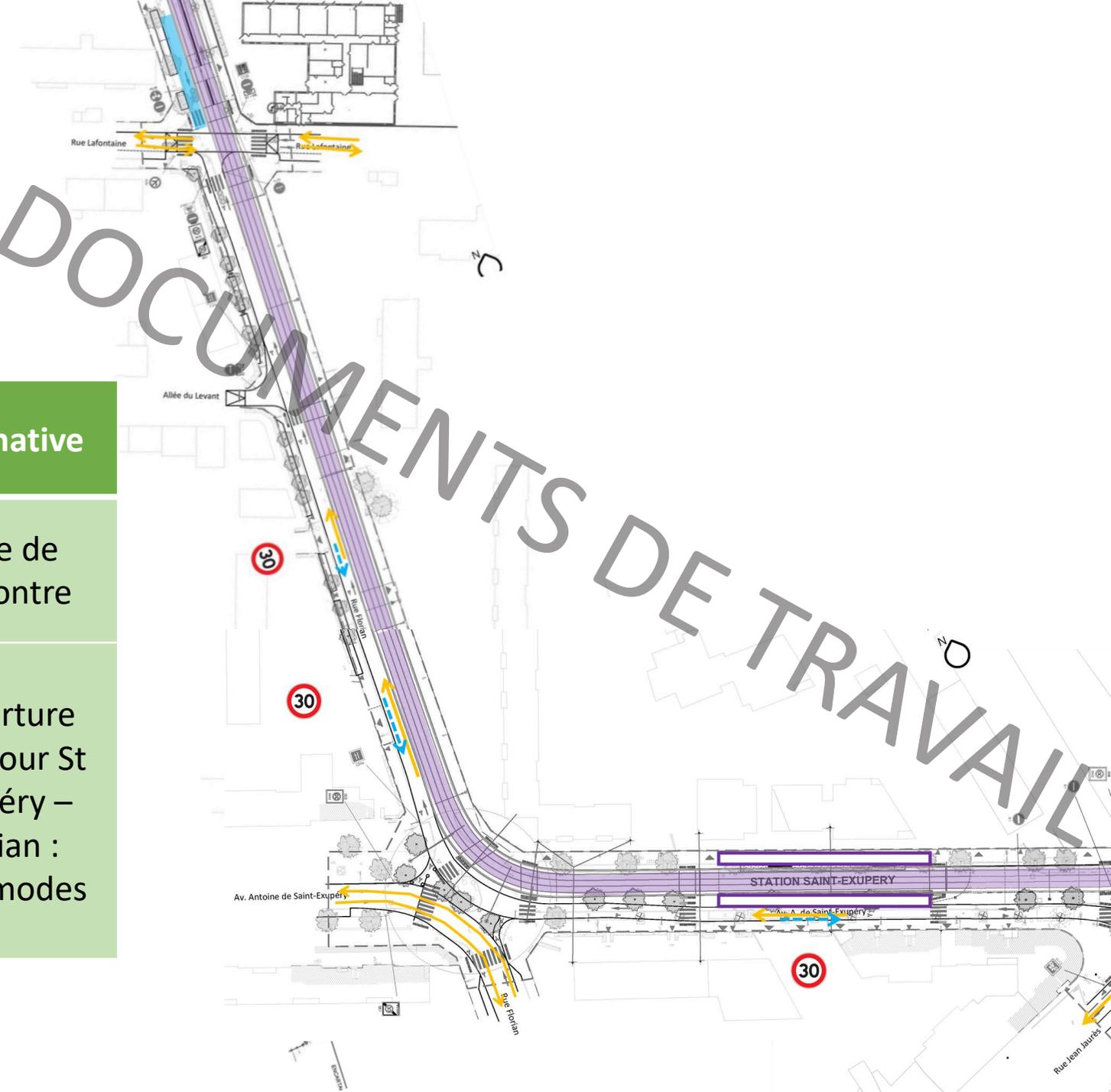
DOCUMENTS DE TRAVAIL



Saint Exupéry / Florian Sud

– Éléments à discuter

DOCUMENTS DE TRAVAIL

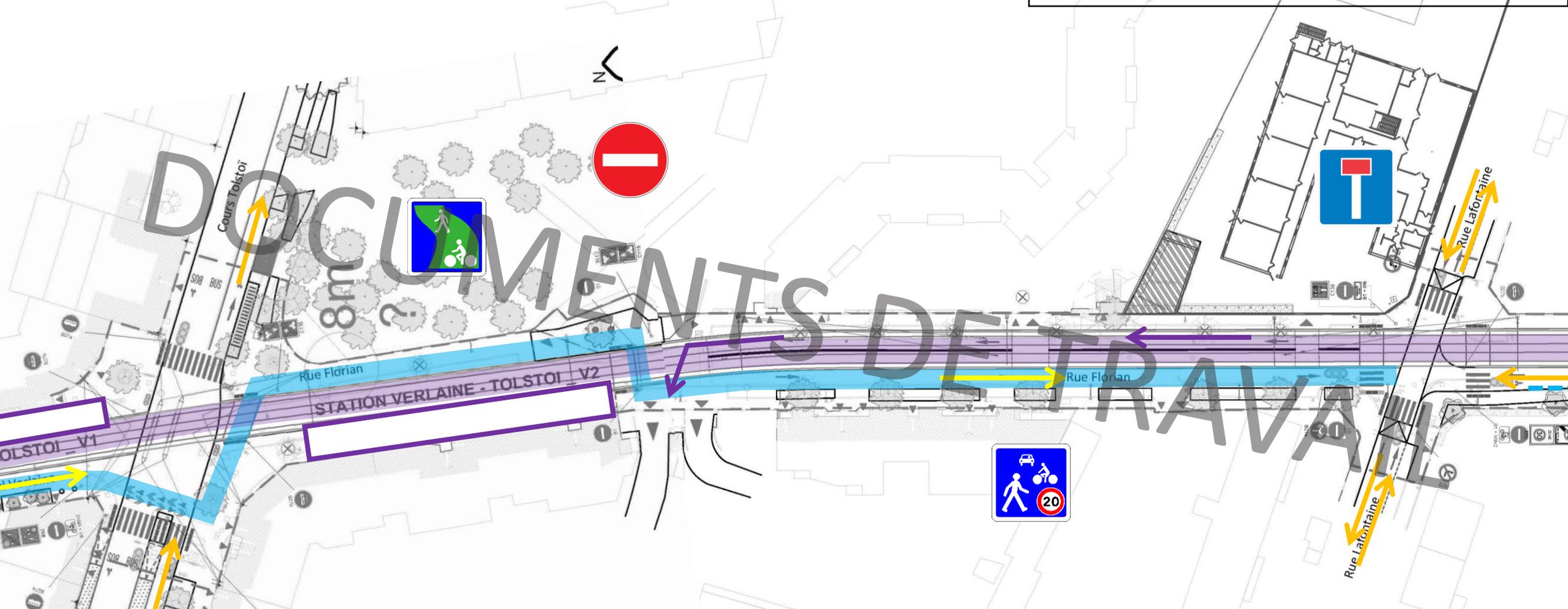


Thème	Existant	Aménagement proposé	Alternative
Cycles	Bande cyclable	Mixité en zone 30 + bande cyclable en contre-sens	Zone de rencontre
Singularité	/	Ouverture carrefour St Exupéry – Florian : Cycles / Piétons	Ouverture carrefour St Exupéry – Florian : Tous modes

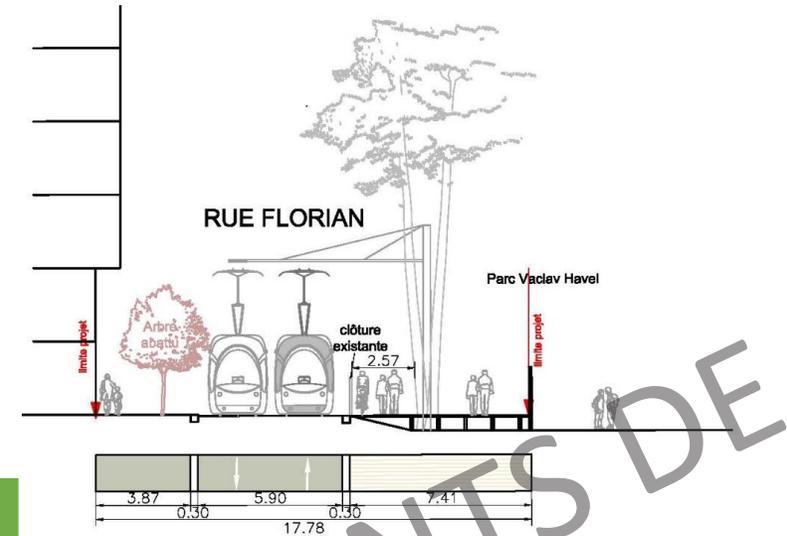
Florian nord – Fonctionnement à terme



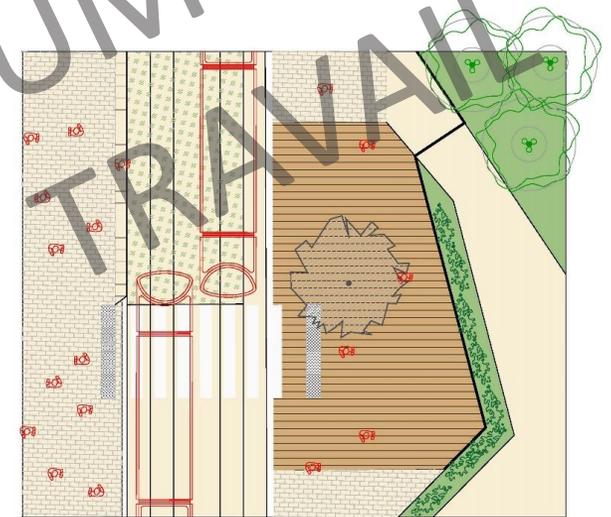
- Sens de circulation générale
- Voie banalisée
- Circulation en zone de rencontre
- Plateforme tramway
- Station
- Contre sens cyclable
- Zone de partage mode doux



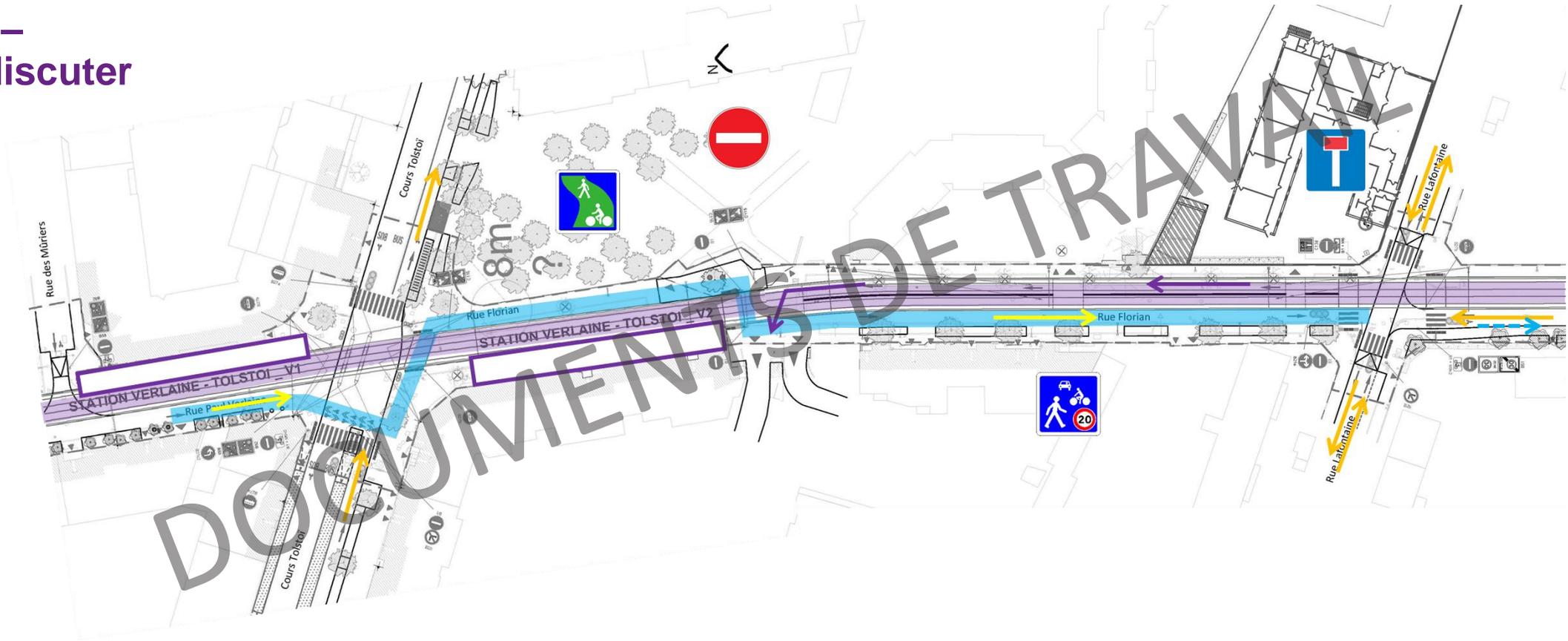
Florian nord (Parc Vaclav Havel) Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale Est Station quais décalés de part et d'autre de Tolstoï
Arbres	24	Cèdre conservé, maintien arbres coté Ouest, (une douzaine) suppression arbres en station et côté Est (une douzaine) Plantations (une quinzaine)
Stationnement	Une quarantaine dont 2 réservées	Pas de stationnement
Singularité	/	Itinéraire cycle avec deux croisement de plateforme



Florian nord – Éléments à discuter

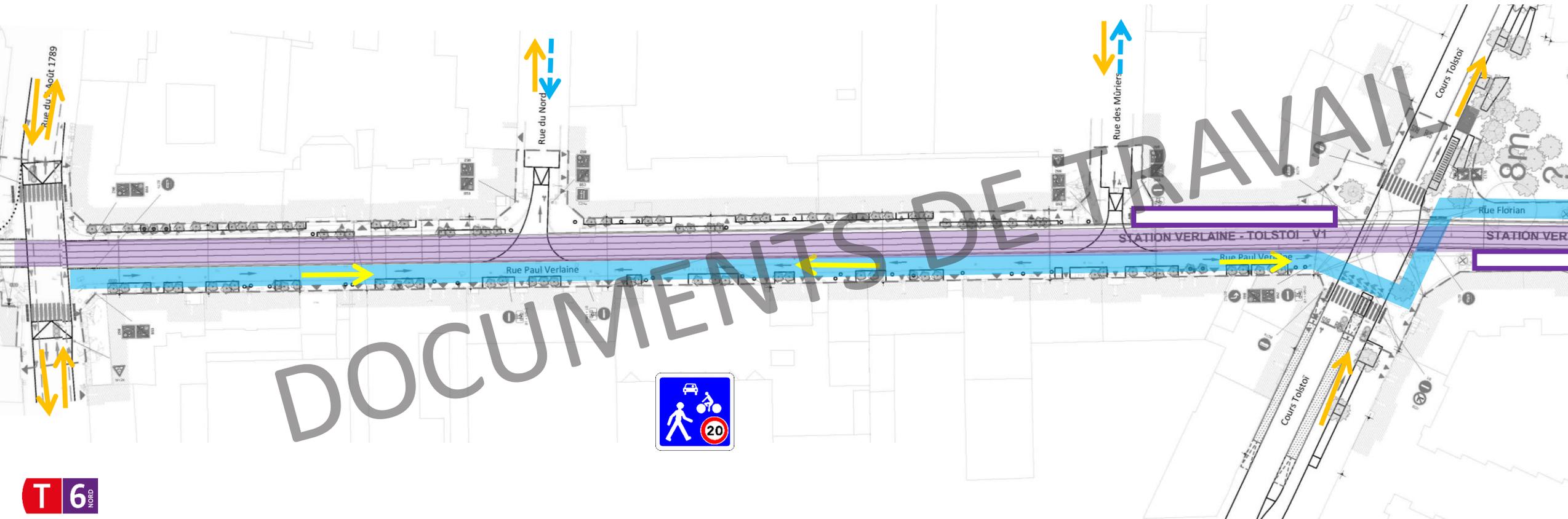
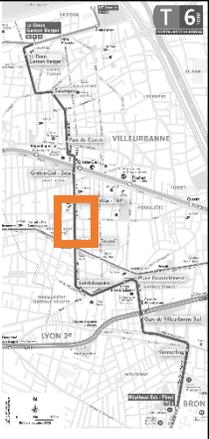


Thème	Existant	Aménagement proposé	Alternative
Cycles	/	Zone de rencontre / voie verte au niveau du parc	Voie verte continue
Circulation	Double sens	Impasse depuis le sud Sur plateforme banalisée Sud > nord, en zone de rencontre Nord > Sud	Impasse depuis le sud Sur plateforme banalisée dans les deux sens

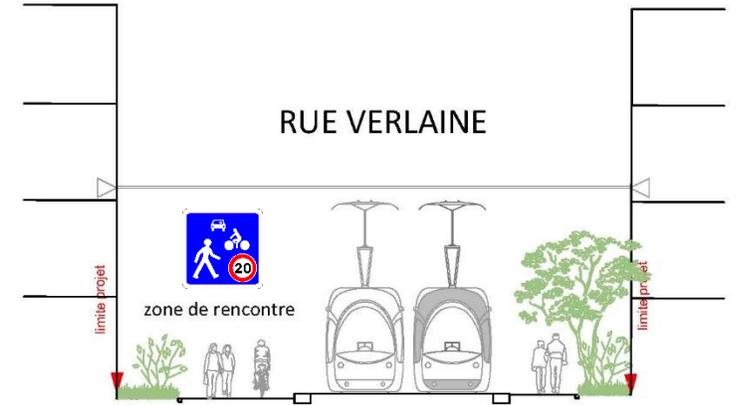
Verlaine sud – Fonctionnement à terme



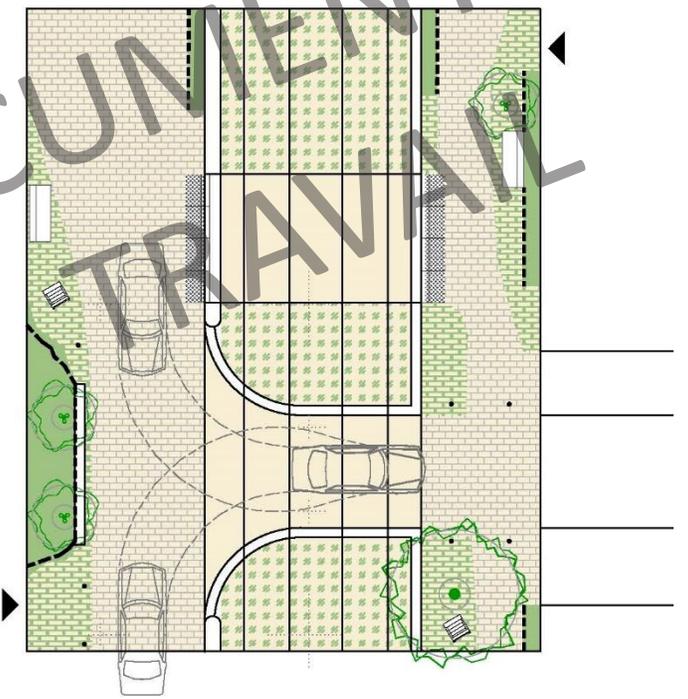
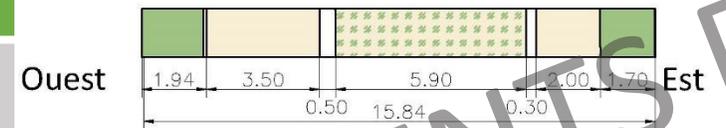
-  Sens de circulation générale
-  Circulation en zone de rencontre
-  Plateforme tramway
-  Station
-  Zone de partage mode doux
-  Contre sens cyclable



Verlaine sud – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale Est Station quais décalés de part et d'autre de Tolstoï
Cycles	/	Zone de rencontre
Arbres	1	Plantation en pied de façade (une centaine) et en limite de plateforme (conservé 1)
Circulation	Double sens	Sens unique tête bêche Double sens sur 4 Août
Stationnement	Une soixantaine dont 4 réservées	Pas de stationnement



Verlaine nord secteur Gratte Ciel – Fonctionnement à terme

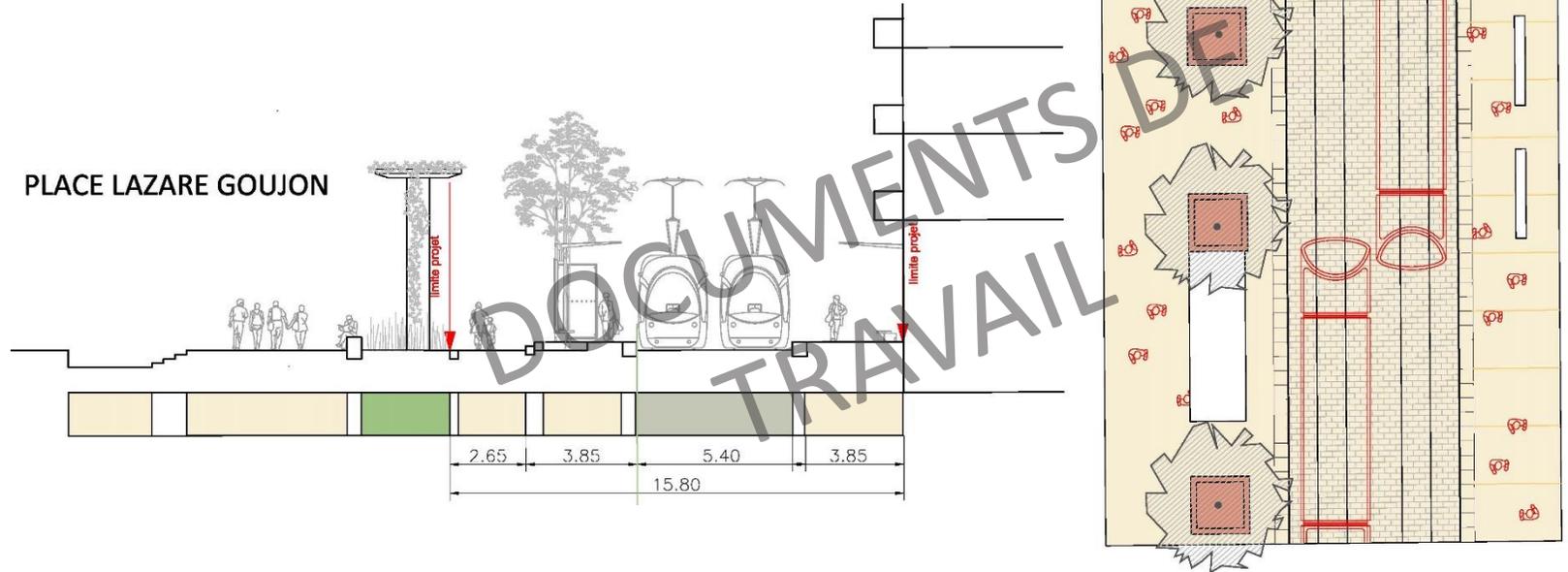
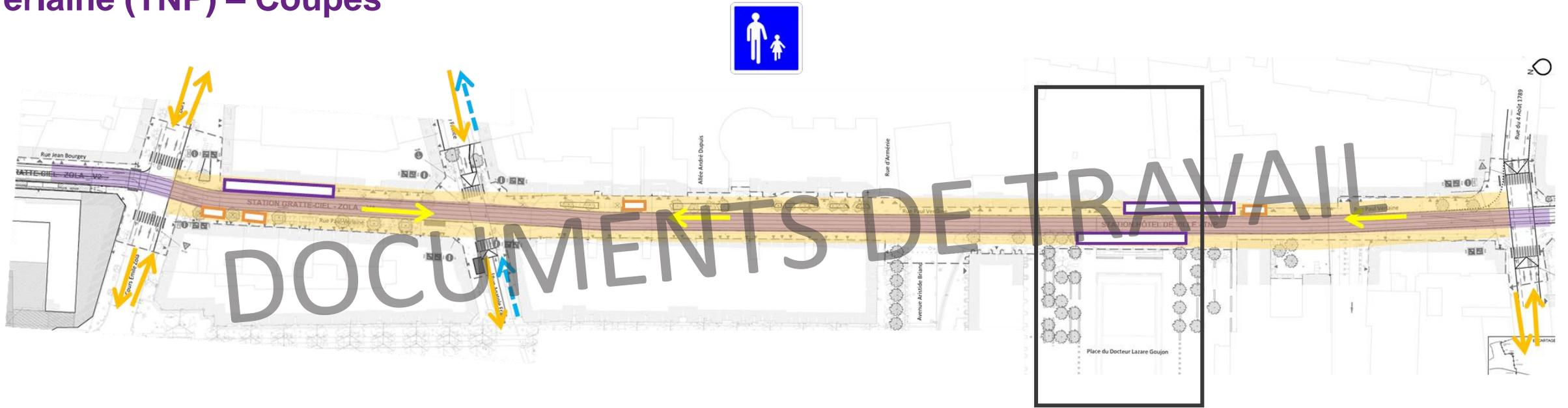


Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme centrale Station sur TNP / HDV , quai décalé sur Zola
Cycles	/	Aire piétonne
Arbres	Une vingtaine	Conservation arbres place Lazare Goujon, suppression (5) et remplacement certains arbres de la rue Verlaine (une vingtaine)
		Travail en cours sur les aménagements et la répartition des aires de livraison, des terrasses et de la végétalisation
Stationnement	Une 50aine (yc 15aine réservées)	
Circulation	Double sens	Réservé riverain sens unique vers Anatole France

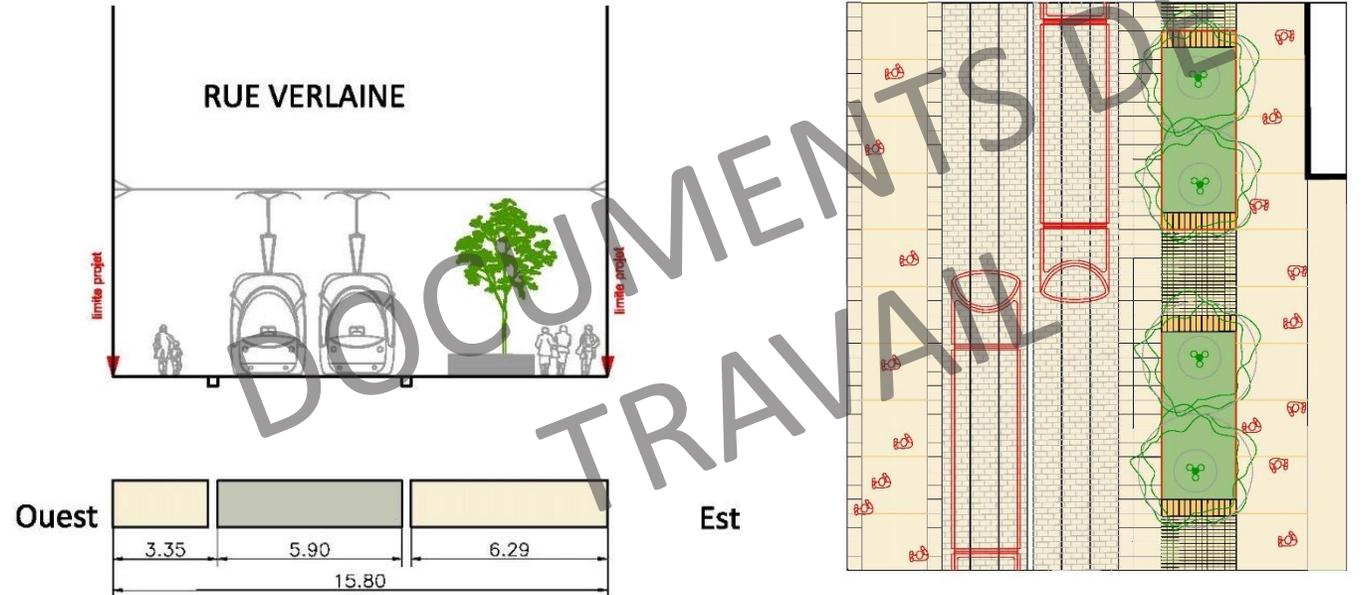
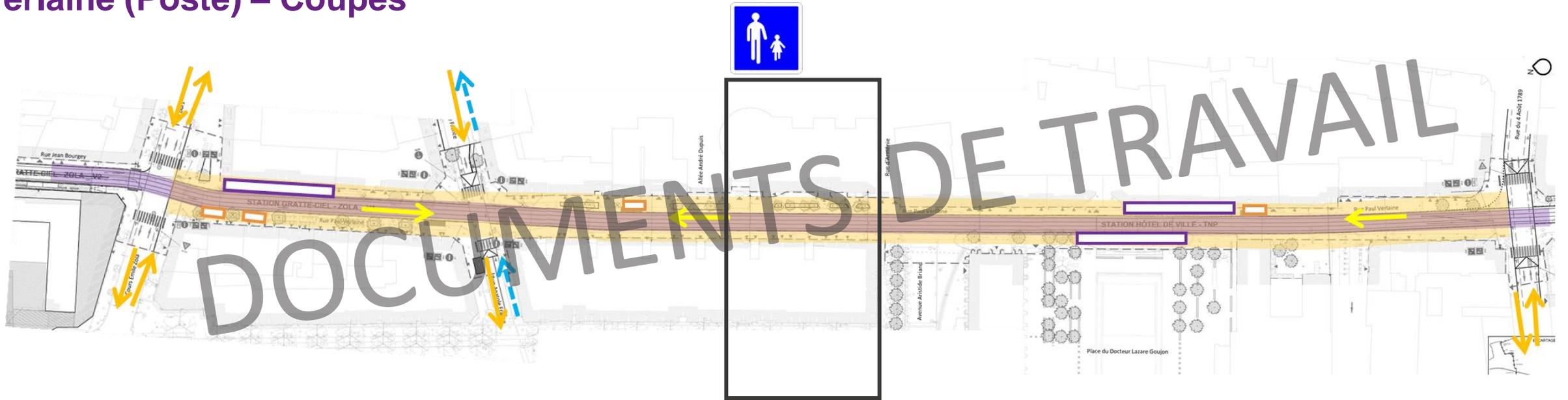
-  Sens de circulation générale
-  Desserte
-  Plateforme tramway
-  Station
-  Aire piétonne
-  Contre sens cyclable
-  livraison



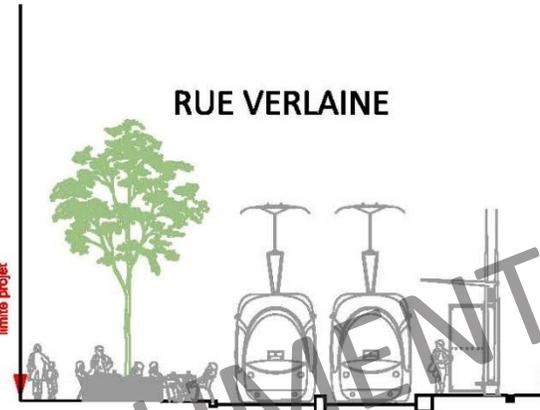
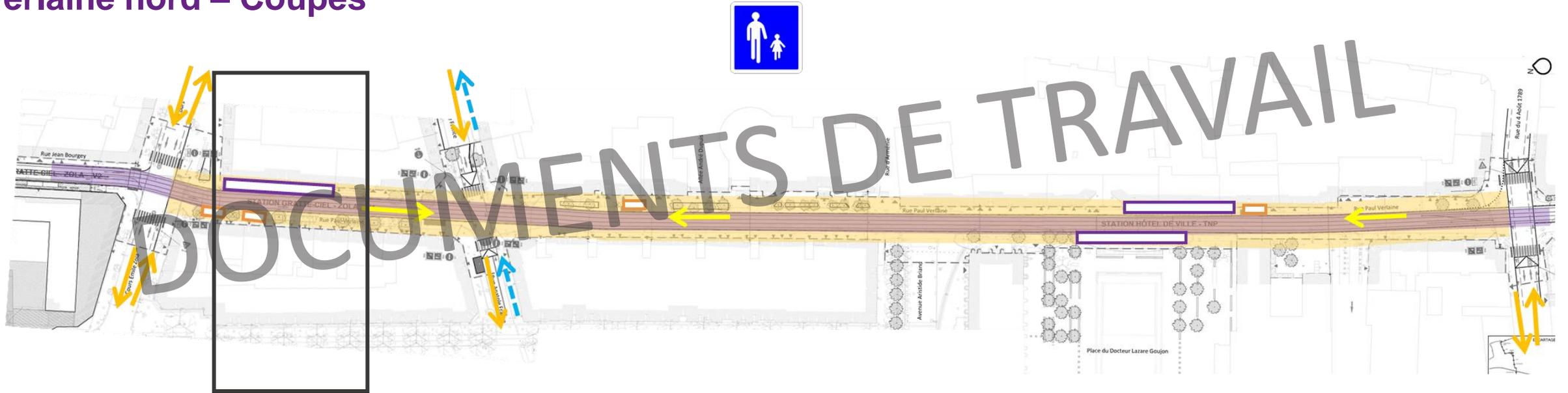
Verlaine (TNP) – Coupes



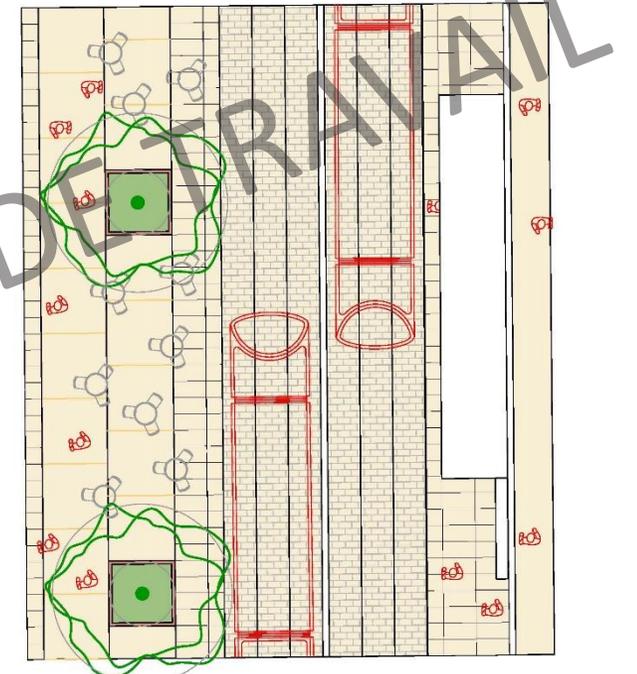
Verlaine (Poste) – Coupes



Verlaine nord – Coupes



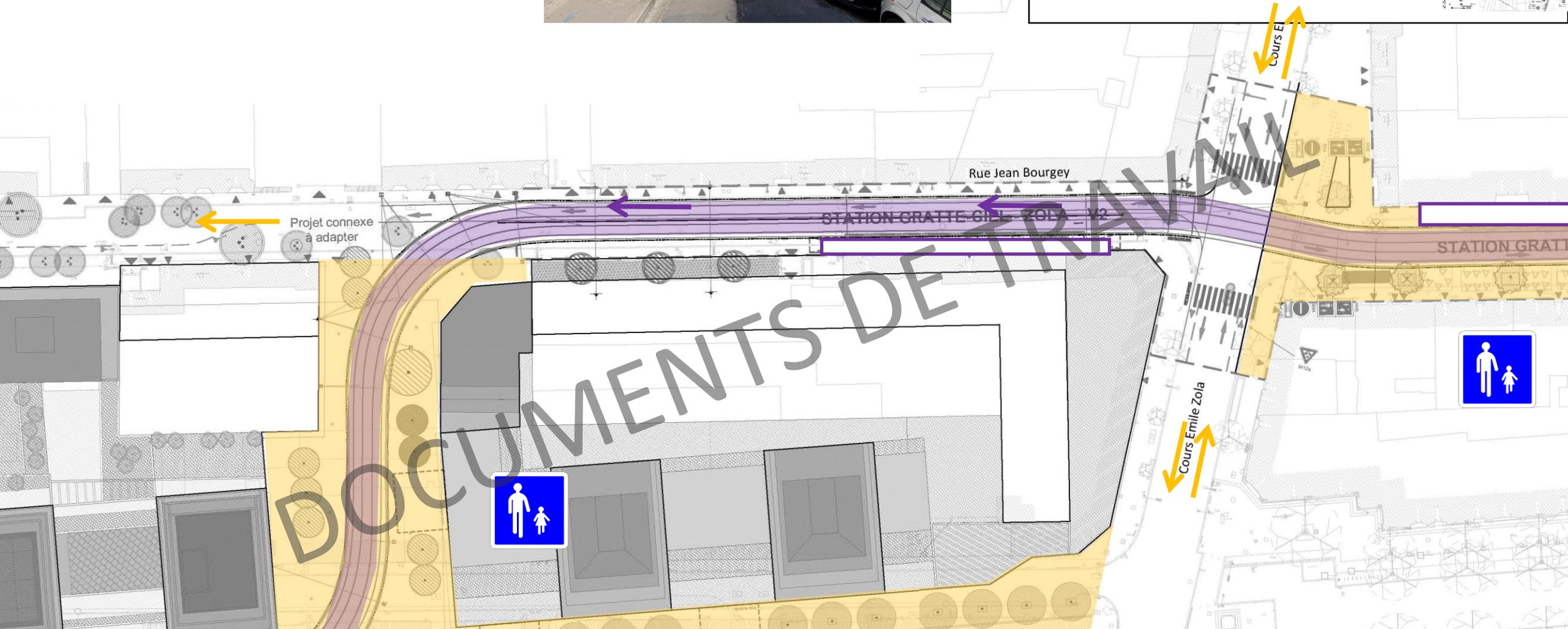
Ouest							Est
5.55	3.00	2.75	2.50	1.52			
0.30		5.80	0.20				



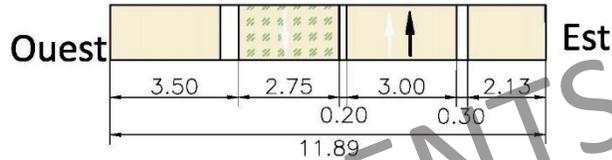
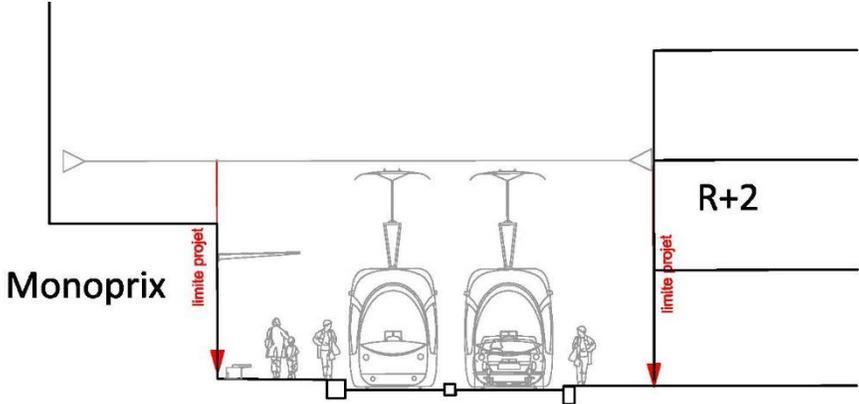
Bourgey – Fonctionnement à terme



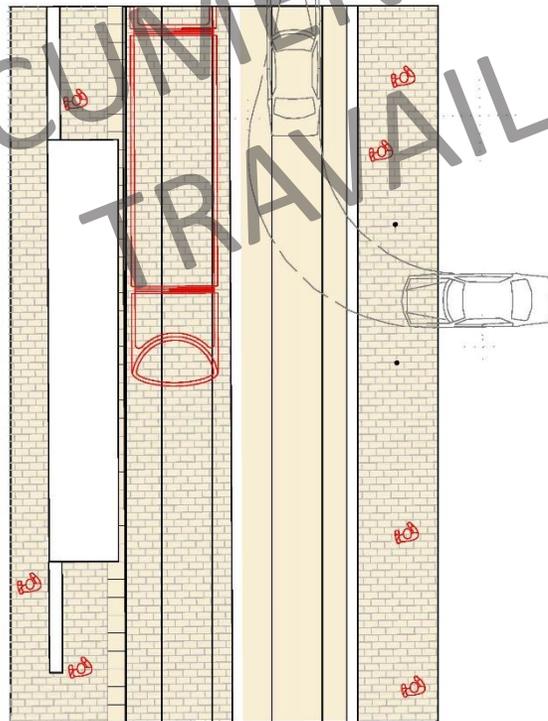
-  Sens de circulation générale
-  Desserte
-  Voie Banalisée
-  Plateforme tramway
-  Station
-  Aire piétonne



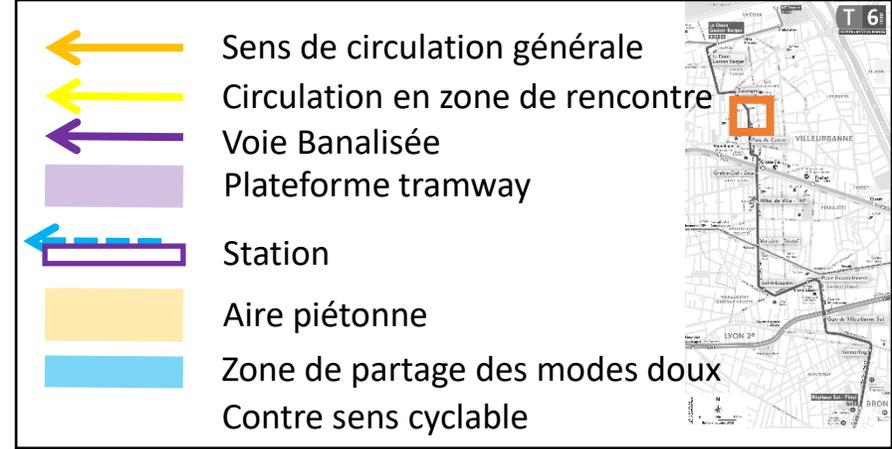
Bourgey – Coupes



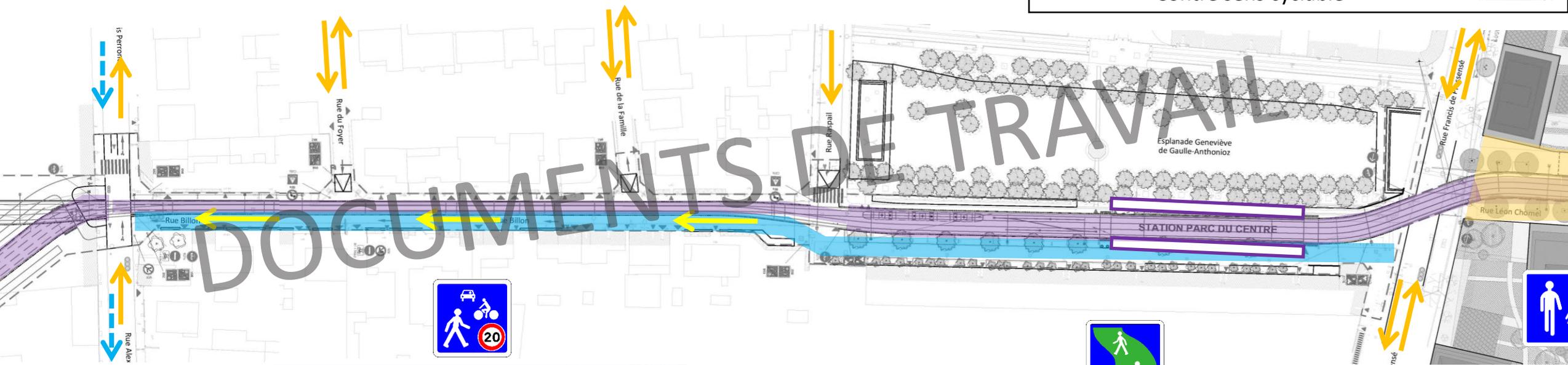
Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme centrale Quai décalés de part et d'autre de Zola
Cycles	/	Continuité aire piétonne, pas d'espace dédié
Arbres	/	/
Circulation	Double sens	Sens unique sur plateforme banalisé Sud > Nord
Stationnement	Environ 70 dont 6 réservées (sur toute la rue)	Pas de stationnement



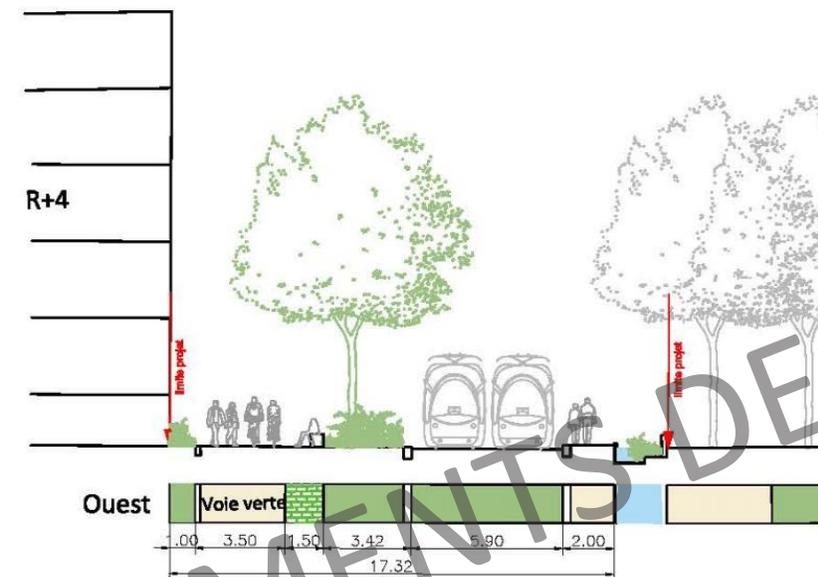
Parc du Centre / Billon – Fonctionnement à terme



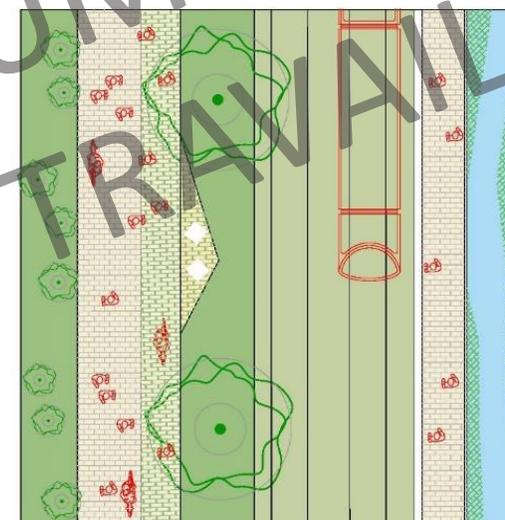
- ← Sens de circulation générale
- ← Circulation en zone de rencontre
- ← Voie Banalisée
- Plateforme tramway
- ▭ Station
- Aire piétonne
- Zone de partage des modes doux
Contre sens cyclable



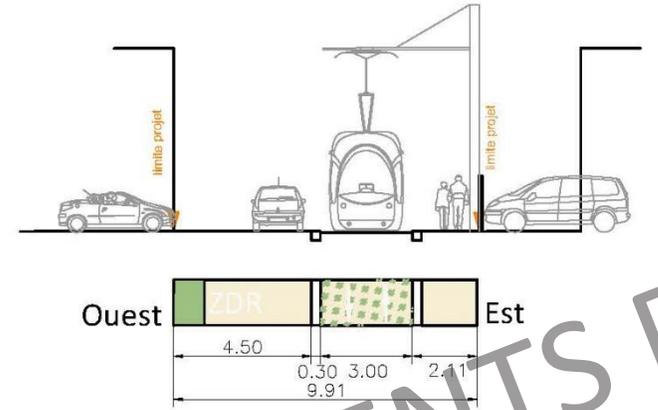
Parc du centre / Billon Sud – Coupes



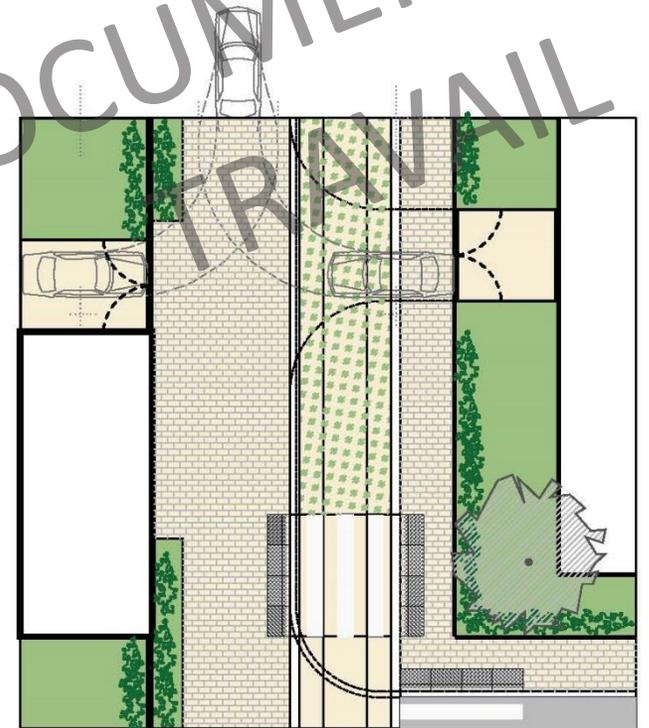
Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale coté Ouest du parc Station au sud du parc
Cycles	Contre sens cyclable	Voie verte
Arbres	3	Conservation du mail planté du parc, suppression d'arbres dans le carrefour (3) Plantation complémentaires (une dizaine)
Circulation	Sens unique	Suppression de la circulation
Stationnement	Environ 23	Pas de stationnement



Billon Nord – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme voie unique latérale coté Est
Cycles	Contre sens cyclable	Zone de rencontre
Arbres	/	/
Circulation	Sens unique Sud > Nord	Sens de circulation à l'étude
Stationnement	Environ 25	Pas de stationnement



Salengro – Fonctionnement à terme

Solution 1



-  Sens de circulation générale
-  Contre allée
-  Plateforme tramway
-  Station
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Cycle / bus

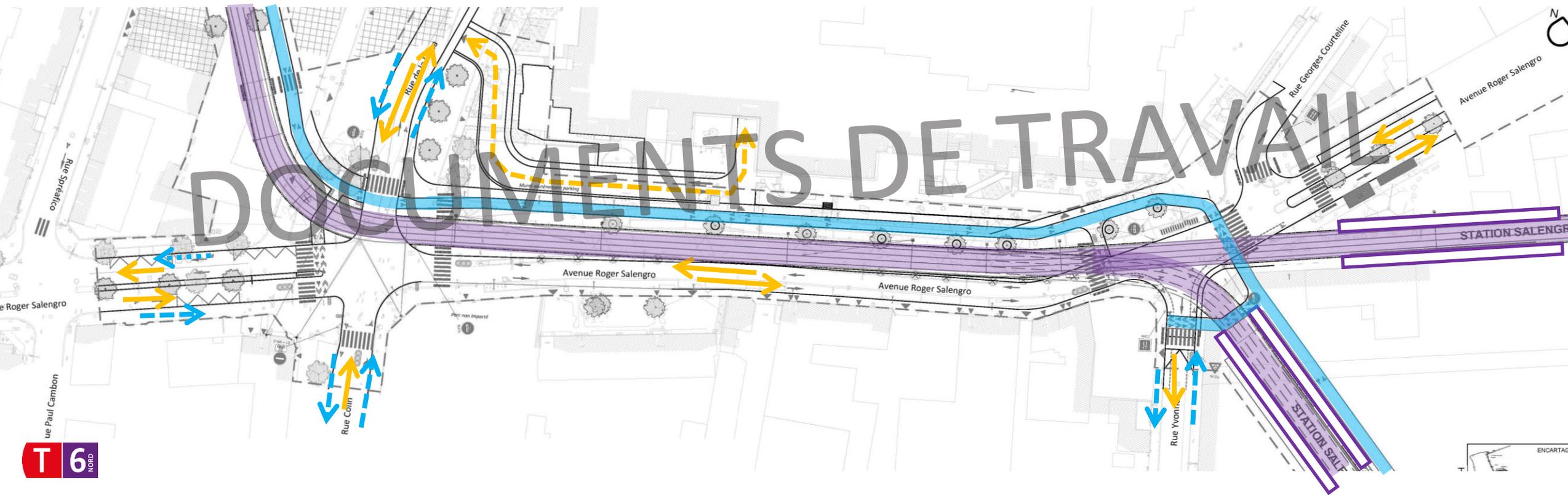


Salengro – Fonctionnement à terme

Solution 2



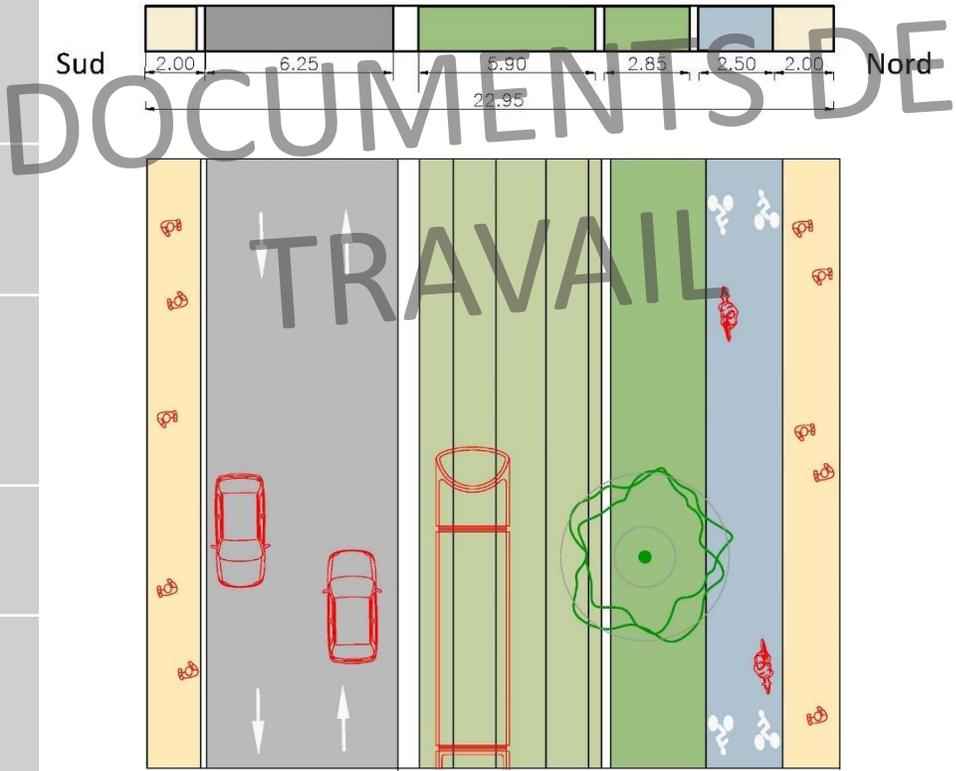
- ← Sens de circulation générale
- ↔ Contre allée
- Plateforme tramway
- ▭ Station
- ▬ Piste cyclable
- ← Bande cyclable
- ← Cycle / bus



Salengro – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme nord Station ACI /Salengro
Cycles	/ - site propre bus	Piste cyclable bidirectionnelle nord
Arbres	Une vingtaine	Maintien des platanes (une dizaine), suppression des arbres en terre plein (une dizaine)
Circulation	Double sens	Double sens
Stationnement	Une vingtaine dont 2 réservées	Pas de stationnement



Salengro – Éléments à discuter

Solution 1



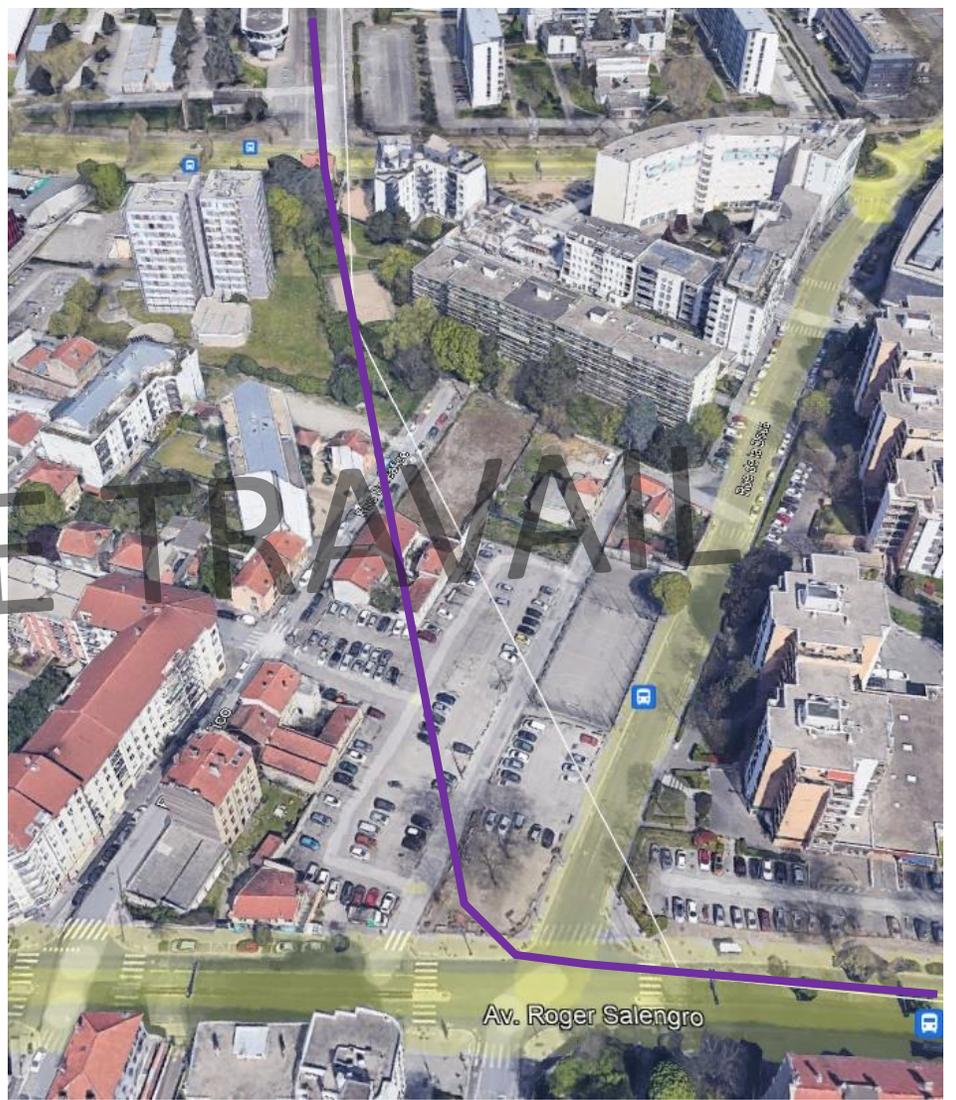
Thème	Solution 1	Solution 2
Singularité	Conservation entrée parking souterrain sur Salengro	Modification entrée parking souterrain sur rue de la Doua

Solution 2

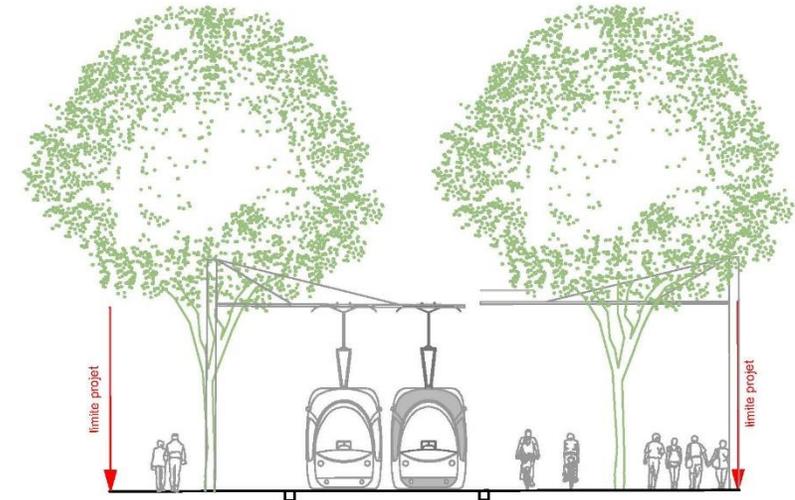


Spréfico / percée vers 11 novembre – Fonctionnement à terme

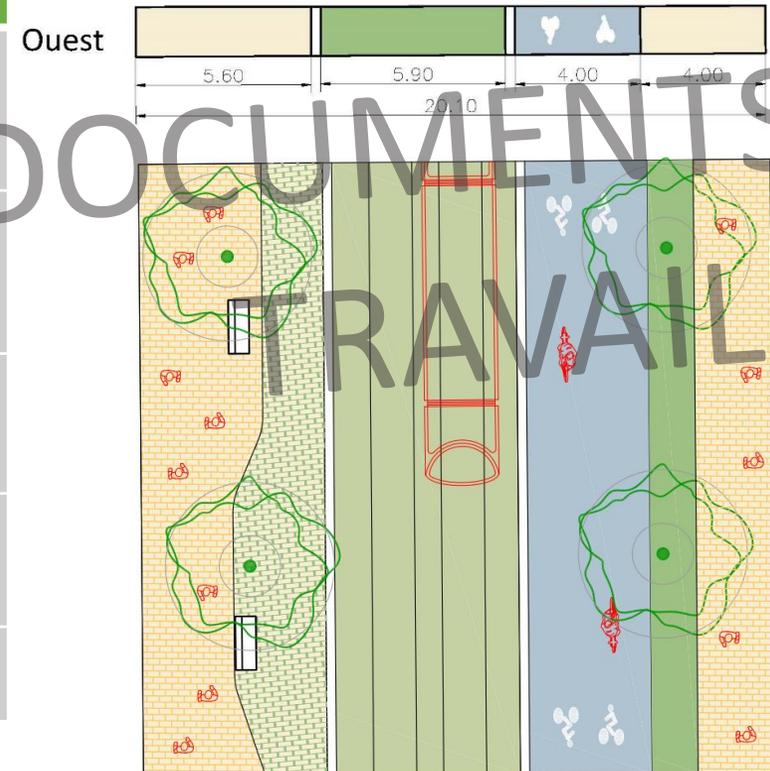
— Plateforme tramway



Spréfico – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme centrale
Cycles	/	Piste cyclable
Arbres	/	Plantation d'un double alignement (une quarantaine)
Circulation	/	Création nouvelle voie, rue Marguerite / rue Spréfico
Stationnement	/	Pas de stationnement



Est

Doua



← Sens de circulation générale

Plateforme tramway

Station

Piste cyclable

← Bande cyclable

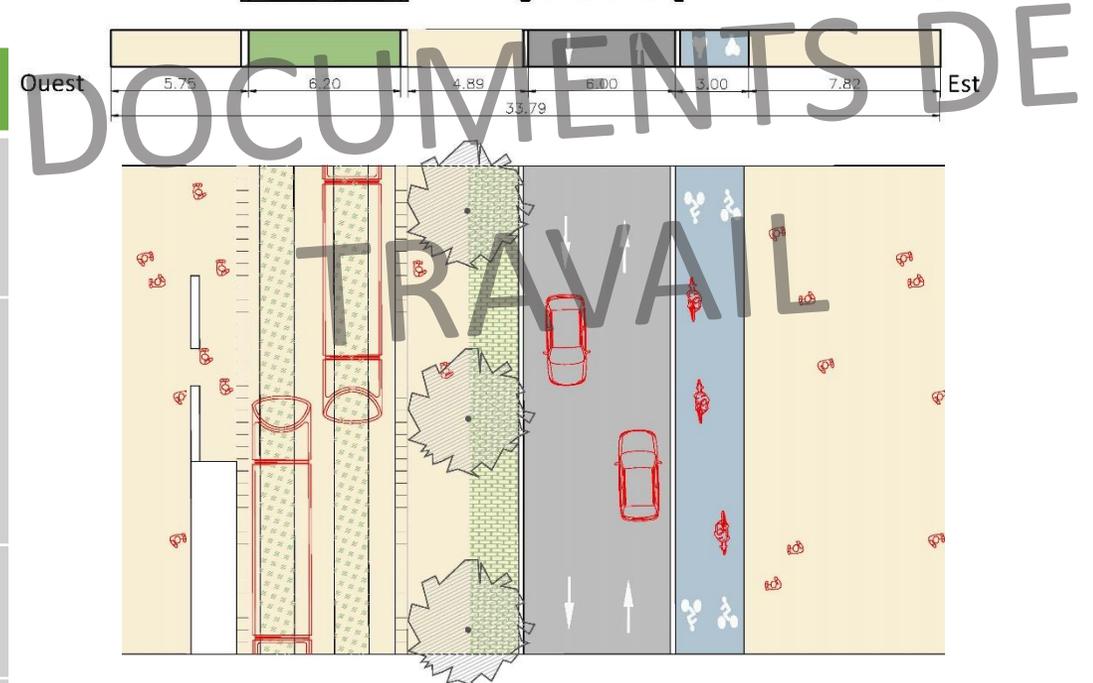
← Cycle / bus



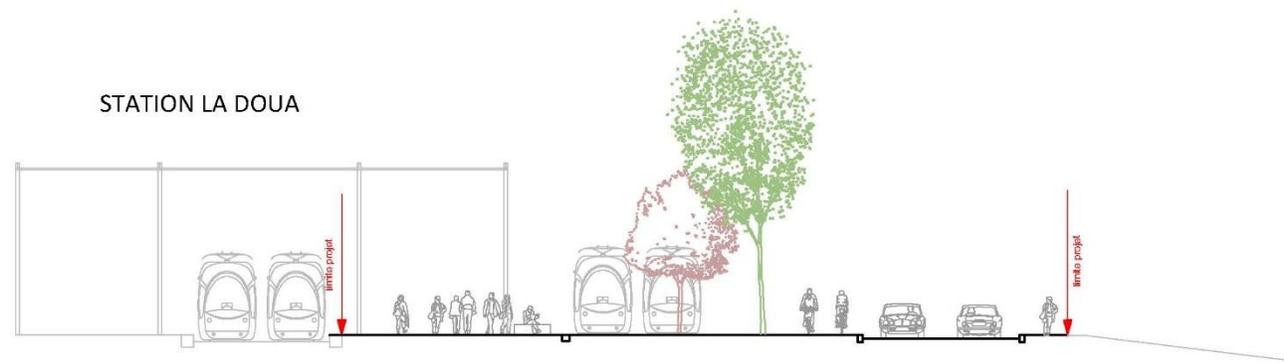
Doua (Av. Berger) – Coupes



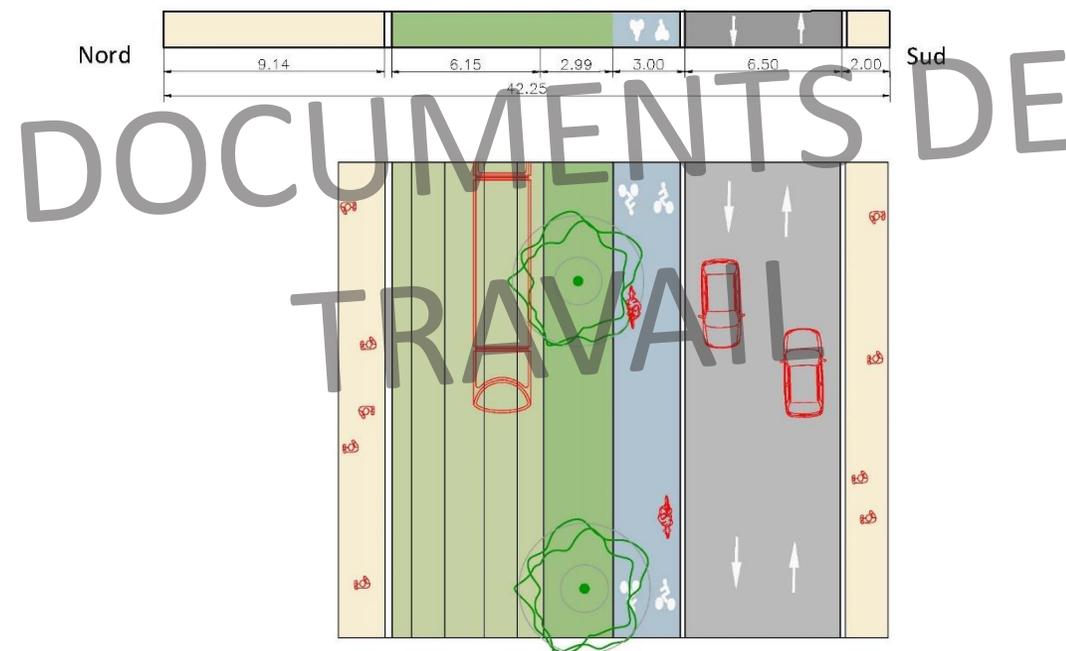
Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale Ouest Station au droit du quai 43
Arbres	Une cinquantaine	Maintien de l'alignement, suppression (environ 7) et remplacement sur Capelle (environ 5)
Circulation	Double sens	Maintien double sens
Stationnement	/	Pas de stationnement



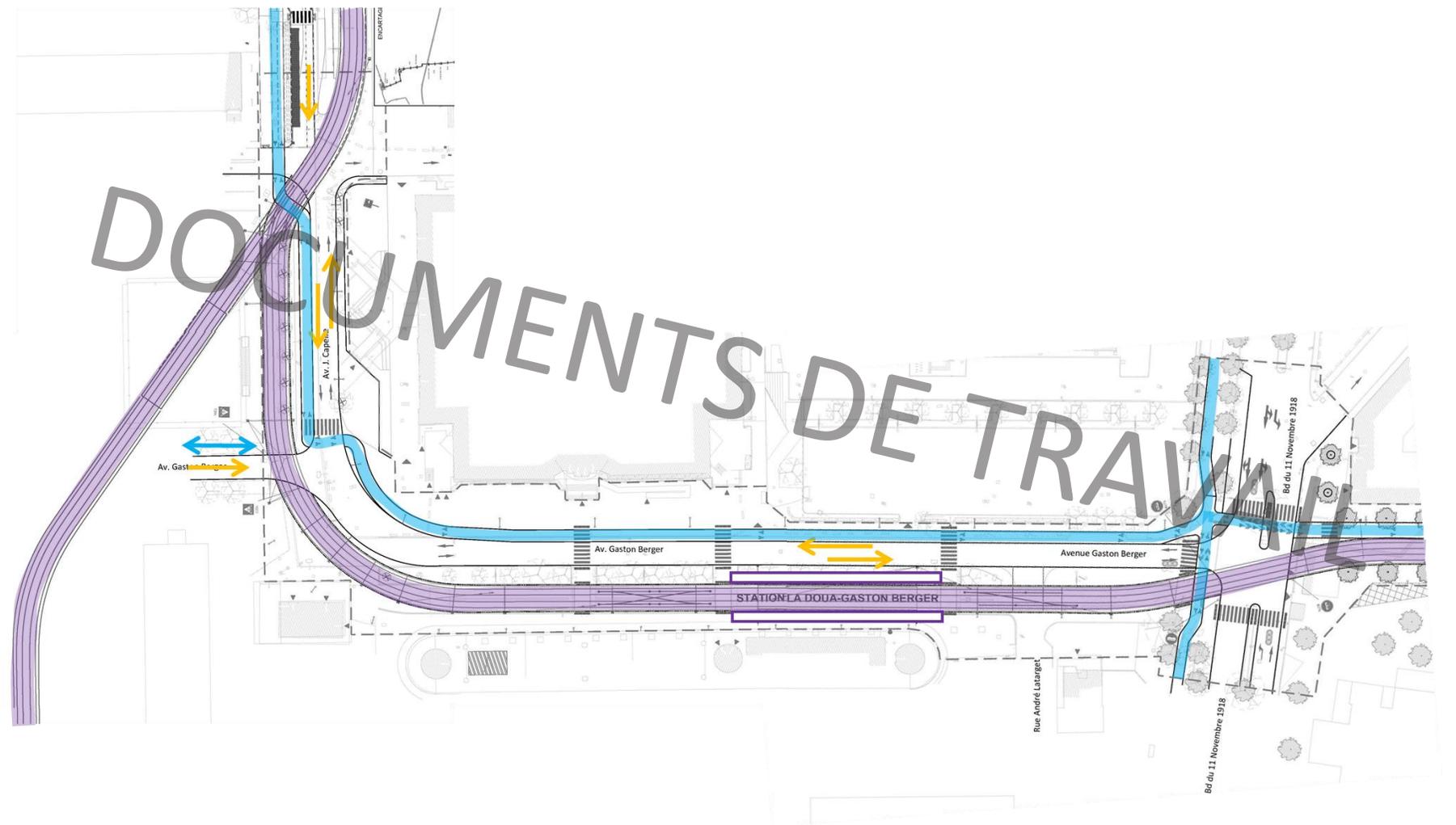
Doua (Av. Capelle) – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale Ouest Station au droit du quai 43
Arbres	Une cinquantaine	Maintien de l'alignement, suppression (environ 7) et remplacement sur Capelle (environ 5)
Circulation	Double sens	Maintien double sens
Stationnement	/	Pas de stationnement



Doua – Éléments à discuter



Thème

Existant

Aménagement proposé

Alternative

Cycles

Piste cyclable

Comment améliorer les aménagements en cycles sur le secteur ?

Temps d'échange

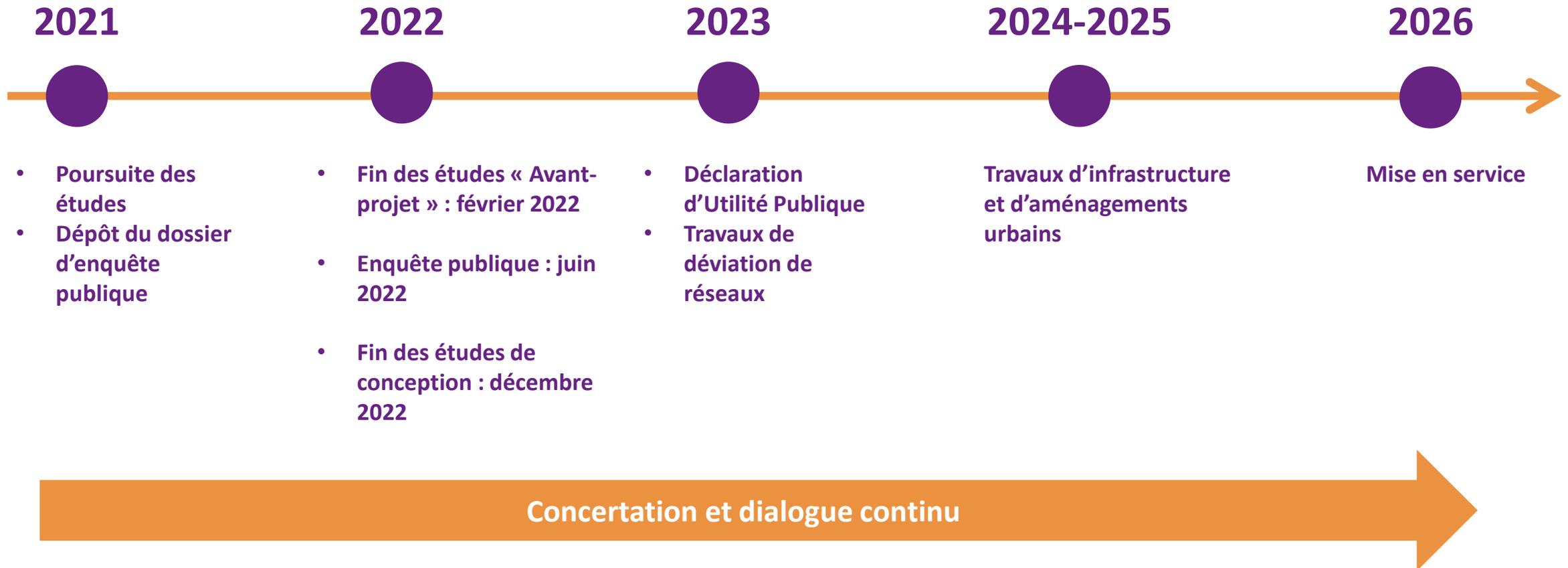
Objectif du temps d'échanges

- **Recueillir vos contributions sur les éléments à discuter, et plus particulièrement sur les secteurs :**
 - Saint-Exupéry
 - Florian
 - Verlaine Nord
 - Salengro
 - Doua

Les prochaines étapes

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

Rappel du planning général du projet



Les prochaines rencontres

- **Ateliers Espaces Publics et Végétalisation : courant janvier 2022.**
- **Et toujours, le dispositif de « relation riverains ».**

Pour nous contacter : T6N-Contact@sytral.fr

Merci de votre attention !