



COMPTE-RENDU

Atelier Citoyen

Les Buers, Croix-Luizet, la
Doua et Charpennes

Jeudi 14 octobre 2021

SYTRAL 



Animation :

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

Intervenant.e.s :

- Florian CHALUMEAU, Chef de projet T9 au SYTRAL
- Gautier ROUHET, Directeur du projet T9 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, 19h-21h

Nombre de participants : 16 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, puis un temps d'échanges avec les participants a suivi. L'objectif de l'atelier était de revenir sur le tracé de T9 dans le secteur et sur les deux variantes proposées à la concertation. La deuxième partie de la réunion a été consacrée à un temps de travail en petits groupes sur le choix de la variante 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, rappelle les objectifs de l'atelier et présente les intervenants. Il demande aux participants de préciser leur quartier d'origine.

A noter : une forte présence d'habitants de Croix-Luizet, un habitant des Buers / terrain des sœurs, une personne du campus de La Doua.

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

1. Le mot des garants

Jean-Luc Campagne rappelle le rôle des garants, leur participation et leur implication dans le cadrage et le déroulement de la concertation. Il 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. Il rappelle qu'il est important que la participation se maintienne. Il souhaite un bon atelier aux participants.

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

2. Le projet T9

Florian Chalumeau, Chef 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. Il rappelle que les objectifs poursuivis par le projet sont notamment de développer une mobilité plus durable dans un contexte de transition écologique, de soutenir le développement local et de participer à la cohésion des territoires. Après avoir décrit le tracé du T9, il explique que le tramway constitue une offre de desserte de périphérie à périphérie, en l'occurrence de Vaulx-en-Velin à Villeurbanne. L'aménagement de nouveaux espaces publics devra être réalisé pour permettre l'insertion du T9 dans les quartiers. Le projet nécessite la construction de 9 km d'infrastructures neuves et la création de 12 à 13 nouvelles stations. Il 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, développés dans le cadre de l'analyse multicritères.

Florian Chalumeau expose le tracé du T9 sur le secteur. Il présente les deux variantes locales qui sont soumises à la concertation. Ces deux variantes ont été soumises à l'analyse multicritère, permettant de dégager les atouts et inconvénients de chaque variante. Il explique qu'à Charpennes, le terminus de T9 sera situé rue Bellecombe pour permettre le retournement du tramway. Les usagers descendront donc sur une station différente de celle de T1 et de T4.

Marion Allard, Chargée de relations riverains au SYTRAL, présente les observations et contributions recueillies depuis le début de la concertation. 1300 personnes ont été rencontrées lors des différents moments de rencontres et près de 800 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 dans le secteur (réunion publique, stands mobiles...).

Elle synthétise les expressions recueillies depuis le début de la concertation en les regroupant par grandes thématiques :

- **Le tracé et sa variante**

Elle explique que des alternatives sont suggérées dans les contributions :

- Passage par rue Jean-Baptiste Clément
- Desserte de Charpennes par l'avenue Salengro
- Passage par le boulevard Laurent Bonnevey
- Prolongement du T9 jusqu'à Part Dieu

- **La connexion des campus universitaires**
- **L'inquiétude quant à la cohabitation des trois lignes T1, T4 et T9 sur la même infrastructure**
- **Des arguments en faveur de la variante Feyssine / Einstein : largeur de rue, meilleure connexion et plus de rapidité**
- **Des arguments en faveur de Salengro / rue du Luizet : désengorgement du secteur en termes de circulation, accélération de la transition écologique, desserte des habitants de l'avenue Salengro et de la rue du Luizet.**
- **Des arguments en défaveur de Salengro / rue du Luizet : avenue Salengro trop encombrée, virage compliqué, bruit, impact fonciers importants, perturbation des bus et lignes de tramway existantes**

L'**animateur** rappelle que les questions liées aux variantes seront abordées plus finement lors des travaux de groupes.

Marion Allard explique que d'autres sujets ont également été abordés. Ils sont notamment liés aux impacts engendrés par l'arrivée de T9 :

- **La circulation place Charles De Gaulle,**
- **La circulation sur l'avenue Salengro**
- **La préservation des arbres existants**
- **A Charpennes : le manque de visibilité des voyageurs pour distinguer la montée et la descente dans le tramway**
- **La préservation des terrasses situées rue Bellecombe**
- **Les problèmes de circulation**
- **L'impact et la durée des travaux**

Florian Chalumeau apporte des éléments de réponse sur les contributions récoltées depuis le début de la concertation :

Un tracé passant sur le boulevard Laurent Bonnevey n'a pas été retenu car bien plus long, ne permettant de desservir que le nord du campus et engendrant une attractivité limitée.

Les études de faisabilité ont montré qu'un tracé intégral par l'avenue Salengro jusqu'à Charpennes posait de nombreuses difficultés d'insertion : profils variables de la rue, contraintes d'insertion vers Charpennes, coût beaucoup plus élevé afin de créer de nouvelles infrastructures et de requalifier l'espace public de façade à façade.

De la même manière, un tracé passant par l'avenue Salengro et la rue Jean-Baptiste Clément n'a pas été retenu : insertion trop contrainte sur la rue Jean-Baptiste Clément et nombreux impacts fonciers.

La desserte du cœur du quartier des Buers aurait nécessité la construction d'un ouvrage de franchissement du canal de Jonage plus au sud, qui aurait été peu adapté à l'aménagement des berges et qui aurait eu un fort impact sur le quartier et le paysage. De plus, les rues étroites du quartier auraient gêné l'insertion du tramway ce qui aurait conduit à d'importants impacts foncier. Les études de faisabilité ont montré que l'utilisation de l'ouvrage existant au sud du

Le pont routier de Croix-Luizet répondait le mieux aux objectifs du projet même si son utilisation ne permet pas de desservir le cœur du quartier des Buers.

Prolonger le T9 au-delà de Charpennes, jusqu'à la Part Dieu, risquerait d'impacter la fiabilité et la régularité de la ligne et imposerait la création d'un nouveau terminus à Part Dieu et la modification du tracé d'autres lignes de transport en commun, afin d'éviter un tronçon commun trop long. Le secteur Thiers Lafayette est en effet déjà saturé aujourd'hui (T1, T4, C3) et ne pourrait pas accueillir une nouvelle ligne forte.

Florian Chalumeau rappelle que l'objectif global du T9 est de relier Vaulx-en-Velin et Villeurbanne Saint-Jean au reste de Villeurbanne et à Charpennes. Le T9 sera directement connecté aux lignes de métro A et B, il desservira la frange nord des Buers, la Doua et les deux campus universitaires. La mutualisation des infrastructures existantes à partir de la Doua permettra de réduire les coûts du projet.

Le T9 va permettre de développer la mobilité douce en créant des aménagements cyclables – dont les Voies Lyonnaises - et de renforcer les cheminements piétons, tout en végétalisant les quartiers traversés.

La gestion de la circulation routière et les modifications de stationnement sont étudiées.

En ce qui concerne les variantes, dans les deux cas :

- **Le carrefour Charles de Gaulle est transformé en carrefour à feux**
- **Sur l'itinéraire Feyssine / Einstein, les deux sens de circulation sont maintenus et il y a peu d'interaction entre le tramway et les voitures.**
- **Sur l'itinéraire Salengro / rue de Luizet, un sens de circulation est supprimé, soit le sens entrant soit le sens sortant à Villeurbanne : c'est un sujet de la concertation.**
- **Sur le secteur Charpennes / Bellecombe, un nouveau plan de circulation et de stationnement est à l'étude.**

3. Echanges

- **Un participant explique que l'avenue Salengro présente 18 à 20 mètres de large sur toute sa longueur, du rond-point Charles-de Gaulle jusqu'à la place Wilson. Après la place Wilson, il serait possible de rejoindre les T1 et T4 par l'avenue Piaton de même largeur, sans passer par la courte partie étroite de la rue Gabriel Péri (150 m).**

L'équipe du Sytral explique que ce scénario a été étudié. Néanmoins, le profil de l'avenue Salengro reste contraint (notamment pour maintenir la circulation routière, les pistes cyclables, etc) donc certaines fonctions de cette avenue seraient réduites ; il y a également des contraintes de raccordement aux lignes T1 et T4. C'est pourquoi ce scénario n'était pas assez satisfaisant.

- **Un participant s'indigne de la situation sur l'avenue Salengro, qui n'est plus tenable (circulation, pollution...). Le T9 est une opportunité pour enfin apaiser cet axe.**

L'équipe du Sytral explique que sur l'avenue Salengro un sens de circulation serait supprimé ce qui pourrait participer à l'apaisement de la circulation sur cet axe et de réaliser de nouveaux aménagements cyclables.

- **Un participant s'interroge sur la représentativité des participants à la concertation : sont-ils représentatifs des futurs usagers ou de la population de Villeurbanne ?**

L'équipe du Sytral explique qu'il est difficile de répondre à cette question mais que, tout au long de la concertation, des canaux différents ont été utilisés afin de capter le public le plus large et avoir le plus de contributions possibles.

- **Un participant se demande comment la cohabitation de T1 et T4 jusqu'à Charpennes se fera ainsi que la jonction T1 et T4 à partir de l'avenue Gaston Berger. Y-a-t-il un risque de requalification de T1**

qui arrive moins loin ? Si oui, cela supprimerait une ligne de tramway et aurait un impact sur la fréquence des T1 et T4.

L'équipe du Sytral indique qu'il n'est pas prévu de modifier la ligne T1 ne sera ni modifié ni supprimé et qu'au contraire il sera renforcé avec l'arrivée de rames plus longues. L'arrivée du T9 permet également d'envisager le prolongement du T4 jusqu'à la station IUT - Feyssine. La cohabitation des différents tramways sur la même infrastructure sera tempérée avec la création d'un terminus spécifique à T9 afin de maintenir la fiabilité de T1 et T4.

- **Un participant remarque que le profil est déjà très contraint actuellement pour les piétons et les cyclistes (qui sont nombreux à emprunter les trottoirs !)**
- **Un autre participant s'interroge sur les modalités de gestion de la circulation automobile sur le tracé Luizet/Salengro avec une voie supprimée, alors que la circulation est déjà saturée aux heures de pointe.**

L'équipe du Sytral explique que tous les éléments de réponses ne sont pas disponibles aujourd'hui mais des études sont en cours pour qualifier la nature du trafic (provenances, objets des déplacements), déterminer les capacités de report modal (report vers d'autres modes que la voiture individuelle) ou de diminution des déplacements et enfin pour déterminer le volume de trafic automobile résiduel qui pourrait se reporter sur d'autres axes du quartier. L'évolution du plan de circulation du quartier sera étudiée en prenant en compte ces données.

- **Un participant demande si l'impact sur la fréquentation du tramway a été mesurée en fonction de la variante (notamment, par le tracé rue de la Feyssine, et la desserte de la nécropole)**

L'équipe du Sytral indique que les différentes études n'ont pas montré de grande différence de fréquentation entre les deux variantes. Un nombre assez similaire d'habitants sera desservi par les deux variantes.

- **Un participant note que la question du stationnement rue du Luizet est un point noir avec les nouvelles constructions d'immeubles. Cela va devenir très tendu s'il n'y a plus de possibilité de stationnement sur une partie de Salengro et sur la rue du Luizet.**

L'équipe du Sytral explique qu'effectivement, avec le passage du tramway rue du Luizet, le stationnement ne pourra pas être maintenu dans sa totalité.

- **Un participant estime que le passage Salengro/rue du Luizet dessert des espaces plus urbains : La Poste, Place Croix-Luizet, il semble préférable.**

L'équipe du Sytral indique que c'est justement à ce titre que la variante a été proposée. Elle est plus centrale pour le quartier des Buers mais rallonge le temps de trajet du T9 d'une minute.

- **Un autre participant remarque que le tracé Salengro/Luizet dessert davantage d'habitants, le tracé Feyssine dessert un cimetière...n'est-ce pas un argument pour privilégier le premier ?**

L'équipe du Sytral explique que c'est surtout la position des stations qui est importante plutôt que le tracé en lui-même pour le sujet de la desserte des habitants, des emplois, et des scolaires ; l'autre itinéraire permet au T9 d'aller plus vite.

- **Plusieurs participants demandent des précisions sur les impacts fonciers du tracé Salengro/rue du Luizet**

L'équipe du Sytral indique que le projet T9 n'entraîne pas d'impact foncier avenue Salengro, mais qu'il en entraîne sur la rue de la Feyssine. A l'inverse, le passage du tramway rue du Luizet implique des impacts fonciers au croisement avec l'avenue Salengro, et dans la rue, notamment à proximité du projet de développement qui existe à l'ouest (projet Mazoyer).

- **Un participant s'interroge sur l'état des réflexions concernant la connexion sur l'infrastructure existante à Croix-Luizet et note que de nombreuses fonctionnalités sont déjà présentes : logements (côté campus), vélos, circulation automobile y compris croisement, flux d'étudiants. Les 2 variantes sont concernées mais, la variante Salengro/Luizet encore davantage, avec une connexion T1/T9 qui semble difficile.**

L'équipe du Sytral rappelle que le sujet du raccordement de T9 et T1 est pris en compte, notamment eu égard à la construction des futures pistes cyclables et au développement des Voies Lyonnaises. Il y aura une zone de passage distincte pour le tramway, c'est l'objet des études qui vont se dérouler dans les mois à venir. Dans le cadre du projet des Voies Lyonnaises, le Sytral échange avec la Métropole afin d'assurer la cohérence du projet.

Le passage de la ligne T9 le long de l'avenue Einstein se ferait entre la piste cyclable et la nécropole.

- **Plusieurs participants s'interrogent sur les futurs usagers de T9 : un participant souligne que les gens qui passent par l'avenue Roger Salengro matin et soir ne restent pas dans Villeurbanne. Ils prennent le périphérique, et ne le feront ni à pied ni à vélo !**

L'équipe du Sytral explique que des études sont réalisées afin d'obtenir ces éléments. Les études s'appuient notamment sur des données GPS des voitures. On sait qu'il y a une part de transit et que le report modal ne sera pas possible pour tout le monde. Le report modal doit donc être objectivé.

- **Un autre participant demande si, sur cette question de l'utilisation de T9, une étude existe distinguant l'usage lié à un usage professionnel de celui lié à un usage de loisirs.**

L'équipe du Sytral indique qu'il existe des enquêtes sur les lignes existantes du réseau TCL. Pour T9, ces données pourraient être extrapolées.

- **Un participant souhaite connaître l'estimation du nombre d'usagers qui monteraient à la station Luizet/Salengro pour aller à Charpennes versus les fréquentations des bus 37 et C17.**

L'équipe du Sytral explique ne pas disposer de chiffres précis à ce stade des études mais précise que la ligne 37 devrait être maintenue car elle permet de desservir le reste de l'avenue Salengro et les quartiers de Vaulx-en-Velin qui ne sont pas desservis par le T9.

- **Un participant estime qu'il est difficile de s'exprimer sur les variantes car la concertation ne donne pas d'éléments sur les reports de circulation dans les rues adjacentes.**
- **Un participant trouve que le dossier est à charge contre la variante Salengro/Luizet.**
- **Un participant a déclaré que les flux de circulation place Charles Hernu étaient à travailler.**

4. Travail en groupes

Les participants sont répartis en deux groupes et sont invités à travailler à partir d'un tableau sur les deux variantes : itinéraire Feyssine / Einstein et Salengro / rue du Luizet.

Les participants sont invités à formuler :

- **Des arguments pour l'une ou l'autre des variantes**
- **Des arguments contre l'une ou l'autre des variantes**
- **Des propositions pour que la variante choisie soit acceptable pour tous**

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

La variante Feyssine / Einstein a l'avantage de permettre un tracé plus vert, elle a moins d'impact sur les arbres. C'est une zone fréquentée par les joggeurs, à améliorer. Elle a peu d'impact sur la circulation.

En revanche, son tracé est proche des logements et créerait une coupure supplémentaire sur l'entrée du campus.

Si cette variante est retenue, il faut veiller à bien traiter la séparation entre cycles et tramway.

La variante avenue Salengro / rue du Luizet induit un tracé plus urbain, avec une desserte d'équipements et d'espaces publics denses (La Poste, place Croix Luizet).

Les inconvénients de cette variante sont son coût, les impacts fonciers, l'impact stationnement, l'impact sonore au niveau des résidences étudiantes (courbes serrées), etc.

Si cette variante est retenue, il faudra veiller au traitement acoustique dans les virages et à la réduction des impacts fonciers.

Groupe 2

L'itinéraire Feyssine / Einstein s'intègre mieux au paysage et a moins d'impacts sur la circulation. Il sera plus direct pour le tramway, ne gênera pas la circulation avenue Salengro. Il permet d'éviter au maximum les impacts fonciers. La connexion sera plus facile avec le T1 au niveau du carrefour Luizet / Einstein.

Il dessert les entreprises.

Il pose la question de son apport par rapport à ce qui existe déjà ?

Globalement, le groupe préférerait ce tracé.

La variante avenue Salengro / rue du Luizet permet de desservir plus d'habitants (actuels et futurs avec les projets immobiliers). Il est préférable pour les collégiens de Jean Macé et dessert davantage d'équipements et de services.

Globalement, il faudrait traiter les problématiques de report de la circulation dans un cas comme dans l'autre.

L'entrée avenue Salengro est une réelle entrée dans Villeurbanne qu'il faut gérer ou alors il faut trouver une autre entrée pour Villeurbanne mais cela n'a pas été évalué. Une solution devra être trouvée pour les voitures.

L'impact sur la circulation est plus important sur l'avenue Salengro, qui constitue une entrée et une sortie vers Villeurbanne alors que sur la rue de la Feyssine, l'intégration et la cohabitation du tramway avec les différents modes

de transport est plus cohérente. Connaître la fréquence et les usages permettra de savoir quels seront les impacts sur la circulation.

Le groupe alerte sur la détérioration de la circulation des piétons si le carrefour Charles de Gaulle est transformé en carrefour à feux.

5. Conclusion

Florian Chalumeau remercie les participants pour leurs remarques et leurs suggestions. Il rappelle que le choix de la variante reviendra aux élus du SYTRALLE travail partenarial avec les Villes, la Métropole mais également l'université est engagé depuis 2020 et se poursuit en accompagnement des décisions.

Une participante demande quel est le poids du travail de ce soir, si la décision revient aux élus du SYTRAL. Elle souhaite connaître les modalités d'information prévues quant au choix final de la variante retenue.

Florian Chalumeau rappelle que l'ensemble des contributions de la concertation sont prises en compte afin d'alimenter la décision des élus pour choisir le tracé, mais aussi pour la poursuite des études.

Marion Allard explique que l'atelier de ce soir est une forme de contribution supplémentaire à cette question du choix de la variante, et que d'autres rencontres ont permis de récolter des avis. A la fin de la concertation une synthèse de ces avis sera réalisée pour éclairer la décision des élus.

Elle précise que ce sont les élus qui ont choisi de mettre une variante à la concertation. Ils ont donc souhaité entendre le public, et notamment les riverains, sur le passage de T9 dans le secteur. Elle rappelle que les expressions du public éclaireront la décision des élus.

Jean-Luc Campagne rappelle que les garants vont produire un bilan de la concertation qui sera la synthèse des arguments et des contributions et dressera des recommandations à l'attention du SYTRAL. Il explique que la question de l'articulation est importante dans la concertation préalable, et qu'elle permet d'approfondir les besoins et les sujets pour alimenter la décision finale.

Marion Allard rappelle que la concertation préalable permet de consulter le public sur certains sujets et de faire ressortir des thématiques à approfondir avec les habitants, secteur par secteur dans le cadre de la concertation continue, à partir de 2022. De nouveaux temps d'échanges seront donc organisés. Elle invite les participants à continuer à s'exprimer en ligne : t9-sytral.fr.

La décision finale sera communiquée en décembre.