



COMPTE-RENDU

Réunion publique

A Villeurbanne

Jeudi 23 septembre 2021

SYTRAL 



Animation :

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

Intervenant.e.s :

- Cédric VAN STYVENDAEL, Maire de Villeurbanne
- Béatrice VESSILLER, Vice-présidente de la métropole et Vice-présidente du SYTRAL (Présidente du COPIL T9)
- Pauline SCHLOSSER, Adjointe au maire de Villeurbanne
- Sandie SINAPAYEL, Cheffe de projet T9 au SYTRAL
- Florian CHALUMEAU, Chef de projet T9 (secteur Villeurbanne) au SYTRAL
- Marion ALLARD, Chargée de relations riverains au SYTRAL
- Jean-Luc CAMPAGNE, Garant de la concertation, Commission Nationale du Débat Public

Durée de la réunion : 2h, 20h-22h

Nombre de participants : 49

La réunion s'est déroulée au Centre Culturel et de la Vie Associative (CCVA), à Villeurbanne. Après l'introduction et les mots d'accueil des élus, le projet T9 soumis à concertation a été présenté, un temps d'échanges avec les participants a permis d'apporter des précisions techniques sur le projet et de recueillir des premières suggestions des participants. Ensuite, la deuxième partie de la réunion a été consacrée à un temps d'échange en petits groupes. Le fruit de ces travaux en groupes est reporté dans ce compte-rendu.

1. Ouverture de la soirée

L'animateur accueille les participants et rappelle l'objectif de la réunion. Il demande aux participants de préciser leur quartier d'origine. Les quartiers Villeurbannais traversés par le projet de T9 sont tous représentés. A noter notamment : la présence de plus d'une dizaine d'habitants du quartier Croix-Luizet/Les Buers, 5 personnes de Saint-Jean, 3 personnes de Charpenne, 1 personne de la Doua.

Quelques participants ont déjà participé à des rencontres de la concertation.

Il présente les intervenants présents, puis rappelle ce qu'il s'est passé depuis le début de la concertation : plus de 986 personnes ont été rencontrées lors des différents temps de concertation, plus de 380 avis ont été collectés.

Cédric Van Styvendael, Maire de Villeurbanne, rappelle le défi de la crédibilité d'un projet évoqué sur le territoire depuis vingt ans. Il confirme que le projet devient concret, la concertation visant à adapter des orientations proposées, notamment sur l'emplacement des stations à Saint-Jean, mais aussi sur la variante de tracé à Villeurbanne. Il rappelle que, sur Villeurbanne, le T9 va relier Saint-Jean jusqu'à Charpenne sur un trajet d'environ 15 minutes, en passant une frontière physique importante qu'est le canal. Cette frontière sera améliorée aussi pour les cyclistes. Il annonce également des améliorations à venir sur les lignes de bus 7 et 37.

Béatrice Vessiller, Vice-président de la métropole, Vice-présidente déléguée du SYTRAL, présente les grands objectifs du projet :

- **Développer les liens vers le cœur d'agglomération**
- **Renforcer l'accessibilité des quartiers**
- **Créer de nouveaux liens entre le sud et le nord de Vaulx-en-Velin**
- **Créer des liens entre le campus de La Doua et de celui de Vaulx-en-Velin.**

Ce projet s'inscrit dans le plan de mandat du SYTRAL, le T9 devrait être mis en service en 2026.

Elle rappelle que la création d'une zone à faibles émissions (projet sur lequel une concertation est en cours) implique un changement important de comportement en matière de mobilités que le T9 facilitera en favorisant le report modal. Elle annonce enfin la mise en place d'un nouveau réseau de voies vélo : les voies lyonnaises.

Jean-Luc Campagne, Garant de la concertation, explique le rôle des garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public. Dans le cadre de cette concertation réglementaire au titre de l'article L121-8, les garants ont un rôle de prescription important : la CNDP valide le programme et le calendrier de la concertation. Ils veillent à la sincérité des échanges, à la transparence des informations, à la possibilité de chacun de s'exprimer et à un déroulement cohérent du processus de co-construction au fil de la concertation.

2. Présentation du projet T9

Le film de présentation du projet est projeté. Il est également visible en ligne sur le site t9-sytral.fr.

Sandie Sinapayel, Cheffe de projet T9, rappelle la manière dont a été conçu le projet présenté en concertation : un diagnostic du territoire a permis de déterminer les enjeux et objectifs pour la ligne T9. Ensuite, une étude d'opportunité a été conduite, autour de 10 critères de choix (parmi lesquels le niveau de desserte, le niveau de service, la qualité urbaine, le coût, etc.)

Des études de faisabilité ont ensuite été menées pour éliminer au fur et à mesure les tracés moins pertinents. Le tracé proposé aujourd'hui est celui qui répond le mieux aux critères d'évaluation. Ces étapes ont été conduites en concertation avec les partenaires du SYTRAL, et notamment les communes traversées par le projet de tramway.

Florian Chalumeau, Chef de projet T9 sur Villeurbanne, précise secteur par secteur le trajet du projet de tramway T9 et présente l'emplacement envisagé pour les stations. Il rappelle qu'une station reste à positionner dans le secteur de Saint-Jean : c'est un sujet de la concertation, sur lequel le SYTRAL a besoin d'entendre les habitants.

Sandie Sinapayel apporte des précisions sur le nouveau pont qui franchira le Canal de Jonage et sera emprunté par le tramway, les piétons et les vélos. Ces derniers poursuivront via un tunnel dédié à construire sous le périphérique Laurent Bonnevey.

Florian Chalumeau explique que le rond-point Charles de Gaulle sera transformé en carrefour. Deux variantes de tracé permettent ensuite de rejoindre les voies du T4 et T1, et la connexion avec le T6 Nord à Gaston Berger à terme. A Charpenne, un nouveau terminus sera créé rue de Bellecombe pour la ligne T9 afin de conserver la fiabilité des lignes T1 et T4.

Il détaille ensuite les tracés des deux variantes et explique qu'une analyse multicritère est fournie dans le dossier de concertation pour aider les participants à s'exprimer sur l'un et l'autre des tracés proposés.

Sandie Sinapayel et Florian Chalumeau présentent les enjeux d'insertion du tramway qui va transformer le cadre de vie des quartiers traversés. La requalification de la voirie de façade à façade va permettre d'améliorer les déplacements piétons et vélos. L'objectif est d'apaiser le cadre de vie, notamment grâce à la végétalisation des axes empruntés (plantation d'arbres, végétalisation de la plateforme du tramway, création d'espaces verts sur les espaces publics). Les impacts du projet en matière d'amélioration de la végétalisation dans les secteurs traversés sont ensuite pointés sur une carte.

Les modifications que subiront la circulation et le stationnement sont également présentés sur une carte. Sur la commune de Villeurbanne, il est à noter la mise à sens unique de l'avenue Salengro si la variante Salengro/rue du Luizet est choisie.

Sandie Sinapayel rappelle enfin les sujets soumis à concertation.

3. Echanges

- **Une participante, habitante de la rue Dedieu, à l'angle de la rue Bellecombe (côté Charpenne), demande des précisions quant à la localisation du terminus. Elle souhaite savoir pourquoi le terminus existant le long de la rue Emile Zola n'est pas utilisé pour T9. Elle demande enfin des précisions quant à la circulation sur la rue de Bellecombe, une fois le T9 en exploitation.**

L'équipe Sytral répond que le terminus sera situé au début de la rue Bellecombe, le terminus existant ne permettant pas de répondre aux enjeux de fiabilité des différentes lignes.

Aujourd'hui, la rue Bellecombe est à sens unique. Avec T9, elle sera réservée aux transports en communs et aux modes doux (piétons, vélos).

- **Un participant, habitant de Saint Jean, demande quels sont les moyens alloués pour indemniser les riverains sur le tracé.**

L'équipe Sytral explique qu'une assistance à maîtrise d'ouvrage foncier l'accompagne dans le dialogue avec les riverains concernés par des acquisitions foncières. C'est la définition du tracé fin qui permettra de jauger l'emprise finale du projet.

Mme Vessiller complète en précisant que l'évaluation des biens est faite par France Domaines.

- **Un participant concerné par le tracé demande des précisions quant à la prise en compte des locataires des bâtiments concernés par ces acquisitions.**

L'équipe Sytral rappelle que le premier interlocuteur du maître d'ouvrage est le propriétaire, mais que les locataires pourront être approchés également.

- **Un participant demande une estimation de fréquentation entre les deux campus pour bien comprendre l'opportunité du passage de T9 par la Doua.**

L'équipe Sytral rappelle l'existence de partenariats scolaires entre les établissements, pour lesquels les liaisons se font aujourd'hui en voiture ou en vélos.

Le Maire ajoute que l'enjeu du T9 est d'accompagner le projet de développement universitaire entre les deux communes. 30 000 étudiants supplémentaires sont attendus sur le tracé du T9 à l'horizon 2030. Le tramway est une opportunité de développement du territoire, c'est la raison pour laquelle il a été décidé de passer par la Doua et d'aller jusqu'à Charpennes. Il rappelle enfin que des études d'insertion du tramway ont été faites de l'avenue Salengro jusqu'à Charpennes. Ces études ont montré une complexité technique telle que le projet aurait été remis en cause.

- **Un participant demande quelles voiries seraient impactées au niveau de la station Einstein.**

L'équipe Sytral précise que le T9 passerait le long de la nécropole, au nord de la rue, sans impact sur les voiries circulées.

- **Un participant s'interroge sur les conclusions de la concertation quant à la variante. Si la concertation ne permet pas de trancher entre les deux options proposées, quid de la faisabilité d'un passage en deux tracés : une variante utilisée pour le sens Est-Ouest, l'autre variante pour l'autre sens de circulation.**

L'équipe du Sytral explique que ce principe de circulation dissociée existe. Il est plutôt mis en œuvre sur des voiries qui sont relativement proches l'une de l'autre. Dans cette configuration la lisibilité est moindre pour les voyageurs. Une circulation sur un même axe, dans les deux sens, est privilégiée pour T9.

Le Maire complète en précisant que cette éventualité a été envisagée puis écartée lors des études.

- **Une participante, responsable d'une entreprise avenue Salengro avec des flux automobiles, se questionne sur le fonctionnement des reports de circulation si l'avenue Salengro est passée à sens unique – notamment pour rejoindre le périphérique.**

L'équipe Sytral rappelle que les accès aux commerces seront maintenus. Elle explique que des études sont encore en cours sur la refonte des plans de circulation qui accompagnerait la mise à sens unique de la rue Roger Salengro. Le sens de circulation sur l'avenue Roger Salengro n'est pas encore fixé et peut-être questionné.

- **Un participant demande comment seront pris en compte les impacts fonciers dans le choix des variantes.**

Mme Vessiller explique que les équipes techniques sont en train de travailler plus précisément sur le sujet pour affiner les éléments avant le choix de la variante. Les impacts fonciers sont un des éléments de l'analyse comparative des variantes.

- **Une participante demande comment le flux de voitures va repartir en dehors de Villeurbanne et s'inquiète de son report dans les rues avoisinantes.**

Mme Vessiller rappelle que l'objectif global est de réduire le nombre de voitures sur les routes.

Droit de réponse d'une participante : elle explique que les gens qui empruntent cette zone en voiture viennent souvent de loin (TEO, Isère...) et qu'ils ne prendront pas les TC. Les TC ne sont pas une solution pour tout le monde.

Mme Schlosser donne l'exemple du cours de la République, dont le flux initial de 4000 véhicules/jour a diminué naturellement après sa mise à sens unique : le report de circulation ne sera donc pas de 100%.

Le Maire affirme son attention à ce que les habitants de Croix-Luizet ne subissent pas un report de circulation dans leur quartier. L'hyper centralité de cette agglomération ne peut pas conserver un modèle centré autour de la voiture.

- **Un participant suggère l'installation d'un téléphérique au-dessus du Canal de Jonage voire sur la totalité du tracé.**

Mme Vessiller explique que le transport par câble est adapté dans des contextes topographiques particuliers. Sur le territoire de T9, la mise en œuvre d'un transport par câble entraînerait une rupture de charge. Quant à un transport par câble sur l'intégralité du tracé, il ne permettrait pas la requalification des voiries que permet aussi le tramway, et le nombre de stations serait réduit. Cette option n'est pas retenue.

4. Travail en groupes

Les participants sont invités à travailler en petits groupes autour des sujets de concertation suivants :

- **L'emplacement des stations, l'articulation du T9 avec les autres lignes de transports en commun**
- **La variante de tracé**
- **La transformation du cadre de vie**
- **La circulation, le stationnement, les déplacements piétons et vélos**

Lors de la restitution, il est demandé à chaque groupe de rendre compte d'un sujet pour lequel « un coup de surligneur oral » est nécessaire selon eux. Voici ces éléments retranscrits ci-après, avec des avis partagés selon les groupes :

- **L'arrêt St Jean Centre est éloigné du quartier. Il serait intéressant de renforcer cet arrêt par une signalétique permettant d'accéder au cœur du quartier.**
- **La station du quartier St Jean ne profiterait pas à tous les habitants actuels du quartier, il faudrait permettre une meilleure desserte du quartier.**
- **La station du nord de Saint-Jean est à positionner le plus au nord de la rue de Verdun pour desservir les puces du Canal et les activités économiques.**
- **Même si le passage par Salengro permettra de desservir des secteurs comme Les Poulettes, la variante par la Feyssine est préférable car la circulation sera trop compliquée avenue Salengro.**
- **Le trajet par la rue de la Feyssine doit être favorisé : les virages moins serrés généreront moins de nuisances sonores, la rue Einstein est plus large et implique donc moins d'impact foncier, le report de circulation serait moindre.**
- **Le passage par l'avenue Salengro présente l'avantage de desservir le terrain des Sœurs (400 logements environ) et ce secteur en cours de développement. Par ailleurs, sa proximité avec le quartier des Buers, quartier d'habitat social très important pour Villeurbanne est un atout à prendre en compte. Enfin, la place de Croix Luizet est un centre secondaire qui a de la difficulté à vivre (marché, quelques commerces, etc.). Le passage de T9 permettrait de la redynamiser et de créer une vraie centralité.**

- **Un débat s'installe dans la salle, avec un participant qui confirme que le quartier de Croix-Luizet a effectivement besoin d'être développé, mais que la desserte directe de Part-Dieu restera plus facile et rapide avec les bus 37 ou C17 qu'avec T9.**

La totalité du fruit des travaux en groupes est retranscrit ci-après, à partir des supports rédigés par les groupes.

5. Conclusion

Le garant salue la richesse des échanges en prise avec le quotidien et le vécu des participants. Il invite les participants à continuer à contribuer et à créer du commun autour du tramway. Il retient les coups de « *stabilo oral* », sujets essentiels pour les participants. Ces échanges vont nourrir le bilan de la concertation.

Marion Allard, Chargée de relations riverains, rappelle que la concertation dure jusqu'au 23 octobre et que les habitants et usagers du territoire sont invités à continuer à s'informer et à s'exprimer dans les lieux de concertation, en rencontres et sur le site t9-sytral.fr.

Elle invite les participants à s'inscrire pour participer aux ateliers citoyen en ligne :

- **le 7 octobre sur le secteur Saint-Jean,**
- **le 4/10 sur le secteur Buers/Croix Luizet/La Doua.**

Béatrice Vessiller remarque la diversité des participants : habitants, commerçants, étudiants, etc. Elle note l'accueil positif du projet tout comme les inquiétudes exprimées par les participants.

Elle remarque que le périmètre de la réflexion a été élargi par les participants qui ont évoqué les Buers et les puces du canal, révélant l'enjeu de desserte du futur T9. Elle invite les participants à mobiliser autour d'eux à la concertation pour continuer les échanges.

Le Maire rappelle que les avis et contributions sont essentiels pour le projet.

Il revient sur les avis exprimés sur le secteur Saint-Jean en soulignant l'importance que les habitants actuels soient desservis et n'ait pas l'impression que le T9 desserve les futurs habitants. Les modes doux et le bus devront permettre à tous d'effectuer la liaison facilement.

Il rappelle que cette concertation est un moment clé pour Villeurbanne. La qualité des débats de ce soir doivent perdurer pour aboutir à un projet de tramway T9 qui soit le plus proche des besoins et attentes du territoire.

6. Transcription des supports de travail en groupes

Les supports de travail en groupe sont retranscrits ci-dessous tel quels. Le SYTRAL répond dans ce compte-rendu aux questions qui y sont soulevées.

Groupe 1

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Une station pour les puces du canal.

Le tracé doit passer par le quartier St Jean car la densité est plus importante.

2. Variante locale : Feyssine-Einstein ou Salengro - rue du Luizet

/

3. Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

/

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Allée du Mens : opération d'un cheminement modes doux jusqu'au cœur (rue St Jean) à travers les stades

Groupe 2

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Quid de l'intérêt d'un terminus à Charpennes ?

Opportunité de le prolonger jusqu'au sud de Part-Dieu Vilette et d'utiliser en guise de retournement les infrastructures du « T3 Grand Stade ». Offre une correspondance sans rupture de charge à Part-Dieu.

Réponse du Sytral : La création du terminus à Charpennes vise à ne pas dégrader la fiabilité des lignes T1 et T4. Le retournement des rames de T9 peut ainsi se faire en dehors de l'infrastructure T1 / T4.

Le réemploi de l'actuelle zone de manœuvre cours Vitton ne permettrait pas de garantir la fiabilité de l'exploitation des 3 lignes T1, T4 et T9.

Des panneaux informatifs aux stations qui informent les horaires en temps réel d'autres modes :

-Métro

-Bus

-Disponibilités velo'v

Ça pourrait aider à diminuer l'impact des correspondances.

Les stations dans le quartier St Jean seront assez éloignées de la cité St Jean plus au sud. Comment rendre le T9 accessible à l'ensemble des habitants ?

Réponse du Sytral : *L'accès à la station T9 pour les modes doux pourra être amélioré dans le cadre du projet de ZAC St Jean avec la création ou l'amélioration de cheminements piétons ou cycles vers la station St Jean de T9. Dans le cadre de la restructuration du réseau de bus qui doit accompagner la mise en service de T9, la desserte de St Jean et l'accès au T9 via les lignes de bus sera étudié et discuté avec les usagers.*

2. Variante locale : Feyssine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet

Préférence pour la variante « Salengro » qui offrirait une meilleure desserte des habitants, notamment avec les nouveaux projets urbains, « terrain des sœurs », etc + les Buers

Feyssine-Einstein dans le cas où on privilégie la vitesse, parfois le tram peut arriver à être vraiment lent.

Pourquoi ne pas prévoir de prolongement jusqu'à la Part-Dieu pour que les habitants de Vaulx et St Jean puissent s'y rendre directement.

Réponse du Sytral : *le prolongement du T9 jusqu'à la Part-Dieu n'est pas envisagé.*

3. Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

++ : liaison forte entre les 2 campus

++ : diminue la voiture

Végétalisation en fonction des stations, le confort au moment d'attendre le tram est très important
Le tram devrait casser un peu la trame voirie pour les voitures, cela permettrait de lier mieux les ilots urbains.

La végétalisation des abords du tram doit être pensée pour ombrager en priorité les zones piétonnes aux abords.

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Les risques de parking sauvage ont-ils été pris en compte autour de ces stations de tramway ? En particulier autour de l'embranchement périph / A42 ? Quelles sont les solutions ?

Réponse du Sytral : *Le sujet stationnement sera étudié de manière plus approfondie dans la suite des études de conception.*

Possibilité de créer un parking relais obligatoire pour les gens venant de l'extérieur de la ville (est et ouest) et arrivent nœud de Croix Luizet ?

Réponse du Sytral : *Il n'est pas prévu de créer de parking relais en accompagnement de la ligne T9.*

Groupe 3

1. **Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports**

/

2. **Variante locale : Feyssine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet**

La variante Feyssine-Einstein semble de loin la meilleure solution pour notre table.

3. **Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9**

Passer l'ensemble de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et Auguste Brunel en forte capacité végétale pour limiter le bruit et l'impact sur la tranquillité des riverains.

4. **La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)**

Laisser des stationnements le long de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et rue Auguste Brunel.

5. **Autres sujets**

Maintien de l'activité économique avenue Salengro. Notamment concernant les livraisons poids lourd, quel est le plan de circulation après apaisement de la circulation ?

Réponse du Sytral : Les études de circulation sont réalisées pour définir précisément les impacts de la mise à sens unique de l'avenue Salengro et de la diminution de capacité routière d'accès au périphérique depuis Croix-Luizet. Ces études permettront de définir un plan de circulation associé.

Groupe 4

1. **Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports**

Choix de l'arrêt plus au nord de la rue de Verdun : accès aux puces du canal

Mettre l'arrêt St Jean le plus près des puces

Inquiétudes sur la restructuration des lignes entre Charpennes et la Doua (propositions d'horaires dédiés)

2. **Variante locale : Feyssine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet**

Favorable à la variante Einstein

L'alternative Feyssine Einstein semble plus pertinente : moins chère, plus de végétalisation, plus de connexion (T6).

Déviations de la Feyssine plus logique et viable.

3. Le cadre de Vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

Nuisances sonores dues au terminus, voie de retournement rue Bellecombe à Charpennes

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Demande de réaménagement de l'avenue Salengro

Garder le double sens sur allée du Mens. Accès continue sur allée du Mens pour les Semi pendant travaux.

Peut-on repenser la place Charles Heirnu, qu'elle soit moins dangereuse (moins de trafic routier) ?

Réponse du Sytral : La modification de la place Charles Hernu ne fait pas partie du projet T9. Des adaptations pour assurer une lisibilité des arrêts et des correspondances peuvent être étudiées dans le cadre du projet.

5. Autre sujet

Rue Bellecombe ne pas oublier les terrasses, commerces, qui amènent de la rue au quartier !

Groupe 5

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Question sur la ZAC St Jean. Déterminant pour le choix du positionnement de la station.

2. Variante locale : Feyssine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet

Interrogations sur la largeur de la rue du Luizet.

Réponse du Sytral : Dans la variante Salengro / Luizet, l'implantation du tramway nécessitera d'élargir la rue.

Présentation défavorable de la variante Salengro. 1 seul avantage : desserte du quartier Croix-Luizet.

3. Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

/

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Un parc relais vers l'échangeur.

5. Autres sujets

Attention à prévoir 1 fréquence suffisante en heure de pointe.

Groupe 6

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Point d'interrogation : sur l'arrêt Gaston Berger (3 trams au même endroit, quel est l'intérêt ?)
Sur la circulation au niveau du rond-point Charles de Gaulle : quel impact dans les 2 tracés ?

Réponse du Sytral : 4 lignes de trams desserviront l'arrêt Gaston Berger en 2026 : T1, T4, T6 et T9. Cela renforcera le maillage du réseau structurant de transport en commun. Quel que soit le tracé retenu, le carrefour Charles de Gaulle sera transformé en carrefour à feux.

Virage rue du Luizet = aisé ?

Réponse du Sytral : C'est un aspect technique qui est pris en compte dans les études.

2. Variante locale : Feysine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet

Choix préférentiel au niveau Salengro-Luizet pour proximité de 2 secteurs de population grandissante.
Terrain des sœurs et rue du 8 mai 1945 (où l'on disait pas de tram !!)
Terrain Mazoyer : tout est à définir : le T9 amènerait des solutions

Choix variante Salengro : résoudre les besoins de déplacements quartier politique de la ville.
Terrain des sœurs
Centralité Croix-Luizet : commerces / services. Quartier en mutation (terrain Mazoyer)

3. Cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

Bon au niveau de plus de végétation (arbres + engazonnement) donc un peu de fraîcheur (conditions climatiques dans les villes est cruciale)

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Echangeur Charles De Gaulle : revoir l'échangeur à cause des embouteillages.

5. Autres sujets :

Arrivée autoroute de Genève : attention c'est l'une des entrées de la métropole

Arrêt St Jean Nord : prévoir un parking de dissuasions depuis l'autoroute ; allègement de l'échangeur Charles de Gaulle.

Groupe 7

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Station Salengro pour desservir le quartier des Poulettes
Difficultés d'insertion de la station pour desservir les Buers Sud
Inquiétude de la performance (durée de transport) entre Croix-Luizet et Charpennes

2. Variante locale : Feysine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet

Meilleure desserte des secteurs poulette / place Croix-Luizet

3. Cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

Diminution des nuisances liées au trafic automobile

Réduction de la capacité routière embouteillée

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Ajouter un parc-relais pour accès A42 et/ou TEO pour intermodalité.

Améliorer la liaison piste cyclable vers le parc de Miribel Jonage (construit sous le périphérique) et accès vers les puces du canal.

5. Autres sujets :

Nombre de variantes trop limité :
-desserte de St Jean
-manque de débat sur Salengro
-traversée + au sud vers Buers

Groupe 8

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Du rond-point Charles de Gaulle, le bus est + rapide que le tram pour aller à Charpennes.

Carrefour Salengro / rue Luizet :
-peu de gens monteront à cette station
-la population du terrain des sœurs ira à la station du rondpoint car + proche et les commerces sont + proches aussi

2. Variante locale : Feysine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet

Pourquoi 1 seule minute de différence entre les 2 temps de parcours ?

Réponse du Sytral : Cet écart correspond au fait que la variante Salengro/Luizet comporte une station supplémentaire et qu'elle est légèrement plus longue.

Tracé Feyssine meilleur tracé pour :
-l'impact sonore
-meilleure lisibilité urbaine
Peu de report de circulation sur les rues adjacentes

3. Cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

L'aménagement Feyssine s'intègre mieux dans le paysage.

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Passage de vélo cargo sur la passerelle de Jonage

5. Autres sujets :

2 problématiques qui sont à dissocier dans le temps. 1^{ère} étape : le tram ; 2^{ème} étape Salengro qui pourra évoluer quand le projet Mazoyer sera + abouti.

Groupe 9

1. Le T9 pour mieux se déplacer : les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

Placer les stations simplement à équidistance des stations avant et après.

Comment assurer une bonne interconnexion entre le T9 et les autres lignes à Vaulx-en-Velin La Soie (métro A, tram T3, T7, rhônexpress...)

2. Variante locale : Feyssine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet

Feyssine-Einstein : + de végétalisation, moins cher, + rapide et ma maison ne sera pas démolie...

Feyssine-Einstein ; moins d'impacts fonciers, plus de végétalisation, utilisation d'un espace déjà disponible au nord où la rue est très large. Moins cher, moins de report de trafic, moins de virages, moins bruyant. La maison que j'ai achetée en août 2021 ne serait pas démolie.

Virages très serrés sur l'itinéraire Luizet ! Salengro : comment éviter les bruits de crissements ?

Réponse du Sytral : Des dispositions particulières peuvent être mises en œuvre pour limiter les bruits.

3. Cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, réaménagements des rues et des places sur le trajet de T9

Est-il prévu un engazonnement des voies du tramway ? Et si oui, sur quels points du parcours ?

Réponse du Sytral : la végétalisation des abords du tramway sera mis en place chaque fois que cela sera possible.

Augmentation du trafic rue du Luizet ? Actuellement voitures sens unique, la variante Salengro Luizet y ajouterait le tram : problèmes d'acoustique ?

Réponse du Sytral : La rue du Luizet serait mise à sens unique dans le cadre de la variante Salengro/Luizet.

Mise à jour du classement acoustique des voies suivant reports de trafic et arrivée du tram ?
Indemnisation des logements adjacents pour le permettre de s'adapter là où les voies n'étaient pas classées ?

Réponse du Sytral : ce sujet sera étudié de manière plus détaillée dans la suite des études de conception.

4. La circulation, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos)

Combien de stations vélo'v seront prévues le long du tramway T9 ?

Réponse du Sytral : Ceci n'est pas défini à ce stade des études.

C'est une très bonne chose que les pistes cyclables soient développées ! celle de l'avenue Einstein qui longe la nécropole est abimée par les racines des arbres, sera-t-elle refaite par la même occasion ?

Réponse du Sytral : Les pistes cyclables seront développées et aménagées dans le cadre des Voies Lyonnaises.

Il faut beaucoup d'arceaux à vélo à côté des arrêts de tramway (comme les vélos sont interdits dans les rames aux heures de pointe).

Pourrait-on monter son vélo dans le tram aux heures de pointe ? (Surtout si on crève, la chaîne casse, etc.)

Réponse du Sytral : Il est déjà possible de monter avec son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe.