



COMPTE-RENDU :
Atelier Insertion secteur Sud
(Hôpitaux Est > Rue Jean
Jaurès)
Mardi 19 octobre 2021



Animation :

- Coline GREGOIRE, agence Sennse

Intervenants :

- Axel SABOURET, chef de projet T6 Nord, SYTRAL
- Gautier ROUHET, directeur adjoint du développement
- Séverine LARDELLIER, responsable concertation, relations riverains et communication chantier
- 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 : 20 participants

Pour diversifier les formats de rencontre avec le public, l'atelier sur les tracés 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 sud (Hôpitaux Est > Rue Jean Jaurès) du tracé** a eu lieu le 19 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 sud entre les Hôpitaux-Est et la rue Jean Jaurès.

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 secteur Hôpitaux Est > Rue Jean Jaurès
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.

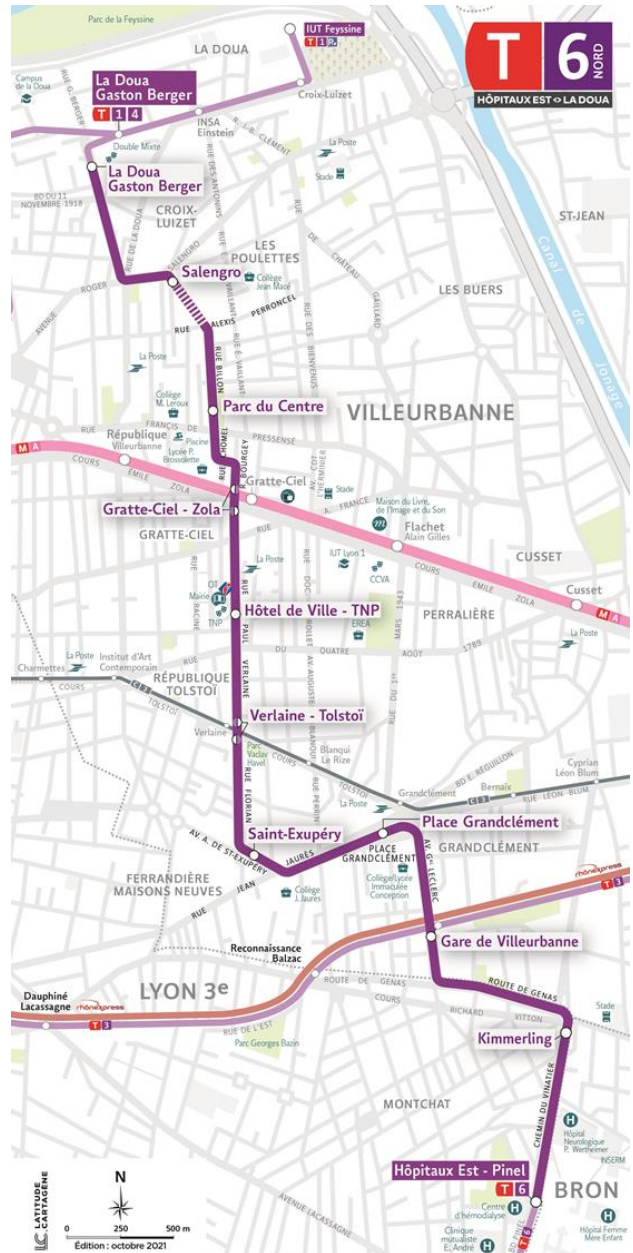
Il revient ensuite sur les premières rencontres de la concertation continue et rappelle que 3 rencontres ont été organisées depuis juin 2021 :

- 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 qu'à la suite à ces ateliers, le comité de pilotage a confirmé le nombre et la localisation des stations :

- 10 nouvelles stations
- Interstation moyenne : 540 mètres



4. Les principes d'insertion du tramway sur le secteur Hôpitaux-Est > Avenue Jean Jaurès

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 ?

- 33% ont répondu boulevard Pinel
- 11% ont répondu rue du Vinatier
- 22% ont répondu route de Genas
- Aucun participant n'a répondu avenue Leclerc
- 11% ont répondu place Granclément
- 22% ont répondu rue Jean Jaurès

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, de l'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 en à l'étude et ne doivent pas être considérés comme les aménagements définitifs.

5. Temps d'échange

À la suite de 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.

Boulevard Pinel

Quels aménagements dans les poches de stationnements reconfigurées ?

Contributions :

- Eviter de créer des stationnements alternatifs gratuits au parking de l'hôpital. Actuellement, ces espaces sont occupés par du stationnement « sauvage », pour éviter de payer le parking de l'hôpital.
- Faire de ces poches des espaces paysagers et maintenir du stationnement pour les riverains.
- Privilégier l'insertion d'espaces verts.

Axel Sabouret précise que les deux poches proposées sont un élargissement du périmètre initial. L'objectif est de végétaliser la zone en plus de l'aménagement de places de stationnement public. Il ajoute que cette zone pourra faire partie du périmètre de discussion lors de la séquence « végétalisation » qui aura lieu en janvier 2022.

Observations sur l'aménagement proposé

Questions :

- Le carrefour Pinel est déjà saturé, notamment au niveau des feux de circulation. Il y a un engorgement pour tourner sur l'avenue du Doyen Jean Lépine. Quels sont les aménagements prévus pour ce carrefour ?

Axel Sabouret explique qu'une étude globale est menée par la Métropole de Lyon à l'échelle de la ville de Villeurbanne.

De manière générale, les carrefours directement traversés par le tramway seront aménagés de manière à faciliter les flux.

Mathieu Lanher indique que le carrefour Pinel est effectivement complexe. Il explique que dans le cadre du projet T6 Nord, il sera redessiné et requalifié et que la circulation pourra ainsi être plus fluide. Le flux sera réduit du fait, par exemple, du changement de sens de circulation sur le cours Vitton entre Pinel et la place Kimmerling.

Simon Roué explique que l'objectif dans le cadre de l'aménagement du tramway est de retravailler le carrefour pour redresser au maximum les voiries (pour le rendre plus lisible) et retrouver un fonctionnement classique.

Axel Sabouret ajoute que l'arrivée d'un tramway génère des modifications des flux. Une régulation se fera assez naturellement, accompagnée de la modification du plan de circulation.

- Y aura-t-il encore du stationnement boulevard Pinel côté Bron ?

Mathieu Lanher explique qu'il n'y aura plus de stationnement côté Bron car seront aménagés des trottoirs, une piste cyclable et la plateforme du tramway. Il précise qu'entre la voirie et la plateforme des plantations sont prévues. Il n'y a donc pas de restitution de stationnement prévue le long de la voirie sur le boulevard, côté Bron.

- Les platanes côté Bron vont-ils être conservés ?

Mathieu Lanher confirme que les platanes côté Bron seront bien conservés. Cette végétalisation sera complétée d'une part avec d'autres arbres sur le même alignement et d'autre part avec un nouvel alignement créé entre la plateforme du tramway et la voirie.

Rue du Vinatier

Quels aménagements pour les « délaissés » ?

Contributions :

- Dans le secteur, il n'y a pas beaucoup d'espaces verts. Créer un square et insérer des jeux pour les enfants sur le secteur serait opportun.
- Conserver les ruches présentes sur les délaissés.

Axel Sabouret soulève que les « poches » telles que celles présentes sur la rue du Vinatier sont peu nombreuses sur le linéaire du T6 Nord mais qu'elles sont l'opportunité de développer la nature en ville. Il indique que le SYTRAL travaille avec un écologue qui prend en compte ces « poches » dans ses études et propose des mesures d'accompagnement.

Observations sur l'aménagement proposé :

Questions :

- Est-il possible de conserver les arbres rue du Vinatier ? Ils sont superbes.

Mathieu Lanher explique que sur l'emprise du nouvel aménagement T6 Nord sur le secteur, les terrains existants sont parfois aménagés en jardins et parfois laissés en friche. Sur ces terrains, deux cèdres sont impossibles à conserver pour permettre l'insertion du tramway. Cependant, afin de restituer de la végétalisation, il est prévu de replanter et de réintégrer la faune et la flore que l'on peut retrouver sur les terrains en friche dans les « poches » disponibles.

- La rue du Vinatier est actuellement empruntée par le C9. Or, cette rue est régulièrement congestionnée aux heures de fortes fréquentations. Est-il envisagé que le C9 utilise la plateforme du tramway ?

Mathieu Lanher explique qu'il n'est pas envisagé d'avoir une plateforme mixte à cet endroit. Cela est notamment dû au fait qu'une station se trouvera rue du Vinatier et que celle-ci n'est pas compatible avec les stations de bus. De plus, la rue du Vinatier est en pente, ce qui implique de surélever la plateforme du tramway rendant difficile une communication entre la voirie et la plateforme pour un bus. Il précise que la rue du Vinatier sera toujours compatible avec le passage de bus. Par ailleurs, ne pas créer une mutualisation de plateforme permettra de la végétaliser. Il ajoute d'ailleurs, qu'il n'est pas certain que la ligne C9 soit maintenue en l'état dans le cadre de la restructuration du réseau qui accompagnera l'opération.

Axel Sabouret complète en indiquant qu'un travail de réflexion sur l'ensemble des lignes de bus est en cours pour développer des lignes de bus qui permettront de rejoindre efficacement les lignes « fortes » telles que le T6.

- Pourquoi la voie de circulation rue du Vinatier change-t-elle de côté au niveau de la rue de la Balme ?

Mathieu Lanher explique que cette solution a été retenue du fait de la complexité de la place Kimmerling qui rend très difficile le croisement des voitures et du tramway à ce niveau. Il cite également le projet urbain Les Genêts qui nécessite la création d'accès à la voirie côté Bron (à l'Est).

Il précise cependant que la circulation ne peut pas être insérée côté Bron sur tout le Chemin du Vinatier. En effet, sur son secteur sud, des accès riverains sont à restituer très spécifiquement du fait de la différence de niveau entre la plateforme et la voirie.

Au niveau de la rue de la Balme les voitures devront donc traverser la voie du tramway pour rejoindre la voie de circulation.

- Vous mentionnez une rue en friche qui sera réaménagée. De quelle rue s'agit-il ?

Mathieu Lanher répond qu'il s'agit de la rue de l'Industrie mais que sa requalification ne rentre pas dans le cadre du projet du tramway T6 Nord, mais fait partie du projet urbain Les Genêts.

Remarques :

- La végétalisation de nouveaux espaces devra s'accompagner d'une information aux habitants pour qu'ils s'investissent dans l'entretien. Les habitants souhaitent souvent plus d'espaces végétalisés mais de nombreuses doléances arrivent sur la qualité de l'entretien des espaces verts.
- Aménager un rond-point sur la place Kimmerling.
- Réaménager la place Kimmerling qui semble aujourd'hui délaissée.

L'animatrice rappelle que le réaménagement de la place Kimmerling ne rentre pas dans le programme du projet de T6 Nord.

Route de Genas

Quelles solutions d'aménagement privilégier ?

Contributions :

- La solution 2 permet une végétalisation de l'axe. Cette solution est à privilégier pour réduire l'effet « îlot de chaleur » en été.
- La solution 2 est à privilégier, malgré la suppression de stationnements car elle introduit de la végétalisation.
- La solution 1 permet de maintenir du stationnement. Il est déjà difficile de se garer sur ce secteur, la suppression de places rendrait difficile le stationnement.

Quels aménagements pour les « délaissés » ?

Aucune contribution à ce sujet.

Autres observations sur l'aménagement :

Questions :

- La route de Genas est très congestionnée. Est-il possible d'insérer un tramway tout en conservant des voies de circulation ?

Mathieu Lanher explique que le gabarit de la rue est fluctuant : il passe de deux voies de front à une voie de front avec l'insertion d'une plateforme tramway et d'une piste cyclable. Le fonctionnement existant est donc restitué. Il précise que les voitures n'auront pas l'autorisation de circuler sur la plateforme du tramway. Il ajoute que des acquisitions seront nécessaires pour élargir la rue et y insérer les aménagements pour les différents modes de déplacement.

- Le BHNS Part Dieu - Sept chemins passera-t-il sur la plateforme du tramway ?

Simon Roué indique que la plateforme sera mutualisée entre le tramway et le BHNS.

- Pourquoi la voie de tramway ne sera-t-elle pas végétalisée ?

Mathieu Lanher explique que le BHNS est obligé de rouler sur une bande dure (soit de l'enrobé, soit du béton). La plateforme du tramway, pour permettre la circulation du BHNS, ne peut donc pas être végétalisée entièrement. Il ajoute que le SYTRAL réfléchit à des solutions innovantes pour permettre un minimum de végétalisation entre les rails, dans les zones où normalement le bus ne circule pas.

Axel Sabouret complète et souligne que les élus sont particulièrement attentifs au sujet de la végétalisation. Le SYTRAL travaille donc à veiller à des solutions d'aménagement permettant une végétalisation des espaces publics, dès que cela est possible.

- Le tramway va circuler près des façades des habitations. Quel sera le niveau de bruit, particulièrement dans les virages ?

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 et qui ont apportés des résultats très satisfaisants, notamment 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.

- Les graisseurs mis en place dans les virages y seront-ils de manière permanente ?

Simon Roué répond que les graisseurs seront installés de manière pérenne et se déclencheront au passage du tramway.

Remarques :

- La saturation est continue aujourd'hui sur 1km aux heures de pointe.
- Les solutions proposées risquent d'avoir pour conséquence une augmentation du flux sur la route de Genas déjà saturée, du fait, notamment, de devoir emprunter la route de Genas pour aller à Grandclément.

Axel Sabouret explique que la route de Genas sera à sens unique. Il ajoute qu'il y a peu de marge de manœuvre sur les sens de circulation le long du tracé de T6 Nord. Le sens de circulation dans les rues autour du tracé pourra cependant être travaillé. Les aménagements proposés devraient globalement participer à apaiser la zone de l'axe Genas.

Simon Roué indique que la circulation route de Genas s'intégrera dans un plan de circulation repensé à l'échelle de Villeurbanne.

- Le report de la circulation Route de Genas risque de se faire avenue Paul Kruger. Cette voie n'a pas la capacité de supporter une augmentation de la circulation du fait de son dimensionnement.
- Il est fait référence à l'avenue Léon Blum qui était un axe fort pour rejoindre le périphérique. Réaménagé dans le cadre de l'opération C3, il y a aujourd'hui peu de circulation sur cet axe, celle-ci s'étant déportée sur d'autres itinéraires. Le réaménagement de la route de Genas pourrait avoir le même effet sur la circulation et contraindre davantage l'accès en voiture à Villeurbanne. Le report de circulation se fera alors sur des petites rues qui ne sont pas dimensionnées pour accueillir un grand flux de circulation.

Axel Sabouret répond que des études sont menées pour adapter le plan de circulation et maintenir des accès Est – Ouest. Il complète en indiquant que la zone autour de Léon Blum a été apaisée du fait de l'insertion du C3 et des aménagements mis en place.

Avenue Leclerc

Quelles orientations prendre autour du stationnement ?

Aucune contribution à ce sujet.

Quels accès et aménagements des rues Charin et Honoré de Balzac ?

Aucune contribution à ce sujet.

Observations sur l'aménagement proposé :

Questions :

- Comment envisagez-vous de gérer les accès au groupe scolaire Immaculée Conception ? Il y a toujours beaucoup de voitures pour déposer et reprendre les enfants.

Simon Roué indique au préalable que des rencontres ont été organisées et vont se poursuivre à ce sujet avec le groupe scolaire. Il explique que le ramassage scolaire reste un sujet à l'étude car la voie de circulation en sens unique du nord vers le sud se situera côté Est de l'avenue Leclerc, empêchant d'y intégrer un arrêt de car scolaire car la porte du bus s'ouvrirait sur la plateforme du tramway. Il annonce que deux solutions sont à l'étude. La première consiste à aménager un arrêt rue Primat qui resterait à double sens. La deuxième envisage de créer une « plateforme » de ramassage scolaire mutualisée entre les différentes écoles au niveau de la gare de Villeurbanne. Il ajoute que ces solutions sont encore en discussion avec le groupe scolaire mais également avec l'aménageur de la ZAC Grandclément.

Il explique qu'une réflexion est également en cours au sujet de la mise en place d'un dépose minute.

Yoann Chapelet, de la Ville de Villeurbanne, précise que des discussions sont en cours avec la Préfecture au sujet des périmètres sur lesquels le stationnement et la circulation doivent être interdits pour des questions de sécurité. Il précise qu'il n'est pas possible d'envisager une aire de dépose devant le parvis du groupe scolaire.

- Pourquoi modifier les sens de circulation rue Balzac et rue Charrin ?

Mathieu Lanher répond que l'objectif est de limiter au maximum les flux de voitures dans cette zone de rencontre. Le changement de sens de circulation permet de rendre plus « confidentielle » la rue Balzac qui va devenir une zone principalement résidentielle. La rue Charrin va donc devenir une rue pénétrante dans le quartier.

- La rue Paul Kruger va-t-elle aussi passer en sens unique ?

Mathieu Lanher répond que la rue Paul Kruger va effectivement passer en sens unique de l'Ouest vers l'Est, au moins sur le tronçon en connexion avec l'avenue Leclerc. Il précise qu'une reconfiguration importante de la circulation aura lieu sur l'emprise de la ZAC Grandclément.

- Quel sera le fonctionnement du marché Leclerc ?

Axel Sabouret répond que le marché Leclerc va être relocalisé car son fonctionnement n'est pas compatible avec l'insertion du tramway. A l'échéance fin 2022, le marché sera délocalisé.

Yoann Chapelet précise que le marché sera relocalisé boulevard Réguillon.

- Comment est envisagé le fonctionnement du carrefour Leclerc/Genas ?

Simon Roué explique que l'aménagement du carrefour sera simplifié. Il indique que trois phases de feux seront mises en place : une phase pour les voitures qui descendent l'avenue Leclerc, une phase de feux pour les voitures arrivant de Genas par l'Est et une phase de feu pour le passage du tramway.

Remarques :

- L'emplacement de dépose pour les scolaires, envisagé au niveau du futur arrêt de tramway (angle Leclerc et Kruger), paraît trop éloigné du groupe scolaire et trop dangereux : pour rejoindre le groupe scolaire, les enfants vont croiser deux lignes de tramway, des vélos, des scooters, des voitures. Il n'est pas opportun de faire un arrêt scolaire à ce niveau. Il conviendrait de privilégier la dépose scolaire place Grandclément.

Rue Jean Jaurès

Quel positionnement pour l'arrêt de bus C11 ?

Aucune contribution à ce sujet.

Observations sur l'aménagement proposé :

Remarques :

- Sur la rue Jean Jaurès, sécuriser les pistes cyclables. Actuellement, les pistes cyclables côtoient la voie des voitures ce qui accentue les mésusages.

Mathieu Lanher indique qu'il y a assez de place sur la rue Jean Jaurès pour séparer les pistes cyclables de la route par de la végétation notamment (à l'image de l'Allée Garibaldi à Lyon).

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 », fin janvier 2022.

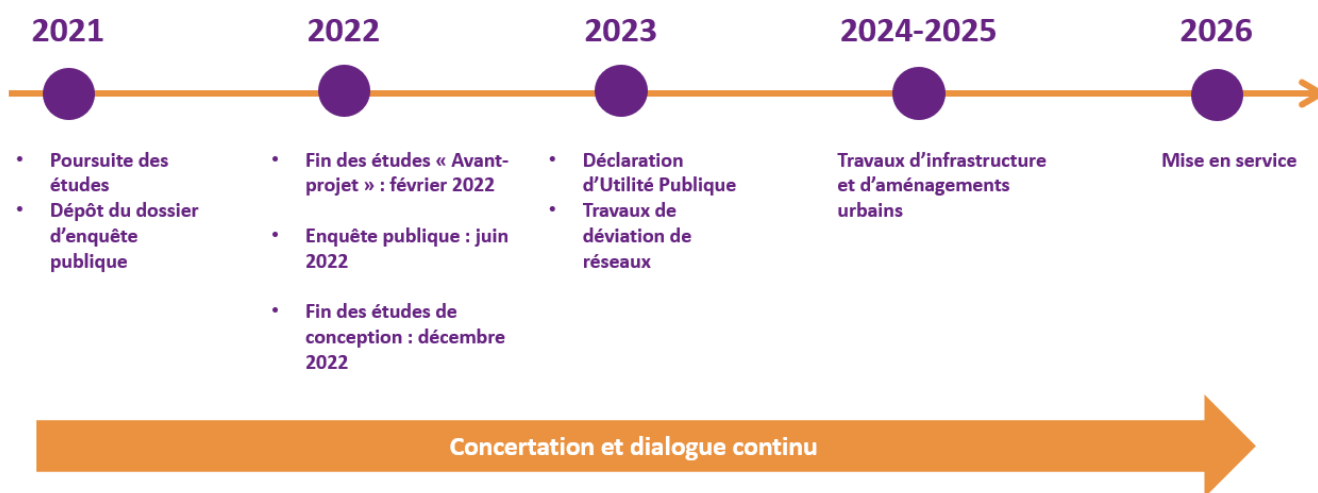
L'animatrice indique également que pour les riverains et commerçants concernés, le dispositif de « relations riverains » est toujours en place. Une chargée de relations riverains est dédiée au projet et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord. Ce dispositif contribue :

- 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 sud (Hôpitaux Est > Rue Jean Jaurès) dans les pages suivantes.



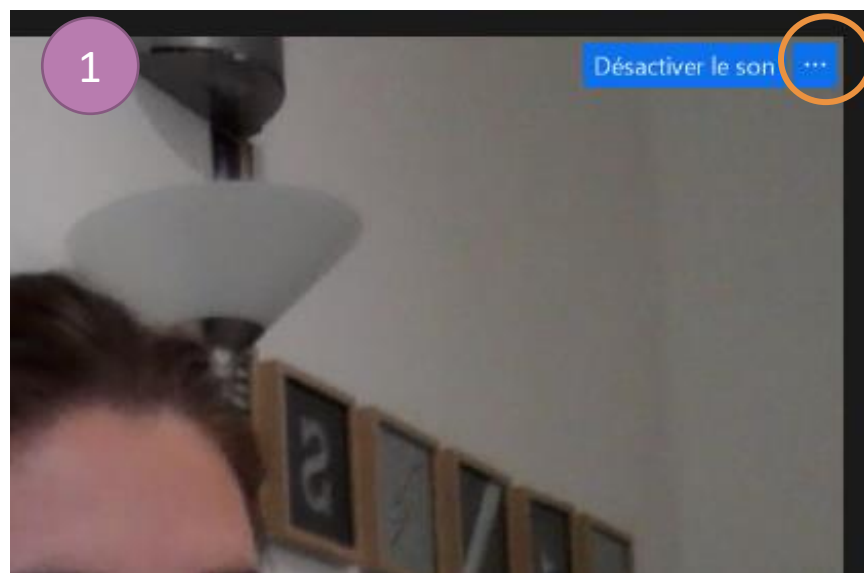
Atelier « Insertion » Secteur Sud

19/10/2021

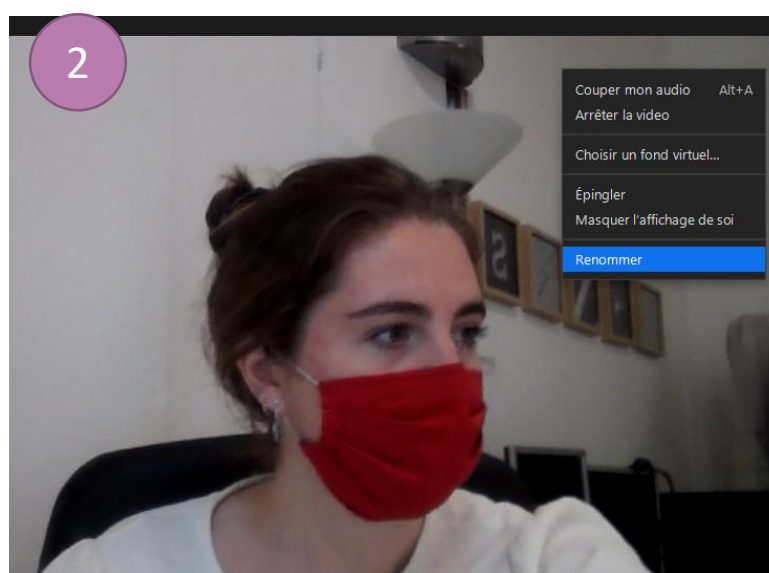
Construisons ensemble le tramway  !

SYTRAL

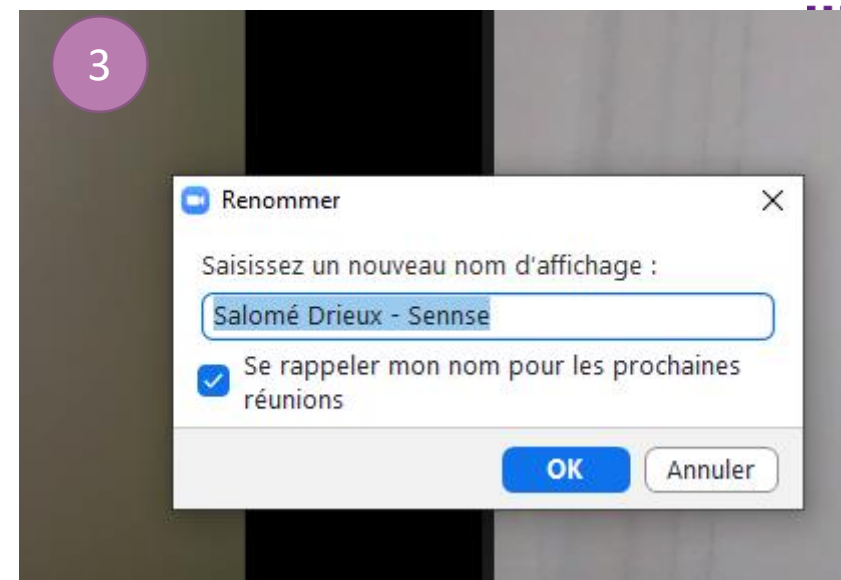
Pour se renommer



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



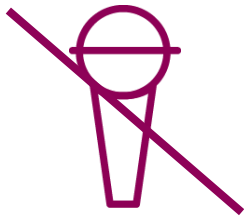
Puis cliquez sur « Renommer »



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



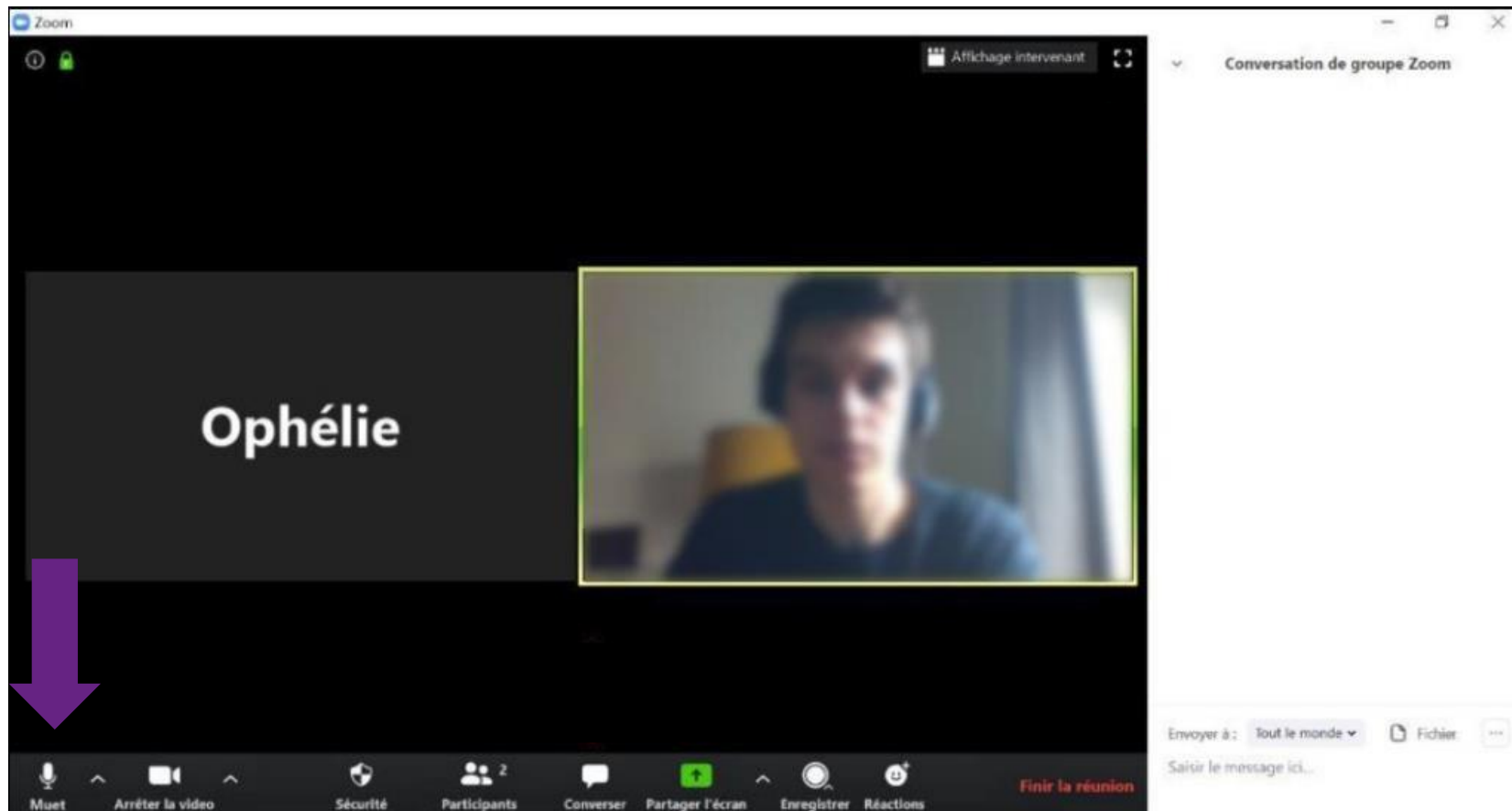
Déposer vos questions ou remarques via l'outil Converser

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

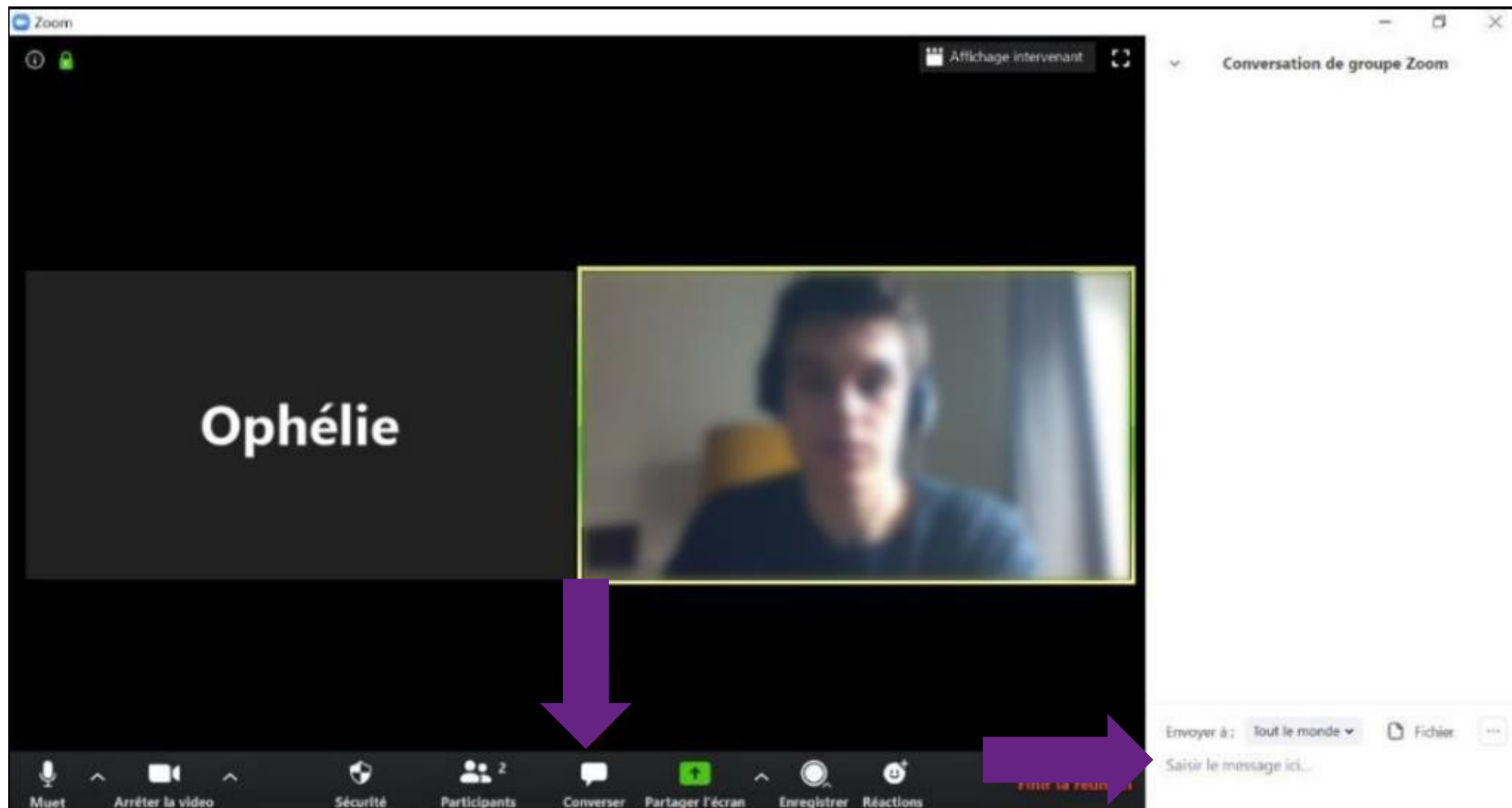


Demander de prendre la parole pour poser une question grâce à l'outil Lever la main

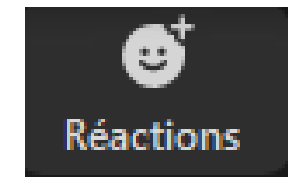
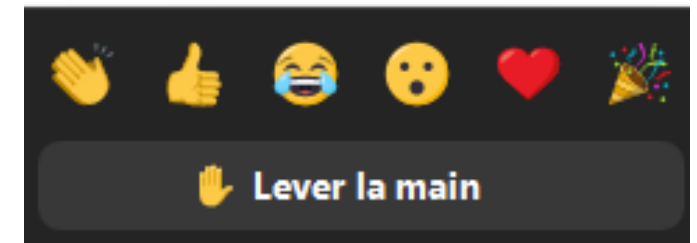
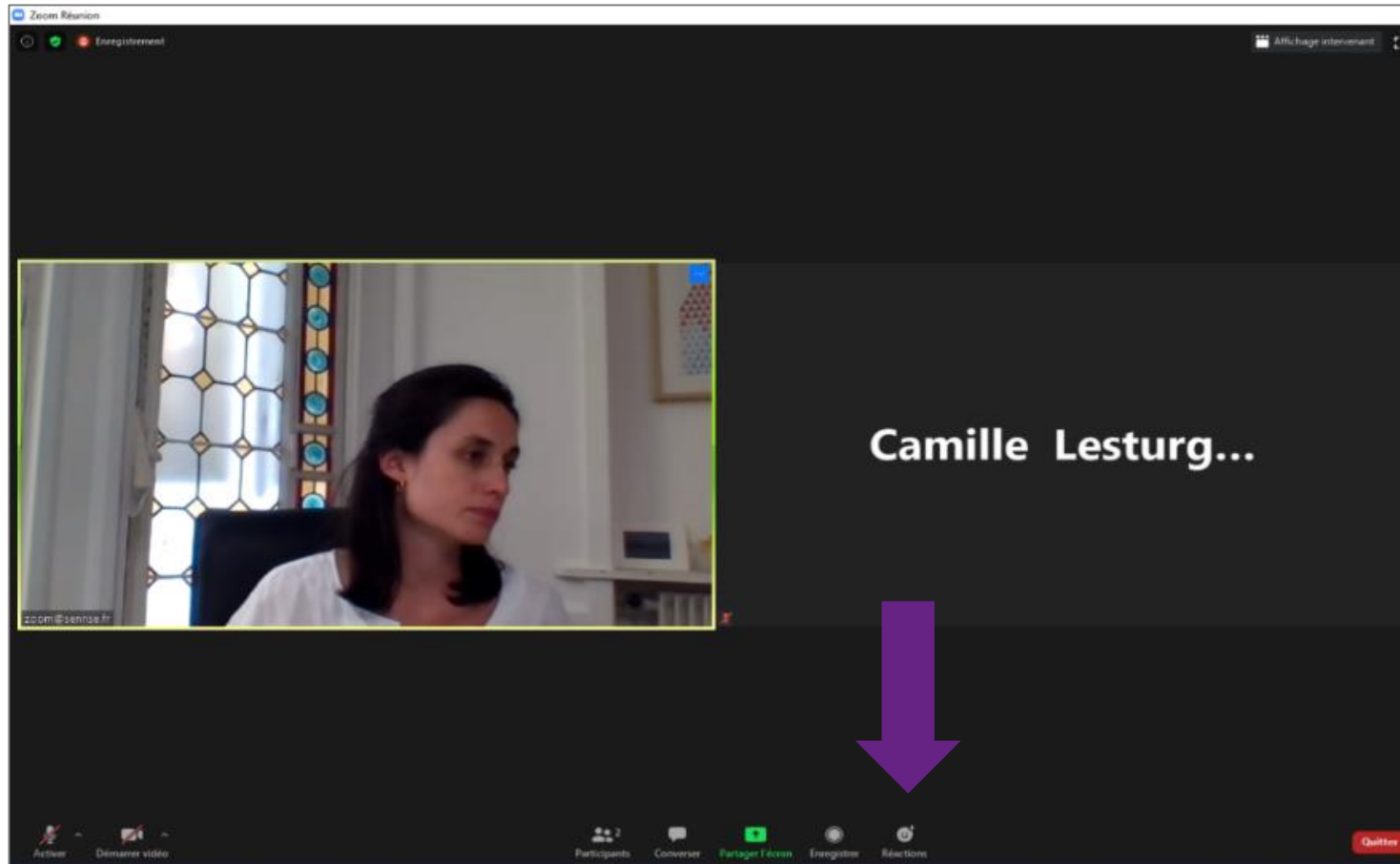
Couper votre micro : comment faire ?



Utiliser le tchat : comment faire ?



Outil « Lever la main » : comment faire ?



Les intervenants ce soir



Axel SABOURET

Chef de projet T6 Nord

Gautier ROUHET

Directeur adjoint du développement



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 Hôpitaux-Est > Avenue Jean Jaurès
- 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 Hôpitaux-Est > Avenue Jean Jaurès

Axel Sabouret, Chef de projet T6 Nord

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

Sondage

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...

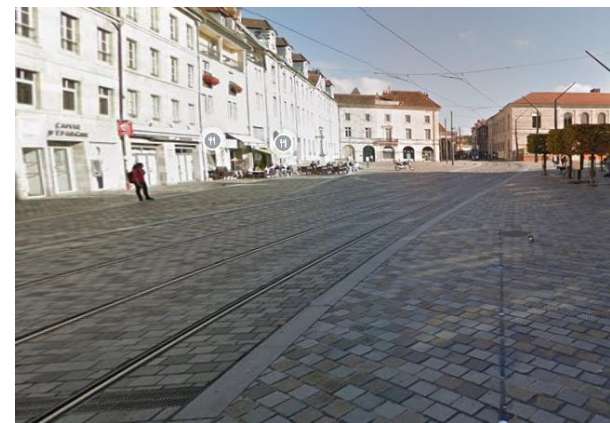
	Zone 30	Zone de rencontre	Aire Piétonne	Voie Verte
Aménagements	Aménagement Classique (trottoir et traversée piétonne)	Aménagement à plat	Aménagement à plat	Aménagement à plat
Vitesse autorisée	30 km/h pour tous les modes	20 km/h pour tous les modes	10 km/h voitures Autres modes au pas	Pas de véhicules
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








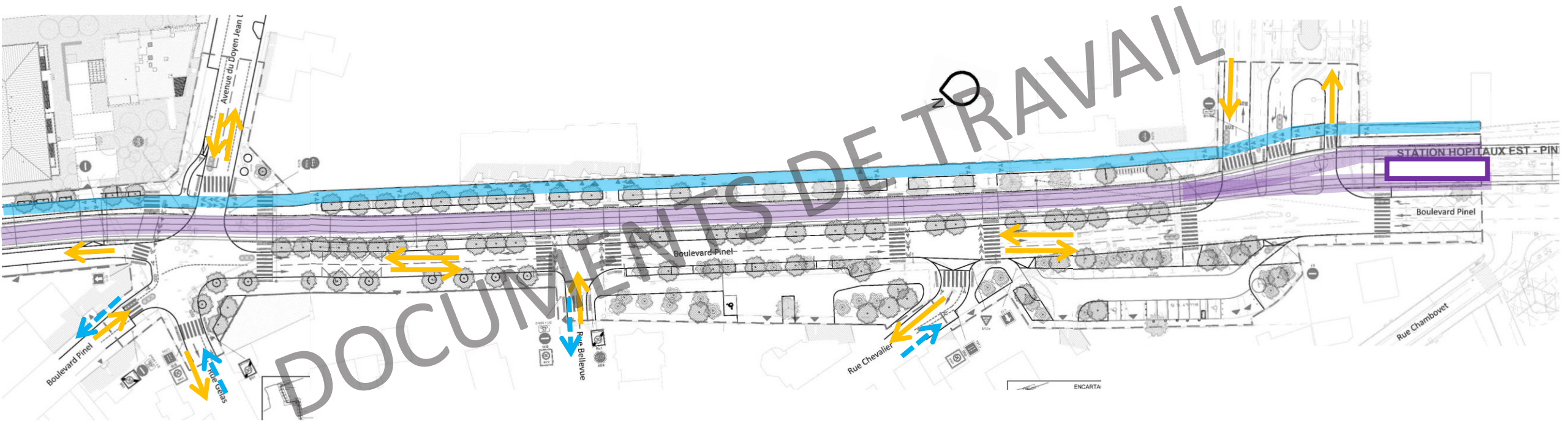

Voie verte, piéton, cycle
Exemple Voie de la Dombe à Caluire

Analyse de l'insertion rue par rue

Boulevard Pinel – Fonctionnement à terme



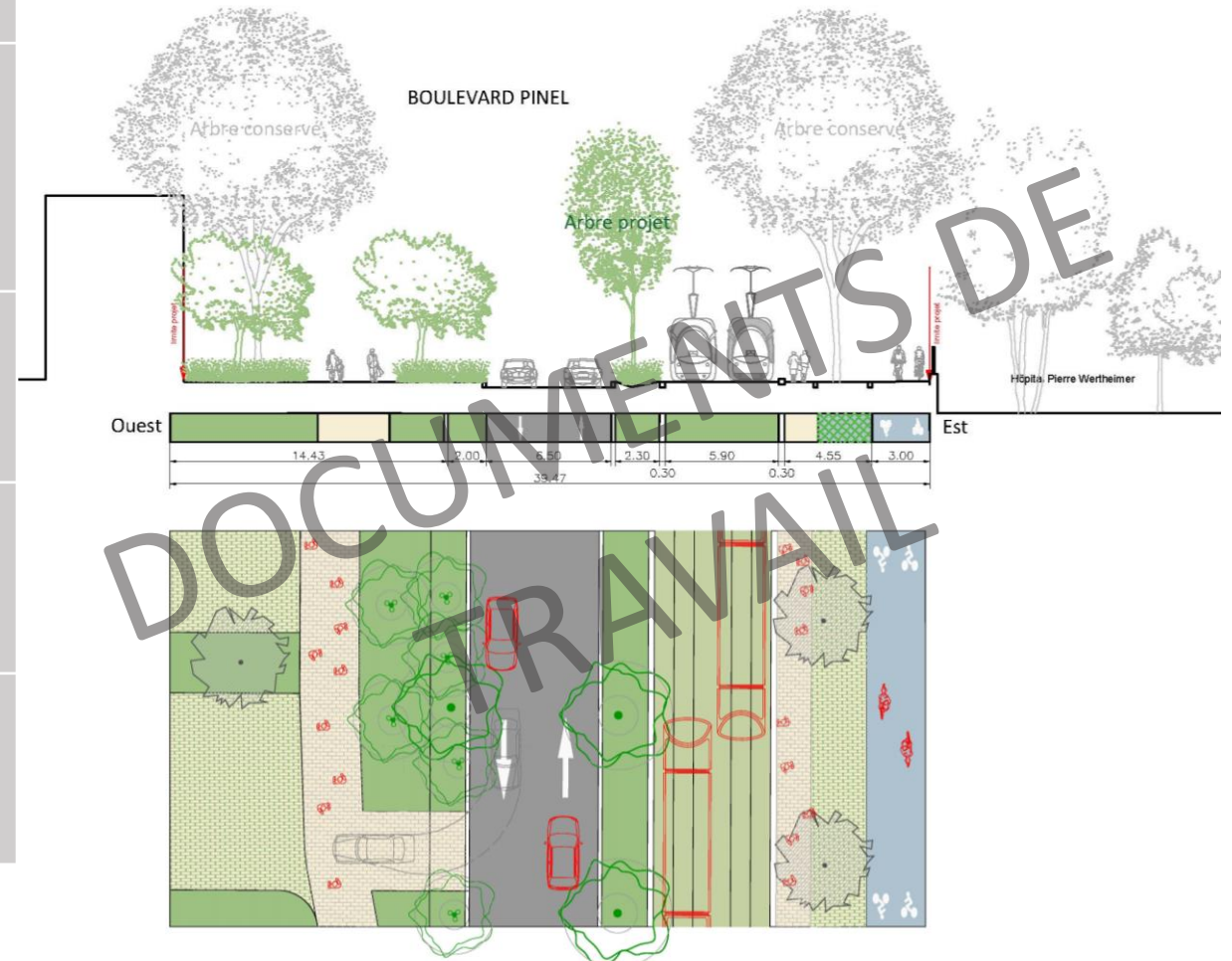
-  Sens de circulation générale
-  Contre sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Plateforme tramway
-  Station



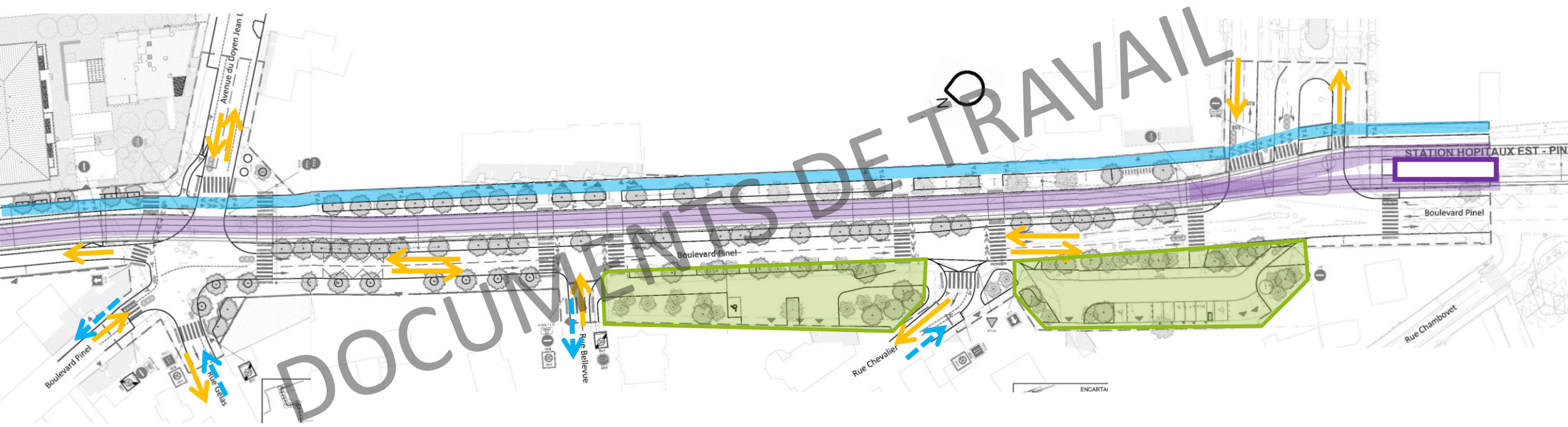
Boulevard Pinel – Coupes



Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme centrale
Cycles	Bande cyclable / Piste cyclable	Piste cyclable bidirectionnelle Est
Arbres	Une quinzaine	Conservation de l'existant et complément de plantations (une centaine)
Circulation	Double sens de circulation	Double sens de circulation
Stationnement	Une cinquantaine	Poche de stationnements Sud conservée (une demi-douzaine+3 PMR)








Boulevard Pinel – Éléments à discuter



Thème	Existant	Aménagement proposé	Alternative
Singularité	/	Poches de stationnement reconfigurées Typologie d'aménagement à débattre et fonction (recharge véhicules électriques, stationnement vélo arceau et / ou sécurisé, stationnement PMR , square de proximité ...)	

Rue du Vinatier – Fonctionnement à termes

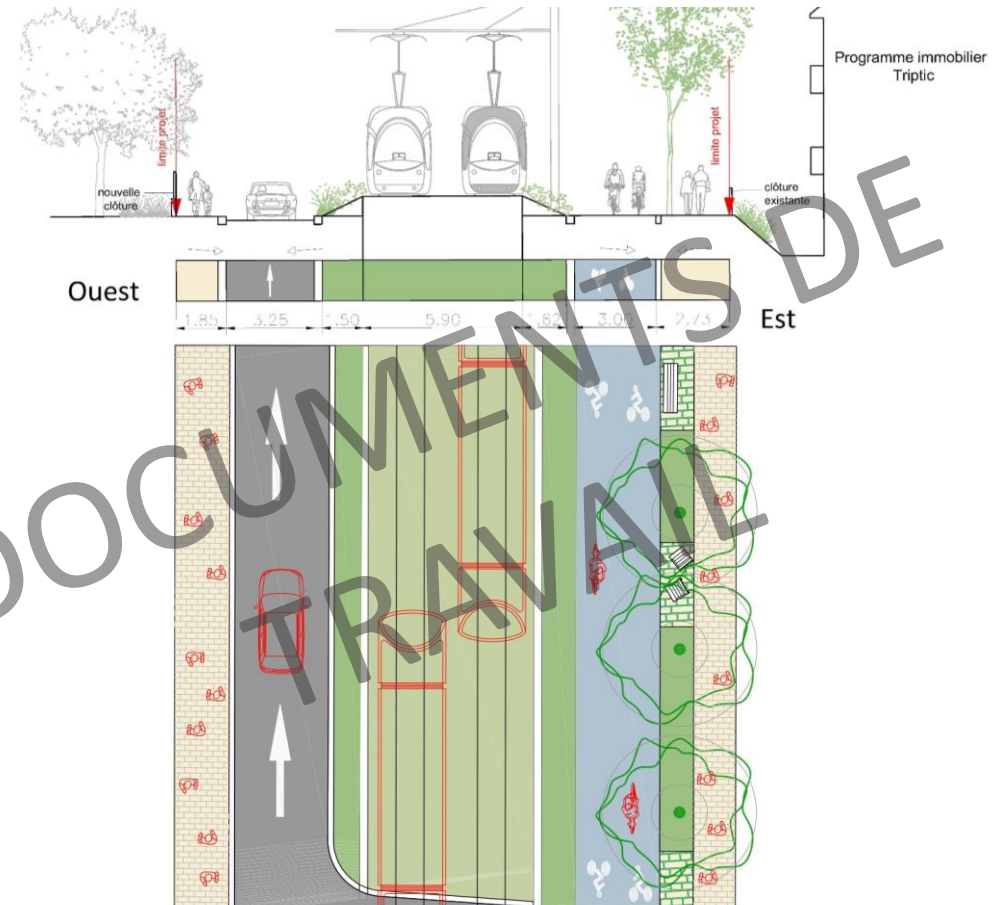


-  Sens de circulation générale
-  Contre sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Plateforme tramway
-  Station



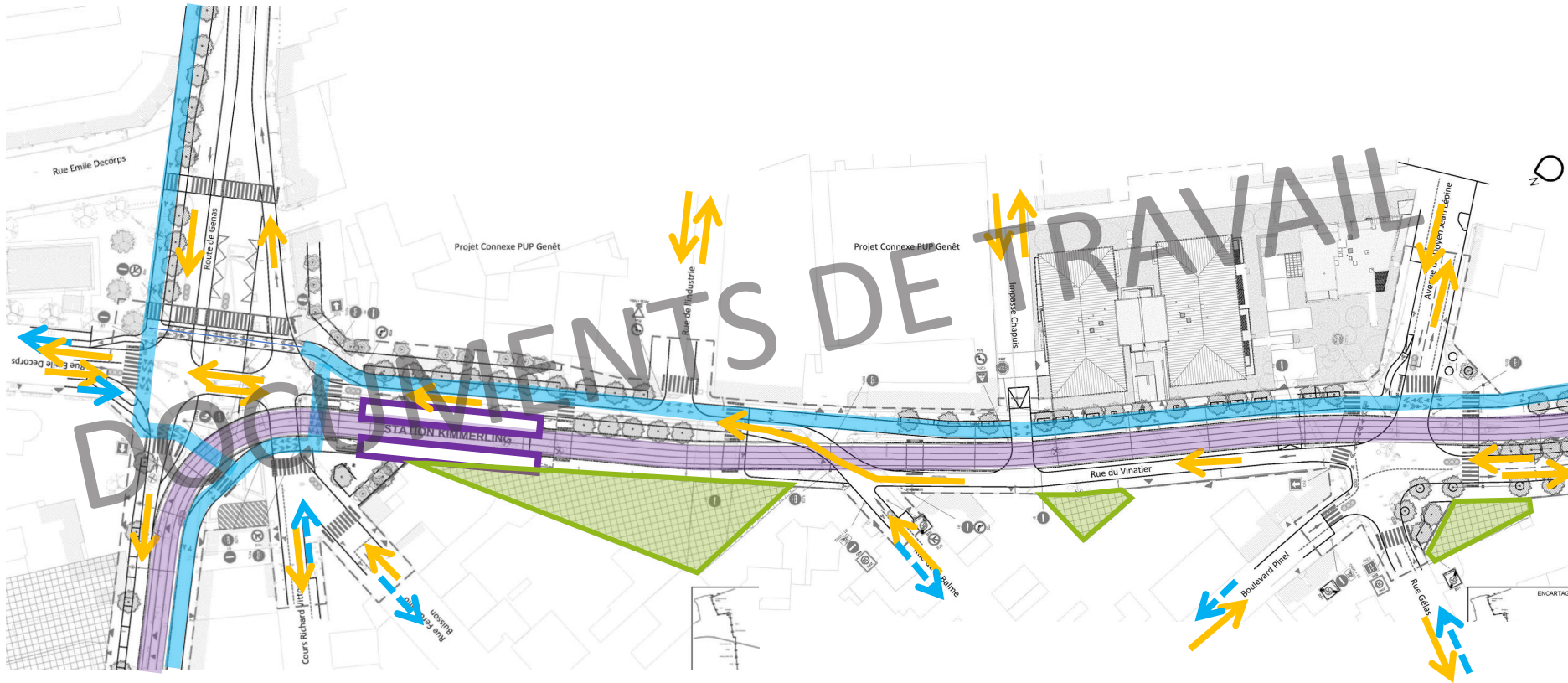
Rue du Vinatier – Coupes

Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme centrale Station Kimmerling au nord de la rue du Vinatier
Cycles	Piste cyclable bidirectionnelle Est	Piste cyclable bidirectionnelle Est
Arbres	4	Suppression arbres Ouest et plantation alignement côté Est (une quarantaine)
Circulation	Sens unique Sud-Nord	Sens unique Sud-Nord
Stationnement	0	Pas de stationnements



DOCUMENTS DE TRAVAIL

Rue du Vinatier – Éléments à discuter

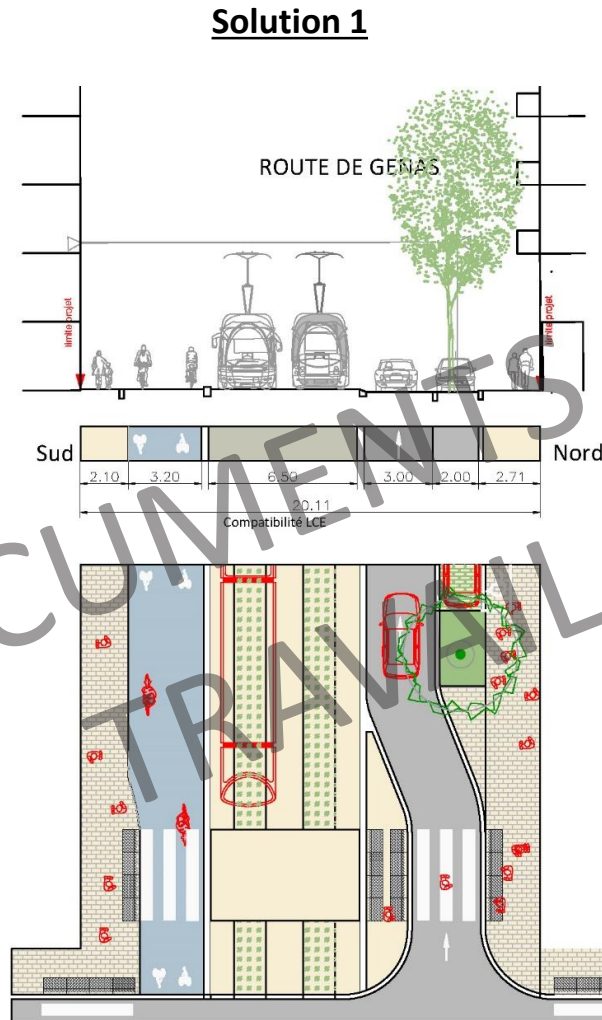


Thème	Existant	Aménagement proposé	Alternative
Singularité	/	Statut des délaissées > Zone de parc : compensation biodiversité (perte des jardins privés) > Place Kimmerling réaménagement?	

Deux solutions émergent en mixité BHNS Part Dieu - Sept chemins / Voies Lyonnaises / T6N

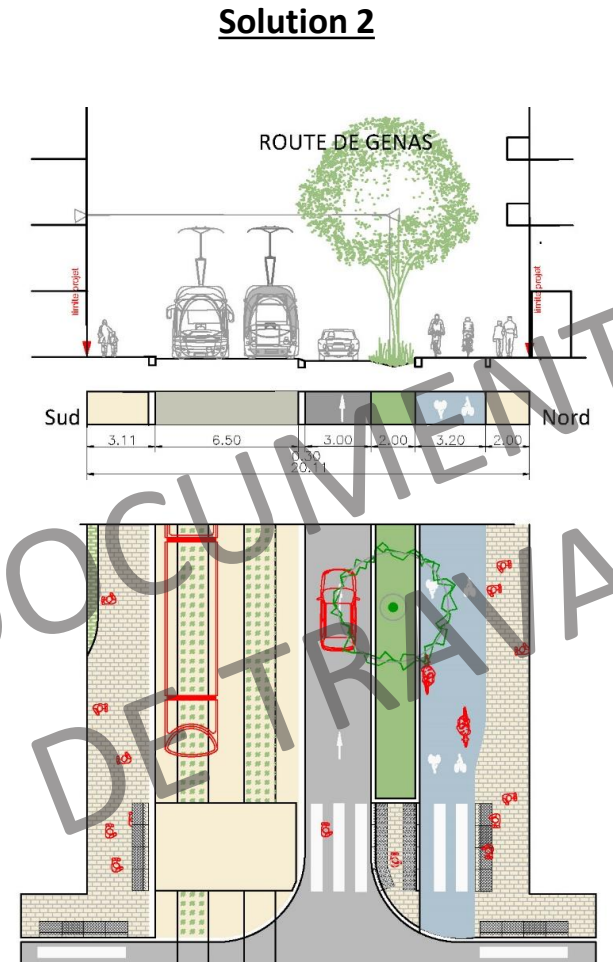
Solution 1

Voies Lyonnaises au sud de la plateforme
Voirie au nord
Plateforme centrée (5,4m de la façade sud)
Alignement d'arbres existant conservé dans la mesure du possible et complété



Solution 2

Voies Lyonnaises au nord de la plateforme
Voirie au nord
Plateforme proche des façades (3,10m) Sud
Nouvel alignement d'arbres créé



➤ *Dans les deux solutions conservation d'un sens unique de circulation Est-Ouest*

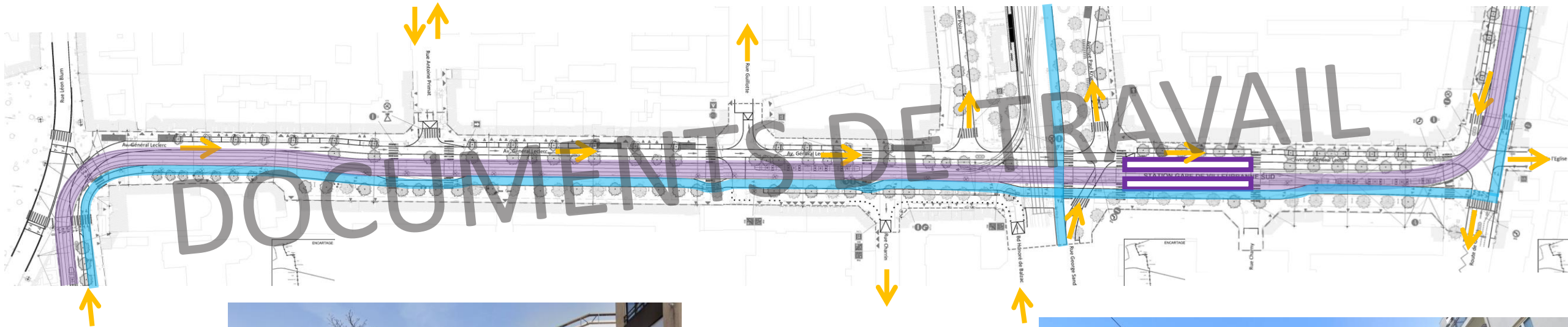
Route de Genas



Thème	Existant	Solution 1	Solution 2
Plateforme et Station	/	Plateforme centrale	Plateforme latérale sud
Cycles	/	Piste cyclable bidirectionnelle Sud	Piste cyclable bidirectionnelle Nord
Arbres	12	Suppression arbres Nord (une dizaine) et replantation alignement côté Nord (environ 25)	Suppression arbres Nord (une dizaine) et replantation alignement côté Nord (une quarantaine)
Stationnement	160	Côté Nord (une trentaine + 2 PMR)	Pas de stationnement
Singularité	/	Délaissé acquisition	

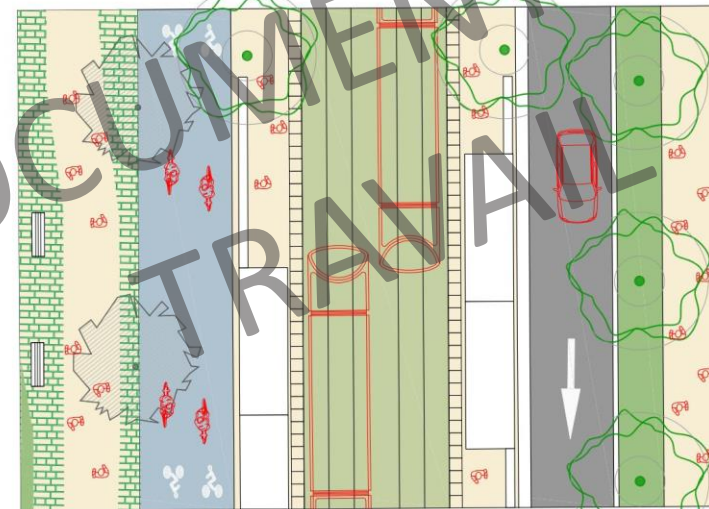
Leclerc – Fonctionnement à terme

- ← Sens de circulation générale
- ↔ Piste cyclable
- ▬ Piste cyclable
- ▬ Plateforme tramway
- ▭ Station
- ⊙



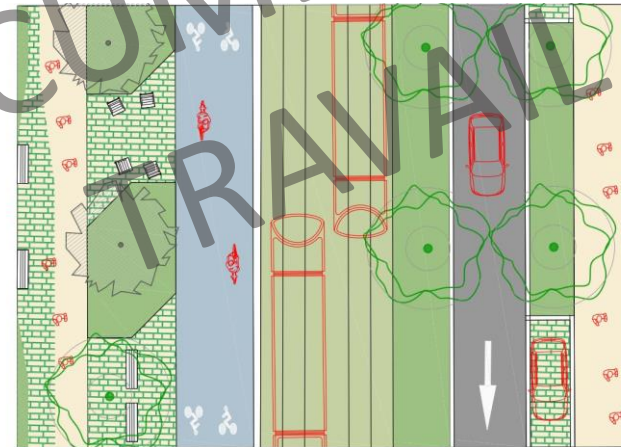
Leclerc Sud – Coupes

Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme Centrale Station gare de Villeurbanne sud
Cycles	/	Piste cyclable bidirectionnelle Ouest
Arbres	Environ 85	Suppression d'un alignement Est (environ 25) et replantation alignement Est et Ouest (une centaine)
Circulation	Double sens de circulation	Sens Nord-Sud

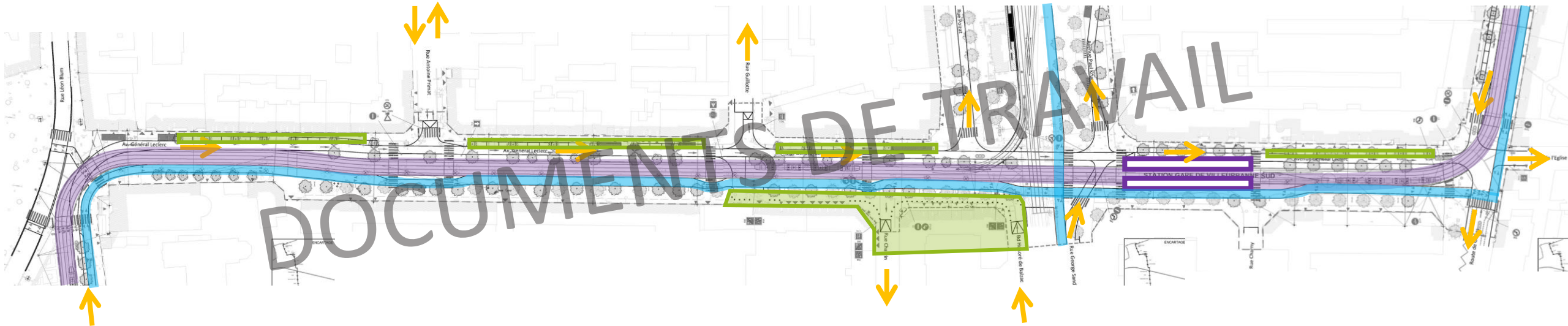


Leclerc Nord

Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme Centrale Station gare de Villeurbanne sud
Cycles	/	Piste cyclable bidirectionnelle Ouest
Arbres	Environ 85	Suppression d'un alignement Est (environ 25) et replantation alignement Est et Ouest (une centaine)
Circulation	Double sens de circulation	Sens Nord-Sud



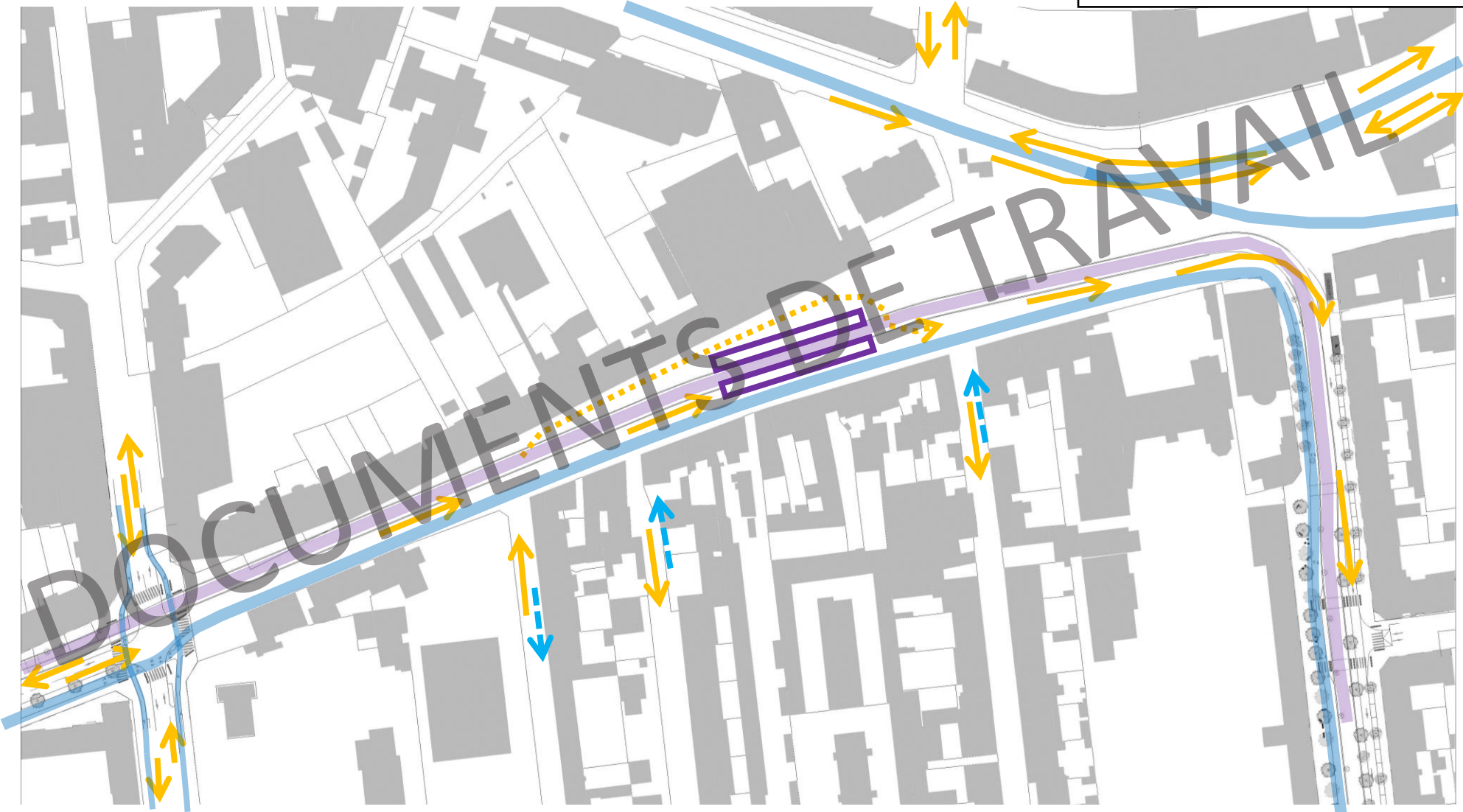
Leclerc – Éléments à discuter



Thème	Existant	Aménagement proposé	Alternative
Stationnement	Environ 200	Côté Est (une trentaine + 3 PMR+ 3 livraisons)	Moins de stationnement au profit d'espaces verts, de mobilier, de terrasses, d'arceaux vélos, etc..
Singularité	/	Contre allée supprimée, accès rue Charin maintenu en zone de rencontre, changement de sens du boulevard Honoré de Balzac	Contre allée supprimée, accès rue Charin et Honoré de Balzac maintenu en zone de rencontre,






Grandclément


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



Avenue Jean Jaurès – Fonctionnement à termes



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

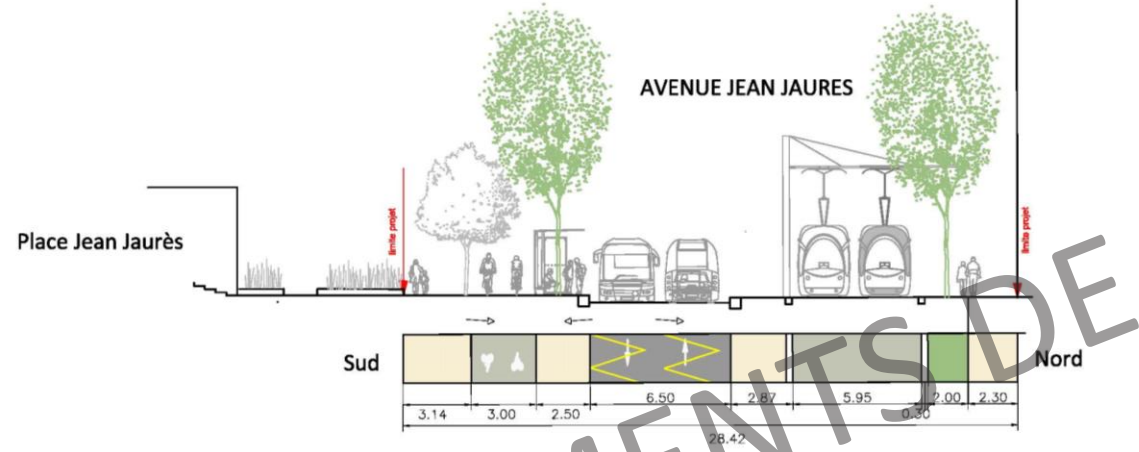


DOCUMENTS DE TRAVAIL

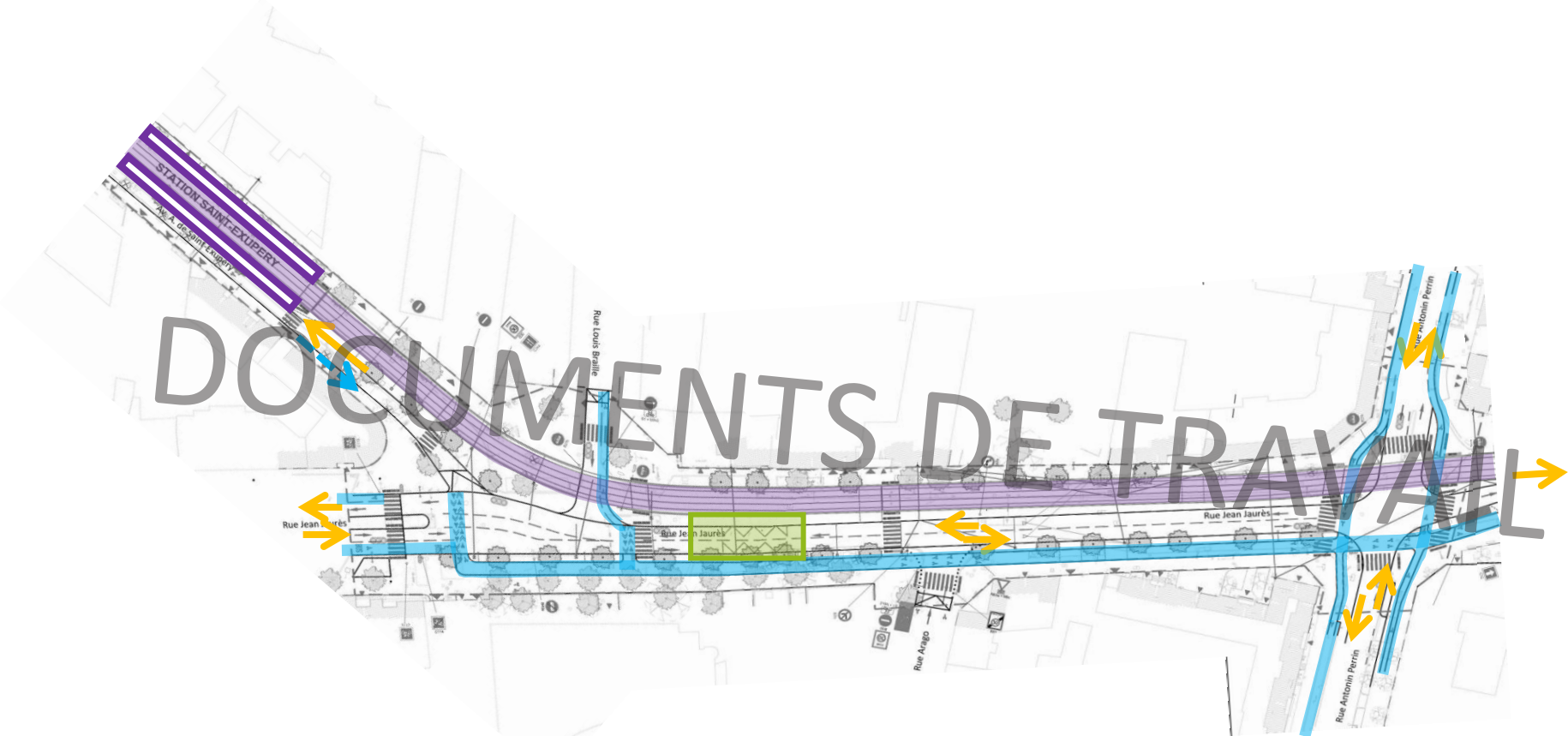


Avenue Jean Jaurès – Coupes

Thème	Existant	Aménagement proposé
Plateforme et Station	/	Plateforme latérale coté nord
Cycles	Bandes cyclables bilatérales	Piste cyclable bidirectionnelle Sud
Arbres	Environ 40	Suppression arbres Nord (une dizaine) et replantation, plantation alignement au sud (une trentaine)
Circulation	Double sens de circulation	Double sens de circulation
Stationnement	Environ 120	Pas de stationnements



Avenue Jean Jaurès – Éléments à discuter



Thème	Existant	Aménagement proposé	Alternative
Singularité	Arrêts de bus	Arrêt de bus à restituer Positionnement à discuter (interface école collège)	

Temps d'échange

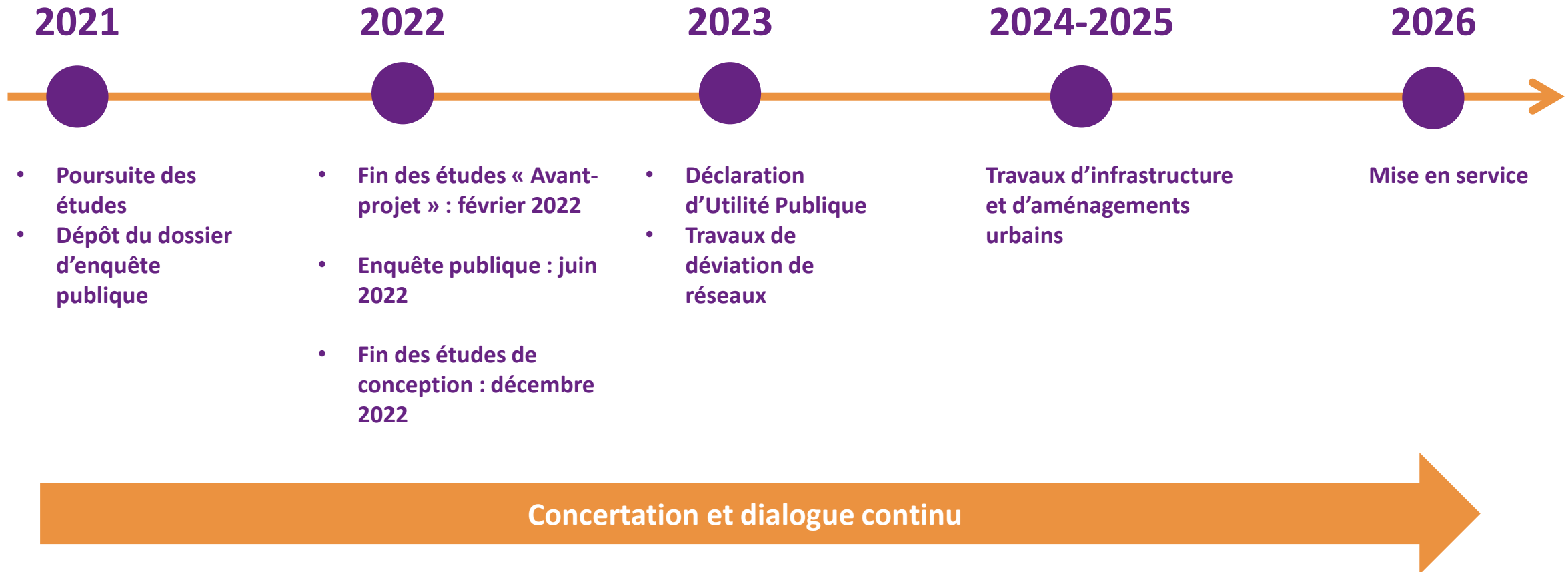
Objectif du temps d'échanges

- **Recueillir vos contributions sur les éléments à discuter, rue par rue**
- **Recueillir vos remarques et questions sur les aménagements proposés, rue par rue**

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 !