



PROLONGEMENT
HÔPITAUX EST ↔ LA DOUA

Tout comprendre sur le projet



Construisons ensemble le tramway **T 6** !

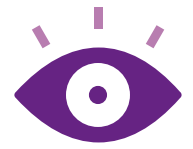
Suivez l'actu !



sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

LE PROJET EN UN CLIN D'OEIL



Le prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux-Est et La Doua est l'un des projets structurants de Destinations 2026, plan de mandat 2021-2026 de SYTRAL Mobilités.

Objectif : renouveler l'ambition métropolitaine en matière de transports et construire un territoire plus durable.

Le prolongement du T6, un choix stratégique

Le prolongement de la ligne de tramway T6 vise plusieurs objectifs :

- améliorer l'offre de transports collectifs des habitants du 3e arrondissement de Lyon, de Bron et de Villeurbanne ;
- encourager les mobilités actives et accélérer la requalification des espaces publics des quartiers traversés ;
- favoriser le développement du territoire et les liaisons entre les secteurs résidentiels, les grands pôles économiques, de santé, administratifs, éducatifs et culturels et les projets urbains en cours ou à venir ;
- renforcer le maillage de transports en commun en connectant T6 avec les lignes fortes du réseau : lignes A, B, D du métro, lignes de Tramway T1, T2, T3, T4, T5 et ligne de trolleybus C3 ; et avec les futures lignes T9 et le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Part-Dieu – Sept Chemins ;
- développer l'intermodalité et proposer une alternative efficace à la voiture individuelle.



Un territoire mieux connecté

 **5,4 KM** (SOIT 12 KM AU TOTAL POUR LA LIGNE T6)

LA DOUA <> HÔPITAUX EST EN 20 MINUTES

 **UN TRAMWAY TOUTES LES 10 MINUTES**
(7 MINUTES EN 2030), DE 5H00 À 00H30

55 000
VOYAGEURS QUOTIDIENS



LE COÛT GLOBAL DU PROJET EST ESTIMÉ À
175,8 MILLIONS €
(VALEUR 2020)



Les acteurs du projet

Le maître d'ouvrage

SYTRAL Mobilités, établissement public local, est l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. Elle est maître d'ouvrage du prolongement de la ligne T6.

SYTRAL
MOBILITÉS

Les partenaires

L'État, la Métropole de Lyon, ainsi que les villes de Villeurbanne, Bron et Lyon sont partenaires du maître d'ouvrage.

 villeurbanne

 BRON

 VILLE DE LYON

 GRAND LYON
la métropole

 AFIT France



 MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité
Fronterre

Les grandes étapes du prolongement du T6

- 2019**
 - Première concertation préalable
- 2020**
 - Relance des études préliminaires sur la base d'un faisceau élargi
- 15 MARS – 12 AVRIL 2021**
 - Deuxième concertation préalable
- MAI 2021**
 - Approbation du bilan de la concertation
 - Délibération du SYTRAL et choix du tracé
- DE JUIN 2021 À JUIN 2022**
 - Poursuite des études sur le tracé retenu
 - Lancement d'une concertation continue
- 2022**
 - Enquête publique
 - Lancement des consultations pour les marchés de travaux
 - Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- 2023**
 - Acquisitions foncières nécessaires au projet
 - Travaux de déviation des réseaux
 - Travaux préparatoires
- 2024-2025**
 - Travaux d'infrastructure et d'aménagements urbains
 - Essais (4e trimestre 2025)
- 2026**
 - Mise en service prévisionnelle

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

De Bron à Villeurbanne, en passant par Lyon 3, le territoire va accueillir, au travers de ce prolongement, un ensemble d'aménagements.

Objectif : proposer un projet aux caractéristiques techniques performantes, s'insérant au mieux dans son environnement.

La transformation de l'espace public dans les secteurs traversés

Plus qu'un système de transport en commun, un tramway est un projet urbain. Il permet la requalification de l'espace public d'une façade à l'autre de la rue avec l'aménagement de trottoirs, de voies de circulation séparées (voitures, vélos...) et de bandes végétalisées.

La création ou la préservation des alignements d'arbres, l'aménagement d'espaces urbains en différents points du tracé et la pose d'un nouveau mobilier urbain font partie de ce renouvellement global.

Une insertion adaptée à chaque rue

Selon la largeur de la voirie, la position de la plateforme de circulation du tramway sera centrale ou latérale.

Dans les secteurs offrant le plus d'espace, la circulation automobile se fera à double sens ou à sens unique, selon les cas. Dans les secteurs les plus contraints, seule une circulation automobile riveraine sera possible.

Le centre-ville de Villeurbanne sera aménagé en aire piétonne : la voirie sera partagée entre le tramway et les piétons. Seuls les riverains et les véhicules de livraisons pourront y circuler.



L'insertion de façade à façade - Rue Verlaine Sud

L'aménagement des stations

Les 10 nouvelles stations seront aménagées de manière différente selon l'espace disponible :

- Dans 5 stations, les quais seront aménagés l'un en face de l'autre, de façon classique ;
- Dans 3 stations, où la rue est plus étroite, les quais seront aménagés sur le trottoir, permettant la circulation des piétons ;
- Dans 2 stations, les quais seront en décalé, c'est-à-dire qu'ils ne seront pas l'un en face de l'autre.



CADRE DE VIE : CE QUI VA CHANGER

La réalisation du prolongement du T6 permet la création de cheminements adaptés aux cycles et aux piétons et l'accompagnement de projets urbains. Également, SYTRAL Mobilités souhaite développer largement la végétalisation avec ce nouveau tramway. Ce dernier aura des effets sur l'environnement existant. Qu'ils soient temporaires ou permanents, SYTRAL Mobilités mettra en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation.

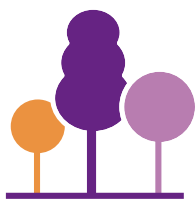
Des cheminements renforcés pour les modes actifs

Le projet répond aux orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise et du Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) de la Métropole.

Des voies cyclables et des cheminements piétons confortables sont prévus au Sud et au Nord du tracé, dans les secteurs en renouvellement urbain. Sur la route de Genas, les vélos circuleront sur la voie Lyonnaise L11. Au-delà de l'avenue Saint-Exupéry (zone 30), les piétons et cyclistes profiteront de zones de rencontre et de voies vertes (voies végétalisées réservées aux modes actifs) bien dimensionnées.

La végétalisation et la nature au cœur du projet

20% DE LA SURFACE AMÉNAGÉE SERA PLANTÉE.



LA PLATEFORME DU TRAMWAY SERA VÉGÉTALISÉE SUR 4 KM.

AUGMENTATION DU NOMBRE D'ARBRES DE 160% PAR RAPPORT À L'EXISTANT.

Pendant le chantier, préserver le cadre de vie

Pendant et après les travaux, des mesures seront mises en œuvre pour préserver le cadre de vie des riverains et des commerçants. SYTRAL Mobilités assurera un accès aux logements et aux commerces tout au long de la réalisation du projet ainsi qu'une continuité des services de la vie quotidienne (collecte des déchets, livraisons).

Tout au long du projet le dispositif « relations riverains » permet de garantir la bonne information sur l'avancée du projet et des chantiers et propose une écoute spécifique des problématiques des riverains et des commerçants qui le souhaitent.

Des mesures pour réduire le bruit et les vibrations

Différentes poses de voie sont envisagées pour limiter les impacts sonores et vibratiles du tramway : la pose de voie classique sur dalle de béton avec renforts de mousses et joints spécifiques et la pose de voie sur dalles flottantes.

En complément, l'utilisation de graisseurs de voies dans les courbes serrées et la vérification régulière des supports de voie garantiront la performance sonore du tramway dans le temps.

ZOOM SUR... LES VOIES LYONNAISES

D'ici 2026, la Métropole de Lyon va développer 12 voies cyclables larges et sécurisées. Les 250 km prévus permettront de relier les communes de la périphérie et également de la première couronne entre elles en passant par le cœur de l'agglomération.

Un accélérateur de projets urbains

En interface du prolongement du T6, plusieurs opérations sont en cours de réalisation aux abords ou dans le périmètre du projet. Portées par des partenaires de SYTRAL Mobilités, leur conception et leurs travaux sont étudiés en lien direct avec le projet.

- Au cœur du quartier Grandclément, où la ZAC accueillera de nouveaux logements, des entreprises ainsi qu'un grand parc près de la gare, le réaménagement de la place Grandclément comprend 5 000 m² d'espace piéton.
- Le tramway passera au cœur de la ZAC Gratte-Ciel (900 logements, 20 000 m² de commerces et services, 2,5 hectares d'espaces publics, etc.). Le programme s'achèvera en 2027, un an après la mise en service du prolongement du T6.
- Reliée à la ZAC Gratte-Ciel (au Sud) et à La Doua (au Nord), la parcelle ACI sera requalifiée en projet urbain, incluant un parc urbain et des équipements publics, et desservie par le prolongement du T6.

En 2026, circulons autrement à Villeurbanne !

Les modifications du plan de circulation automobile portent à la fois sur :
- les axes empruntés par le tramway ;
- les rues adjacentes.

Sur l'essentiel du tracé, la circulation automobile sera mise à sens unique. Seules l'avenue Salengro, la rue Jean Jaurès (entre la rue Antonin Perrin et l'avenue Saint-Exupéry) et l'avenue Gaston Berger seront maintenues en double sens. Le bon fonctionnement des carrefours Vinatier/Lépine/Pinel et Jaurès/Perrin fera l'objet d'une attention particulière.

LA PIÉTONNISATION LE LONG DE T6 DANS LE CENTRE-VILLE DE VILLEURBANNE

De l'Hôtel de Ville de Villeurbanne à la rue Francis de Pressensé, la circulation automobile sera supprimée le long du tramway. Équipés d'un mobilier urbain cohérent avec les commerces environnants, les grands trottoirs laisseront toute leur place aux piétons.

À BORD DU T6 NORD : L'INSERTION DU TRAMWAY DANS CHACUN DES SECTEURS



Projection - Route de Genas

Hôpitaux – Est, chemin du Vinatier et Route de Genas

Sur le boulevard Pinel, le tramway progressera côté Est, sur une plateforme engazonnée à double sens de circulation. Un itinéraire piéton complètera la piste cyclable. Côté Ouest, les zones de stationnement seront remplacées par un espace public planté. Les accès riverains prendront la forme de zones de rencontre véhicules/piétons.

Dans le secteur Vinatier, le tramway circulera en position centrale, puis sur le côté Ouest à partir de la rue de la Balme. Des habitats pour la faune (mobiliers urbains et végétalisation) et des jardins partagés seront aménagés sur des parcelles avoisinantes.

Sur la route de Genas, le tramway partagera sa plateforme avec la future ligne de BHNS Part Dieu – Sept Chemins, en parallèle de la Voie Lyonnaise 11. Des espaces de stationnement PMR et de livraison alterneront avec les alignements d'arbres.

Projection - Avenue du Général Leclerc

Leclerc / Grandclément / Jaurès

Le tramway conservera une position centrale sur l'avenue du Général Leclerc jusqu'à la place Grandclément. La circulation sur l'avenue du Général Leclerc passera alors en sens unique du Nord au Sud. La circulation sur la place Grandclément sera elle aussi mise en sens unique, d'Ouest en Est. Une piste cyclable bidirectionnelle remplacera les contre-allées existantes. Le tramway circulera ensuite sur le côté Nord de la rue Jean Jaurès, qui conservera un double sens de circulation. La piste cyclable sera séparée de la voirie par une bande végétalisée et un trottoir donnera sur le parvis du collège Jean Jaurès.





Projection - Rue Verlaine (Nord)

Saint-Exupéry / Florian

Sur l'avenue Saint-Exupéry, la circulation automobile passera à sens unique Est-Ouest sur une voie apaisée (zone 30) accueillant les vélos. Des trottoirs confortables et de nouvelles plantations d'arbres sont prévus, les arbres existants, côté Nord, étant conservés ou renouvelés. Le carrefour Saint-Exupéry / Florian privilégiera les traversées piétonnes et cycles.

Le secteur Florian se distinguera par l'apaisement des circulations et la mise à sens unique Sud-Nord pour les voitures entre l'avenue Saint Exupéry et la rue Lafontaine. Une zone de rencontre d'une largeur de 3 mètres facilitera la cohabitation des véhicules et des modes actifs.

Verlaine / Parc du Centre

Le tronçon Sud de la rue Verlaine, entre le cours Tolstol et la rue du 4 août 1789, très étroit, impose la mise à sens unique de la circulation automobile et la création d'une zone de rencontre (20 km/h), entre les différents modes de déplacements, agrémentée de bandes plantées.

La partie Nord de la rue Verlaine entre la rue du 4 août 1789 et le cours Émile Zola sera accessible uniquement aux véhicules des riverains et livreurs.

La plateforme du tramway s'intégrera dans l'aire piétonne du secteur Gratte-Ciel.

Sur le tronçon Aristide Briand / Anatole France, le positionnement Ouest du tramway autorisera l'implantation de bacs à plantation. Dans le secteur Anatole France / Zola, il passera à l'Est pour faciliter le passage vers la rue Jean Bourgey.

Les terrasses et plantations trouveront toute leur place sur l'espace ainsi libéré.

Rue Jean Bourgey, les véhicules circuleront à sens unique Sud-Nord sur une « plateforme partagée tramway – véhicules » positionnée côté Est. Sur l'esplanade Varda et sur l'avenue Barbusse prolongée, le tramway progressera sur l'aire piétonne (sauf riverains et livraisons).

Rue Billon

Pour conserver les arbres de la partie Sud de la rue en face du parc du Centre, la circulation automobile sera supprimée afin de mettre en place une voie verte. Sur la partie Nord de la rue, le tramway circulera en voie unique, côté Est.

La circulation automobile sera possible dans le sens Sud-Nord. Une zone de rencontre permettra cohabitation des modes actifs, piétons, cycles et des véhicules légers. Aucun stationnement ne sera possible.

Salengro / Spréfico / La Doua / Gaston Berger

Le tramway traversera la parcelle du site Auto châssis international (ACI) dans sa diagonale, conformément aux orientations du projet urbain. Une voie verte longera la plateforme côté Sud. La conservation des platanes de l'avenue Roger Salengro, où le tramway circulera en position centrale, entraînera le repositionnement du stationnement pour Personne à mobilité réduite (PMR) et des livraisons dans les rues adjacentes. Au Nord, l'élargissement du domaine public donnera plus de place aux modes actifs.

À la mise en service de T6, l'aménagement du secteur Spréfico ne sera pas achevé. Le tramway le traversera en position centrale, bordé par la voie cyclable et un alignement d'arbres. Les piétons disposeront d'un trottoir dédié et d'un espace mixte en pavé.

Sur l'avenue Gaston Berger, les deux sens de circulation des voitures seront maintenus. La suppression du stationnement permettra de conserver l'alignement d'érables de l'avenue Gaston Berger. Entre la station de tramway et la parcelle du Double Mixte, les modes actifs bénéficieront d'un cheminement continu et les piétons auront de larges trottoirs à leur disposition. Le futur terminus Nord de la ligne T6 sera situé à moins de 200 m de la station T1/T4.

Projection - Avenue Roger Salengro





Construisons ensemble le tramway **T6** !

semise - 19005

Suivez l'actu !



sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS