



# COMPTE-RENDU

Atelier Citoyen

La Soie / la Balme / la Tase

Mardi 5 octobre 2021

**SYTRAL** 



**Animation :**

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

**Intervenant.e.s :**

- Sandie SINAPAYEL, Cheffe de projet T9 au SYTRAL
- Séverine LARDELLIER, Responsable concertation au SYTRAL
- Marion ALLARD, Chargée de relations riverains au SYTRAL
- Valérie DEJOUR, Garante de la concertation, Commission Nationale du Débat Public
- Jean-Luc CAMPAGNE, Garant de la concertation, Commission Nationale du Débat Public
- Mathieu VIEIRA, Conseiller métropolitain, élu au SYTRAL

**Durée de la réunion :** 2h, 19h-21h

**Nombre de participants :** 18 participants

La réunion s'est déroulée en ligne, via l'application zoom. Le projet T9 soumis à concertation a été présenté, des éléments de réponse ont été apportés aux avis et contributions exprimés depuis le début de la concertation sur le secteur La Soie / La Balme / La Tase, puis un temps d'échanges avec les participants a suivi.

La deuxième partie de la réunion a été consacrée à un temps de travail en petits groupes sur l'insertion du T9 dans le quartier. Le fruit de ces travaux en groupes est reporté dans ce compte-rendu.

## 1. Ouverture de la soirée

**L'animateur** accueille les participants et présente les intervenants. Il demande aux participants de préciser leur quartier d'origine. A noter : la présence de sept habitants du quartier La Soie, trois habitants du quartier La Balme et trois habitants de la Tase. On note également la présence d'un habitant des Grolières.

Une dizaine de participants a déjà participé à des rencontres de la concertation.

**Séverine Lardellier, Responsable concertation au SYTRAL**, présente les objectifs de l'atelier. Elle explique que la réunion publique de Vaulx-en-Velin et les contributions ont permis de mettre en lumière les divers questionnements des participants. L'atelier vise notamment à revenir sur l'historique et la manière dont a été conçu le projet présenté en concertation. Pendant l'atelier, un bilan à date de la concertation sera présenté ainsi qu'un état des lieux des contributions sur le secteur. L'objectif est d'apporter des précisions pour répondre aux observations déjà formulées mais aussi de récolter de nouvelles contributions sur les conditions de réussite de l'arrivée du T9 dans le secteur.

**Mathieu Vieira, conseiller métropolitain, élu au SYTRAL** explique qu'il fait partie du comité de pilotage du projet. Il remercie les participants et leur rappelle qu'ils peuvent partager la démarche de concertation du T9 à leur entourage afin de toucher un large nombre d'habitants. Il précise qu'il participe à l'atelier en temps qu'observateur.

## 2. Le mot des garants

**Valérie Dejour** rappelle le rôle des garants, leur participation et leur implication dans le cadrage et le déroulement de la concertation. Elle explique que l'objectif de l'atelier est d'approfondir la démarche de concertation sur un temps différent, afin de mieux comprendre les questions, avis et contributions des participants. Elle rappelle qu'il est important que la participation se maintienne. Elle souhaite un bon atelier aux participants.

**L'animateur** présente le déroulé de l'atelier.

## 3. Le projet T9

**Sandie Sinapayel, Cheffe de projet T9**, rappelle que le projet s'inscrit dans le plan de mandat du SYTRAL voté en 2020, qui vise à développer le réseau de transports en commun lyonnais. Elle rappelle que l'un des objectifs du T9 est de participer à la cohésion des territoires. Il constitue une offre de desserte de périphérie à périphérie, en l'occurrence de Vaulx-en-Velin à Villeurbanne.

Elle rappelle que le projet nécessite la construction de 9 km d'infrastructures neuves et la création de 12 à 13 nouvelles stations. Elle précise qu'entre La Doua et Charpennes, le T9 empruntera les voies existantes de T1 et T4.

Le tracé présenté à la concertation est le fruit d'études, menées en concertation par le SYTRAL et ses partenaires, notamment les communes traversées par le projet. 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 les moins pertinents. Le tracé proposé aujourd'hui est celui qui répond le mieux aux critères d'évaluation.

**Sandie Sinapayel** présente le tracé du T9 sur le secteur. Elle rappelle qu'il nécessitera la construction d'un nouveau pont pour traverser le canal de Jonage. Sur le secteur concerné par l'atelier, 4 stations seront créées, dont une en correspondance (distance de 250 mètres) à La Soie avec le pôle d'échange multimodal.

**Marion Allard, Chargée de relations riverains au SYTRAL**, présente les observations et contributions recueillies depuis le début de la concertation. 1200 personnes ont été rencontrées lors des différents moments de rencontres et près de 700 avis ont été recueillis via les différents modes de contribution (plateforme participative, questionnaires, réunions publiques, mail générique du projet). Elle rappelle les précédentes présences du SYTRAL sur la commune de Vaulx-en-Velin (réunion publique, atelier au centre Gabriel Perry, stands mobiles...).

Elle souligne que sur le secteur La Soie, La Balme, La Tase, deux sujets reviennent fréquemment :

- **Le tracé de T9**
- **L'impact de l'arrivée de T9 dans le quartier.**

Elle décrit les différents sujets des avis et contributions récoltés à propos du secteur :

- **La qualité des cheminements piétons, notamment ceux en lien avec la connexion entre le pôle d'échange multimodal de la Soie et la future station de terminus avenue Bataillon Carmagnole Liberté.**
- **La sécurité des modes doux (piétons et cycles)**
- **Le stationnement et les circulations**
- **Les nuisances sonores qui pourraient être provoquées par le T9**
- **Les aménagements accompagnant le projet T9 (notamment avenue Bataillon Carmagnole Liberté)**

Elle indique que les participants se sont exprimés sur les 4 stations envisagées.

**L'animateur** demande aux participants si cette restitution leur semble fidèle. Il les invite ensuite à compléter ce point d'étape.

- **Un participant confirme la fidélité des propos en lien avec la concertation rapportés par le SYTRAL. Il rappelle que les habitants de la Soie ne sont pas opposés au projet du T9 et qu'au contraire, ils souhaitent qu'une liaison soit créée entre Vaulx-nord et Vaulx-sud. Il rappelle la proposition de connecter T3 et T9 au niveau du BUE. La station qui serait créée à l'intersection de T3 et T9, au niveau du boulevard des droits de l'homme, constituerait alors le terminus de T9.**

**Sandie Sinapayel** apporte des éléments de réponse sur les contributions qui ont été récoltées depuis le début de la concertation :

- **Sur la possibilité de connecter T9 aux infrastructures de T3 pour aller jusqu'à La Soie :**

Elle explique que cette proposition n'a pas été retenue car cette infrastructure concentre déjà les lignes T3, T7 et Rhônexpress, qui sont denses en trafic. L'insertion d'une nouvelle ligne de tramway n'est pas possible car la ligne est saturée. De plus, le terminus actuel du T3 manque de place, le report des passagers du T9 ne pourrait garantir une exploitation fluide et générerait des perturbations entre les lignes. Il est rappelé que la superposition des infrastructures (T3/BUE) avec une différence altimétrique forte ne permet pas d'envisager un raccordement à plat des nouvelles voies du T9 sur l'infrastructure existante du T3.

- **Sur la connexion entre T3 et T9 :**

Une nouvelle station T3 est envisagée sur la commune de Décines juste après l'avenue Franklin Roosevelt. Il y aurait donc un doublon de stations. De plus, dans ce cas de figure, T9 ne permettrait pas de desservir les quartiers sud de Vaulx-en-Velin dont plusieurs quartiers prioritaires QPV.

- **Sur les autres propositions de tracé :**

Le passage par l'avenue Böhlen n'a pas été retenu après études car il ne permet pas de desservir les quartiers sud de Vaulx-en-Velin et que la rue est contrainte et ne permet pas de restituer des conditions satisfaisantes notamment au regard des usages sur le secteur (Hippodrome et centre commercial)

En ce qui concerne la rue de la Poudrette, notamment au niveau du carrefour entre la rue des Canuts et la rue de la Poudrette, il existe plusieurs réseaux structurants d'alimentation de la Métropole qui ne permettent pas la cohabitation avec le tramway. De plus, la construction de T9 engendrerait de nombreux impacts fonciers.

Un passage par la rue Jacquard ne permettrait pas de desservir plusieurs quartiers du Sud de Vaulx-en-Velin et le profil de la voirie est très contraint, ce qui engendrerait de nombreuses démolitions de bâtiments.

**Sandie Sinapayel** rappelle que l'un des objectifs du T9 dans le secteur est de renforcer la desserte du sud de la Soie. Le tracé par l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté a été proposé à la concertation parce qu'il répond le mieux à cet objectif. Les quatre stations proposées renforcent la desserte du sud du secteur (La Balme, les Grandes et petites cités TASE, les zones d'activités économiques). Ce tracé permet également un échange intermodal au niveau de la station de métro La Soie, et offre une éventuelle évolutivité vers le sud à la ligne T9.

Elle explique également que l'arrivée du T9 impose un réaménagement global du fonctionnement de ces quartiers. Un plan de circulation est en train d'être développé à l'échelle de Vaulx-en-Velin sud et du Carré de Soie pour étudier la réorganisation des flux. La suppression de certains sens de circulation sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté est pressentie à ce jour.

Elle indique que les voitures ne seront pas autorisées à circuler sur la plateforme du tramway. Cette dernière pourrait être engazonnée et des plantations pourraient être mises le long de son tracé, en fonction des volontés des habitants et de ce qui ressortira de la concertation, et des objectifs de désimperméabilisation et lutte contre les îlots de chaleur. En ce qui concerne les nuisances sonores, elle explique que le Sytral a aujourd'hui connaissance des solutions qui permettent de limiter les bruits. Elle indique que le Sytral mettra en œuvre ces éléments afin de les limiter sur l'axe Bataillon Carmagnole Liberté.

## 4. Echanges

- **Les participants s'interrogent sur la concertation : quels sont les points encore susceptibles de changer ?**

L'équipe du Sytral explique que le tracé a été arrêté au titre des études préalables, les sujets sur lesquels les participants sont attendus sont surtout liés au cadre de vie (arbres, pistes cyclables, réorganisation des espaces publics...). L'opportunité du projet est aussi à questionner.

- **Un participant souhaite obtenir des informations sur le raccordement technique entre le T9 et le T3 au niveau de la rue de la Poudrette et de l'avenue Carmagnole. Le T9 sera-t-il, comme cela a été annoncé, prolongé via la rue de la Poudrette ?**

L'équipe du Sytral explique qu'un raccordement est nécessaire entre T9 et T3 pour les besoins de maintenance et de remisage des rames de tramway vers le dépôt de Meyzieu. Pour l'évolutivité de la ligne vers le sud, il est rappelé que Béatrice Veissiller a expliqué lors de la réunion publique de Vaulx-en-Velin que ce tracé permet d'envisager la possibilité d'un prolongement futur de la ligne.

- **Un participant demande pourquoi le tracé par la rue de la Poudrette a alors été exclu pour des raisons techniques ?**

L'équipe du Sytral explique qu'aujourd'hui le nord de la rue de la Poudrette n'est pas capable d'accueillir une nouvelle ligne de tramway en exploitation courante (un tramway toutes les dix minutes). Néanmoins, un passage pour les besoins de remisage des rames, moins fréquents et en dehors de heures de pointe, est possible.

- **Un participant réagit sur la connexion entre T9 et le métro. Il explique que la connexion entre le T3 et le métro A, à Laurent Bonneval, lui semble suffisante. Il souligne cependant que le besoin de connexion au T3 est évident.**

**Jean-Luc Campagne, garant de la concertation**, rappelle que la concertation préalable est une démarche ouverte et qu'elle permet de discuter de l'opportunité du projet et de ses alternatives. Il rappelle que les questions sur le tracé du projet peuvent être posées et qu'il est également possible de questionner les arbitrages effectués par le Sytral à la suite des études techniques.

- **Un participant demande si en phase travaux un service partiel des tramways sera mis en place.**

L'équipe du Sytral explique que la ligne T9 devra être connectée à T1 et T4 mais aussi à T3 pour effectuer des raccordements techniques. Pour ces opérations, des perturbations du réseau de tramway auront lieu en phase travaux. Le Sytral ne peut apporter de calendrier et de précisions à ce stade du projet, néanmoins la durée de perturbation sera la plus minimale possible.

- **Des participants s'interrogent sur la distance entre la station terminus du T9 et le pôle d'échange multimodal, et les modalités de cette connexion piétonne.**

L'équipe du Sytral explique que la connexion piétonne entre la station terminus de T9 et le pôle d'échange multimodal fait environ 250 mètres. Cette correspondance s'effectuera à pieds par un axe pré-identifié et existant qu'il faudra rendre plus visible. C'est un des sujets de travail de l'atelier.

- **Un participant demande à connaître l'avis de l'architecte des bâtiments de France sur le projet au regard du cadre patrimonial dans lequel il s'insère.**
- **Un participant souhaite savoir si les arbres existants seront préservés.**

L'équipe du Sytral explique avoir déjà rencontré l'Architecte des Bâtiments de France dans le cadre des études de faisabilité réalisées pour la ligne T9. Celui-ci n'est pas opposé au passage du tramway devant l'usine Tase, classée monument historique. Elle ajoute que les arbres situés à l'entrée de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté sont répertoriés comme historiques et seront donc préservés.

- **Un participant demande ce que le Sytral préconise pour connecter le pôle de loisirs de la Soie.**

L'équipe du Sytral explique que le Carré de Soie n'est pas desservi directement par la ligne T9. Néanmoins, si les habitants expriment le besoin d'une connexion plus lisible entre T9 et le centre commercial, un travail pourra être engagé sur le sujet.

- **Un participant demande s'il existe une étude claire sur l'impact du T9 sur les circulations et le stationnement dans le quartier.**

L'équipe du Sytral a conscience que le quartier est saturé en termes de circulation. En 2026, au moment de l'arrivée du T9, une zone à faible émissions aura été mise en place à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Une évolution des pratiques de mobilité est donc attendue, ainsi qu'un report modal vers d'autres modes de déplacements (vélos, marche à pied, transport en commun). La création de T9 s'inscrit donc dans cet objectif d'évolution des pratiques de déplacements. Des études de circulation ont été réalisées, certaines sont encore en cours. Les partenaires travaillent également à la préparation d'un plan de circulation qui prend en compte les évolutions des pratiques attendues dans les années à venir.

- **Un participant, habitant pendant six ans rue de la Tase, explique que la circulation était souvent saturée, ce qui menait à de nombreux problèmes d'incivilités. Aujourd'hui, habitant de la petite cité Tase, il ne souhaite pas que les problématiques vécues précédemment arrivent dans son nouveau quartier avec l'arrivée de T9. Il explique qu'il faudrait que le Sytral puisse estimer ces changements de circulation.**
- **Un participant s'interroge sur l'utilité du T9 pour les habitants de la cité Tase. Selon lui, le projet a peu d'intérêt pour des itinéraires du sud vers le nord. Il souhaiterait que le Sytral mène une enquête d'opinion sur le secteur : quelle est la part d'habitants réellement intéressée par le T9, quelle est la part d'habitants qui utilisera effectivement le T9 ?**

- Un participant, futur habitant du quartier de La Soie à partir de 2023, se dit heureux de l'arrivée du tramway. Il n'utilise pas la voiture mais se déplace à vélo ou à pied. Il demande quels types d'aménagements seront réalisés pour les pistes cyclables. Il explique qu'il existe des conflits d'usages sur les pistes cyclables et que la piste cyclable rue de la Poudrette n'est pas agréable car il y a souvent des voitures. Il souhaite connaître également les aménagements prévus pour les piétons pour rejoindre le secteur du tram, la rue la poudrette faisant aujourd'hui l'objet de stationnement sauvage sur les trottoirs.

L'équipe du Sytral explique que le projet des voies lyonnaises est porté par la Métropole de Lyon. Deux de ces futures voies longeront le tracé de T9 : la ligne 5 au niveau du BUE et la ligne 1 qui partira du Mas du Taureau pour rejoindre le cœur de Lyon et le sud de l'agglomération. Des aménagements spécifiques seront organisés le long des rails pour permettre aux cycles de circuler le long de l'axe. En ce qui concerne les aménagements piétons, une vigilance sera apportée à l'aménagement des trottoirs.

## 5. Travail en groupes

Les participants sont répartis en trois groupes et sont invités à travailler sur deux types de sujets :

- Les modalités d'aménagement du cheminement piéton pour aller du T9 à la station Vaulx-en-Velin La Soie.
- Comment organiser les choses dans le quartier pour que cela se passe bien ?

Les participants pourront exprimer des alertes et des suggestions. Un animateur est présent au sein de chaque groupe. En restitution collective, chaque groupe synthétise le fruit de ses échanges.

### Groupe 1

- Cheminement piéton :
  - Au niveau de la rue de la Poudrette, il est important que les cheminements piétons soient sécurisés
  - Rue du rail attention au report de circulation
  - La voie piétonne existante entre les immeubles est peu identifiable (question de l'éclairage et du cheminement piéton)
  - Sécuriser les traversées piétonnes et créer une continuité entre elles
  - Travailler l'éclairage des espaces publics en lien avec la sécurité
  - Parking relais éclairage trop fort
  - Espace piéton : attention à l'installation de bancs qui peuvent attirer des attroupements (sécurité)
- Aménagements nécessaires pour faire de T9 une réussite :
  - Importance de la place des arbres et de la végétalisation : il faudrait engazonner les abords du T9
  - Réaménagement de la place Carmellino : faire une place « joviale » et familiale, la déminéraliser
  - Attention aux problèmes liés aux parking pour les résidents de la cité Tase.
  - Limiter les jingles et les annonces audios en station (tranquillité des riverains)

### Groupe 2

- **Cheminement piéton :**
  - Verdissement au niveau du passage piéton entre les deux stations, rendre le cadre agréable et favoriser la marche
  - Avoir des indications claires sur les cheminements à suivre et les itinéraires piétons
  - Sécuriser la liaison (feu tricolores)
  - Adapter le cheminement piéton aux autres modes de déplacements avec des itinéraires clairement séparés.
- **Aménagements nécessaires pour faire de T9 une réussite :**
  - Eviter de créer de nouveaux points de congestion
  - Réguler le stationnement

### Groupe 3

- **Cheminement piéton :**
  - Impact sur la circulation et sur le stationnement dans le quartier
  - Viabilité du projet et du tracé
  - La liaison piétonne n'est pas un sujet prioritaire
- **Aménagements nécessaires pour faire de T9 une réussite :**
  - Axe de circulation avenue Bataillon Carmagnole Liberté : incompréhension sur la manière dont s'effectuera la circulation dans le quartier
  - Stationnement : avenue Bataillon Carmagnole Liberté, quel report du stationnement sur les rues adjacentes ? attention à ne pas nuire à la Cité Tase
  - Rendre le stationnement payant sauf pour les résidents

Lors de la restitution, il est demandé aux participants de rendre compte d'un sujet pour lequel « un coup de surligneur oral » est nécessaire selon eux. Voici ces éléments retranscrits ci-après :

- **Le temps d'atelier était trop court, il faudrait permettre d'organiser d'autre temps comme celui-ci**
- **Bruit**
- **Sécurité**
- **Attention au report du stationnement sur les rues adjacentes à l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté**
- **Quid de mettre en place d'un stationnement limité et payant sauf pour les riverains ?**
- **Refaire entièrement la place Carmellino en la végétalisant et en travaillant son éclairage. Eviter qu'elle ne devienne un point de rassemblement nocturne afin de ne pas engendrer d'insécurité. Volonté de retrouver une place joviale**



## 6. Conclusion

**Sandie Sinapayel** salue les idées des participants et explique que toutes les contributions vont permettre de nourrir le travail de l'équipe conception du Sytral.

**Les garants** saluent la richesse et le dynamisme des échanges en prise avec le quotidien et le vécu des participants. Ils invitent les participants à continuer à contribuer et à créer du commun autour du tramway. Ils ont entendu le besoin d'expression des habitants de ce secteur, les craintes sur la cohabitation des modes. Ils rappellent que la démarche de concertation est ouverte et que toutes les questions et les préoccupations sont légitimes et peuvent être prises en compte dans la réflexion sur le projet.

**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](http://t9-sytral.fr). Elle rappelle qu'il existe un kit débat disponible sur le site internet permettant aux collectifs d'organiser un débat de manière autonome par rapport au maître d'ouvrage.

Elle rappelle le calendrier de la concertation. Elle explique qu'une fois que la concertation préalable sera finie, le 23 octobre 2021, les échanges avec les habitants se poursuivront, à partir de 2022, dans le cadre de la concertation continue.