

- ***T9, un projet au service des territoires de la Métropole de Lyon ?***

D'ici 2030, 53 000 habitants, 40 000 emplois et 30 000 étudiants seront présents sur les territoires traversés par T9. Ce développement socio-économique entraînera mécaniquement une hausse des besoins de mobilité dans un contexte où l'offre de transports en commun actuelle n'est pas en capacité d'absorber des déplacements supplémentaires.

T9 fait partie du plan de mandat Destinations 2026 du SYTRAL dont les trois objectifs majeurs sont les suivants :

- Répondre à l'urgence climatique
- Participer à la cohésion des territoires
- Soutenir la relance économique locale

Avec ce plan de mandat, les élus du SYTRAL souhaitent porter le maillage de l'offre de transport en commun à l'échelle métropolitaine, et offrir à tous les territoires et leurs habitants des alternatives à la voiture performantes et efficaces.

Jusqu'à présent, et au sein de la métropole lyonnaise, les transports en commun lourds (tramways, métros) ont été développés pour répondre à une forte demande de déplacements radiaux, c'est-à-dire de la périphérie vers le centre de l'agglomération. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise, approuvé en 2010, a préconisé de passer d'une logique d'étoile à une logique de toile avec la création d'un réseau de lignes finement maillé, permettant de rabattre efficacement les voyageurs vers les lignes radiales déjà en fonctionnement. T9 permettra donc à des habitants de la périphérie de la Métropole de bénéficier d'une connexion directe aux métros par mode de transport lourd, renforçant ainsi l'accessibilité des quartiers en renouvellement urbain de Vaulx-en-Velin (La Tase, La Balme, Grande île comprenant le Mas du Taureau) et de Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers).

Enfin, cette ligne répondra également aux besoins de déplacements à l'intérieur du corridor T9 : entre le Sud et le Nord de Vaulx-en-Velin, entre Saint-Jean et le reste de Villeurbanne, entre le campus de Vaulx-en-Velin et le campus de La Doua. 36 000 voyageurs sont ainsi attendus sur T9. En complément, la ligne permettra également d'améliorer et de renforcer l'offre de déplacements pour les mobilités douces tout au long de son tracé.

- ***Quels sont les avantages de ce tramway ?***

En 2026, T9 permettra aux habitants de Vaulx-en-Velin de se déplacer plus facilement et plus rapidement entre le Nord et le Sud de la commune, aujourd'hui desservi par un bus dont la régularité est soumise à la circulation automobile. Il permettra à près de 36 000 voyageurs (chiffres projetés) de relier Vaulx-en-Velin La Soie à Charpennes en 36 minutes de temps de parcours.

T9 permettra également aux habitants des quartiers du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPNRU) du Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin et de Saint-Jean à Villeurbanne, de rejoindre les métros plus directement qu'aujourd'hui (métro A à Vaulx-en-Velin – La Soie, A et B à Charpennes).

Le tramway permettra également d'atténuer l'effet frontière dû au canal de Jonage dans le secteur de la Soie et dans le secteur de Croix-Luizet.

Les habitants du côté Ouest de Villeurbanne et de Lyon 6 auront quant à eux une nouvelle desserte mise à leur disposition pour se rendre plus facilement et plus rapidement en transport en communs aux Puces du canal, au Planétarium, au campus de Vaulx-en-Velin (ENTPE, ENSAL, etc.) ou encore au Centre Culturel Charlie Chaplin.

Enfin, les étudiants des deux campus de La Doua et Vaulx-en-Velin pourront effectuer leurs déplacements autrement qu'en voiture ou en vélos, mais de façon sécurisée.

On estime que T9 permettra d'éviter 4 600 déplacements en voiture par jour dans la Métropole. Le projet aura donc un impact positif sur la qualité de l'air par l'alternative à la voiture qu'il proposera, mais aussi parce que la ligne sera accompagnée de trois voies lyonnaises, nouvelles pistes cyclables bidirectionnelles portées par la Métropole de Lyon (lignes 1, 5 et 9). A noter qu'une nouvelle passerelle dédiée au T9 et aux modes doux sera créée dans le secteur de Croix-Luizet pour franchir le canal de Jonage.

Par ailleurs, l'arrivée de T9 contribuera à lutter contre les îlots de chaleur et à favoriser le cycle de l'eau au moins à 3 niveaux :

1. l'engazonnement de la plateforme tramway (sur 60 % de son linéaire)
2. la plantation de nouveaux arbres le long du tracé (+ 45% d'arbres)
3. la perméabilisation des sols sur une partie des surfaces du projet

- ***Quelles actions de concertation préalable ont été menées sur le secteur Charpennes – Bellecombe ?***

La concertation préalable et réglementaire du tramway T9 s'est déroulée du 23 août au 23 octobre 2021. Cette concertation s'est déroulée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public qui avait nommé deux garants, dont Madame Dejour qui a par la suite été nommée garante de la concertation continue du T9 (valerie.dejour@garant-cndp.fr), actuellement en cours.

La concertation du projet T9 a permis des rencontres à destination du grand public en présentiel et à distance, afin de permettre au plus grand nombre de participer. Des dépliants annonçant la concertation ont été distribués à plus de 36 000 exemplaires sur l'ensemble secteurs concernés par T9.

Une réunion d'ouverture de la concertation, couvrant l'ensemble du linéaire, a été proposée en visio-conférence le mercredi 1^{er} septembre.

Le secteur Charpennes – Bellecombe a été traité spécifiquement dans le cadre de deux évènements :

- Un stand-mobile sur la place Charles Hernu, le 27 septembre 2021 entre 12h et 14h
- Un atelier de travail en visio conférence, le 14 octobre 2021 entre 19h et 21h

Enfin, la réunion publique de la concertation préalable de T9 sur Villeurbanne, tenue le 23 septembre de 19h à 21h au CCVA, a permis d'aborder tous les secteurs de la ville concernés par l'arrivée de T9, y compris la rue Bellecombe.

En complément de ce dispositif, la concertation préalable de T9 a - comme toutes les concertations réglementaires - bénéficié d'un lieu dédié à la Mairie du 6^{ème} arrondissement de Lyon, 58 rue de Sèze, sur toute la durée de la concertation. Ce lieu de la concertation T9 offrait l'opportunité de consulter le dossier de concertation du projet et de participer en interrogeant le projet via le registre de concertation ou les questionnaires mis à disposition en Mairie du 6^{ème} arrondissement de Lyon. Le certificat d'affichage attestant ces éléments a été signé par la Mairie le 26 juillet 2021.

Enfin, le site Internet du projet (www.t9-sytral.fr) permettait de se tenir informé tout au long de cette procédure réglementaire. Les éléments liés au terminus de T9 sur la rue Bellecombe et ses conséquences sont toujours consultables sur la plateforme participative du projet aux adresses suivantes :

- Le dossier de concertation : https://static.destinations2026-sytral.fr/uploads/decidim/attachment/file/141/T9_Gabarit_Dossier_Concertation_A3.pdf
- La synthèse du dossier : https://static.destinations2026-sytral.fr/uploads/decidim/attachment/file/143/T9_Synthe%CC%80seDDC_A4_V15.pdf
- L'historique des questions posées sur le site et les réponses apportées par le SYTRAL : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/t9/f/22/>
- L'historique des avis exprimés : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/t9/f/23/>

L'ensemble de ces documents est accessible dans l'onglet « Archive : concertation préalable », à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/t9/f/125/>

- ***Quelle est la différence entre une station et un terminus de tramway ?***

Une station de tramway est constituée de quais pour monter et descendre, une zone d'attente pour le quai de montée, de la signalisation ferroviaire et des services aux voyageurs (distributeurs automatiques de titres de transports, mobilier urbain pour l'attente, informations voyageurs via les panneaux lumineux).

En plus de ces éléments, un terminus de tramway est constitué d'une zone technique pour permettre le retournement des tramways, et parfois d'une zone de stockage pour une rame en cas de panne sur le réseau.

Contrairement à une station de tramway où le tramway dépose les voyageurs et repart rapidement, la dépose des voyageurs au terminus prend plus de temps, notamment pour permettre le retournement des rames (changement de cabine par le conducteur) et la régulation (temps permettant de garantir la régularité des circulations sur la ligne). Il est donc nécessaire de dissocier un terminus d'une station classique, surtout si celle-ci est par ailleurs empruntée par d'autres lignes dont ce n'est pas le terminus (cas de Charpenne avec la ligne T9 en terminus, et les lignes T1 et T4 en transit).

- ***Pourquoi le terminus de T9 s'effectue à Charpenne et pas sur le campus de la Doua ?***

Le choix de réaliser le terminus de T9 à Charpenne et non à La Doua est motivé par le besoin d'accès direct au cœur de la Métropole pour y relier les secteurs concernés par le Nouveau Programme National de Renouveau Urbain (NPNRU), dont Villeurbanne Saint-Jean et le Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin font partie. La connexion à Charpenne offre l'opportunité de se connecter directement aux métros A et B et permet d'offrir aux usagers en provenance de ces secteurs d'un gain de temps de l'ordre de 10 minutes sur leur temps de parcours à destination de Charpenne. Un terminus du T9 à La Doua ferait perdre près de 10 000 voyageurs par jour à la ligne.

En complément, la concertation préalable du T9 a permis de recueillir une majorité d'expressions en faveur d'un prolongement au-delà de La Doua pour ne pas pénaliser les habitants des quartiers de Saint-Jean et du Mas du Taureau par un changement de mode transport, et une perte de temps associée sur leur itinéraire.

- ***Est-ce que la création du terminus du T9 à La Doua permettrait de faire des économies sur le budget global du projet ?***

Aménager le terminus du T9 à La Doua plutôt qu'à Charpennes nécessiterait la création d'un terminus dans un secteur emprunté par d'autres lignes : T1 et T4. Pour les mêmes raisons que dans le secteur Charpennes, l'implantation du terminus de T9 nécessiterait des installations dédiées à T9 pour ne pas dégrader la fiabilité des 3 lignes : quais dédié, zone de manœuvre (retournement) et stockage.

La création du terminus du T9 à La Doua n'entraînerait donc pas ou peu d'économie sur le budget global du projet, puisque la grande majorité des infrastructures de tramway entre la Doua et Charpennes sont déjà existantes.

- ***Pourquoi le terminus de T9 ne s'effectue pas à Part-Dieu ?***

Le prolongement de la ligne T9 jusqu'à la Part-Dieu n'est pas possible sans modifier l'exploitation des lignes T1 ou T4 car la cohabitation des trois tramways T1, T4 et T9 sur une seule et même infrastructure sur une aussi grande longueur (plus de 4 km et 10 stations) dégraderait la fiabilité et la régularité de ces lignes.

De plus, le secteur Thiers – Lafayette est actuellement saturé avec trois lignes fortes (T1, T4 et C3) qui se croisent dans un carrefour routier déjà par ailleurs complexe en termes de circulation.

Enfin, créer un nouveau terminus dans le secteur Part-Dieu en plein réaménagement, avec de nombreux terminus existants (T3, Rhonexpress, nombreuses lignes fortes de bus) et projetés de nouvelles lignes fortes de transports en commun (BHNS Part-Dieu <> Sept chemins, future ligne Centre Ouest) est très complexe.

- ***Pourquoi le terminus de T9 s'effectue rue Bellecombe et pas ailleurs ?***

De nombreux scénarios d'implantation du terminus de T9 ont été étudiés dans le secteur de Charpennes. Parmi eux le cours Vitton, le cours Emile Zola, la rue des Emeraudes, la rue Bellecombe ou encore la rue d'Hanoï :

- ✓ Cours Vitton : la création de quais T9 dédiés n'y est pas possible faute de place suffisante, l'impact sur la circulation automobile et les bus serait par ailleurs très fort et l'exploitation de T1 et T4 serait également impactée
- ✓ Cours Emile Zola : les voies de T9 qui seraient installées au Nord du cours Emile Zola seraient en interface forte avec les flux piétons, il y aurait un impact sur l'ascenseur du métro, sur une entrée riveraine et l'espace ne permet pas la création de quais dédiés T9
- ✓ Rue des Emeraudes : la rue est d'une longueur insuffisante pour insérer l'ensemble des besoins et l'impact sur la circulation serait fort
- ✓ Rue Bellecombe : l'espace permet d'installer un quai dédié à T9 pour la dépose, ainsi qu'une voie de retournement. L'impact sur la circulation est plus limité que sur les autres rues. En revanche, quelques arbres sont impactés

D'autres scénarios ont été étudiés, dans les rues de la Gaîté, Gabriel Péri et d'Hanoï – voies dans lesquelles il n'est pas possible d'insérer un tramway (manque de place, virage impossible, longueur insuffisante, etc.).

L'implantation du terminus de T9 a donc été retenue dans la rue Bellecombe au regard de sa meilleure faisabilité technique au vu des autres options étudiées.

- ***A quoi sert une zone de manoeuvre ou zone de retournement ?***

Une zone de manoeuvre ou zone de retournement permet au tramway de venir s'arrêter et retourner le tramway. Le conducteur change alors de cabine de pilotage et le tramway repart dans l'autre sens. Cette zone est nécessaire pour l'exploitation de toute ligne de tramway.

- ***A quoi sert une zone de stockage ?***

En cas de panne d'une rame, notamment en période de pointe du matin ou du soir, la zone de stockage permet de sortir rapidement la rame défectueuse des lignes en exploitation, de la garer, et d'éviter de la faire rentrer à vitesse réduite ou en remorquage jusqu'à un centre de maintenance (St Priest ou Meyzieu actuellement), alors que de nombreux tramways circulent sur le réseau.

La zone de stockage constitue une sorte de bande d'arrêt d'urgence des tramways qui permet de continuer à exploiter normalement les autres lignes de tramway sans dégrader le service aux voyageurs, et évite ainsi des retards sur l'ensemble du réseau. La rame est ensuite remorquée au centre de maintenance hors des heures de pointe ou des horaires d'exploitation.

Les terminus tramway du réseau TCL possèdent souvent deux voies à l'arrière des stations dont une voie peut servir au stockage d'une rame en panne.

D'autres zones du réseau TCL peuvent être utilisées comme zones de stockage de rame : la zone de Part-Dieu Villette Sud, une zone située à l'Ouest de la station Part-Dieu Auditorium ou encore une voie située sur la zone de Vaulx-en-Velin La Soie.

- ***Pourquoi ne pas utiliser la zone de stockage existante cours Vitton ?***

Cette zone de stockage qui est actuellement utilisée par les lignes T1 et T4 (en moyenne une fois par mois) pourrait éventuellement être utilisée pour réaliser le retournement des rames T9 à son lancement, quand la fréquence sera d'un tramway toutes les 10 minutes. Cette configuration supprimerait la fonction actuelle de stockage et laisserait donc peu de marge de manoeuvre en cas d'exploitation dégradée des lignes (incident sur la ligne entraînant des irrégularités dans les circulations des rames T1, T4 et T9) ou d'augmentation future des fréquences des lignes T1 et T4. L'utilisation de cette virgule pour le retournement des rames T9 ne permet donc pas de garantir la fiabilité des lignes T1, T4 et T9 et fragiliserait ainsi significativement l'exploitation des lignes en cas de rame en panne et donc l'exploitation de tout le réseau de tramway lyonnais.

Ensuite, dans le cas d'une fréquence de T9 inférieure à 10 minutes, cette solution n'est plus envisageable car le temps de retournement dans la zone de manoeuvre (changement de cabine du conducteur, temps de régulation et roulage depuis et vers les quais) étant proche de 7 minutes, cela ne laisserait plus suffisamment de marge de manoeuvre dans l'exploitation de la ligne T9, et induirait également de très forts impacts sur l'exploitation des lignes T1 et T4.

- ***Pourquoi ne pas prolonger T1 ou T4 vers Vaulx-en-Velin ?***

Plus les lignes de tramways sont longues, plus les risques de retard sont importants, principalement en raison de :

- l'augmentation du nombre de carrefours où le tramway peut, occasionnellement, perdre sa priorité. Chaque perte de priorité à un carrefour induit des retards sur la ligne ;
- l'augmentation du nombre de station où les montées / descentes des voyageurs peuvent induire des retards.

De plus, les lignes de tramways du réseau TCL sont fortement maillées : les retards ou irrégularités occasionnés sur une ligne se cumulent tout au long de celle-ci et conduisent à l'irrégularité de tous les tramways en circulation sur le réseau TCL.

La ligne T4 fait 16 km de long. C'est la ligne la plus longue du réseau TCL avec la ligne T2. Son prolongement en fragiliserait l'exploitation, de même que le fait de prolonger la ligne T1 qui traverse la partie centrale de la Métropole du Nord au Sud.

- ***Est-ce que les arbres de la rue Bellecombe seront préservés ?***

Les études actuelles prévoient le maintien des arbres situés du côté Ouest de la rue Bellecombe et les équipes techniques du SYTRAL mettent tout en œuvre pour préserver les trois arbres situés du côté Est de la rue dans la version définitive du projet.