



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Pièce A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Table des matières

1	Objet et conditions de l'enquête – Exposé des motifs de l'enquête publique	3
1.1	Le Maître d'Ouvrage	3
1.2	L'objet de l'enquête publique	3
1.3	Le périmètre de l'enquête publique unique	5
1.4	Les conditions de l'enquête publique.....	5
1.4.1	Préambule.....	5
1.4.2	Étude d'impact ou évaluation environnementale systématique	6
1.4.3	Enquête publique selon le Code de l'Environnement.....	6
1.5	Le contenu du dossier DUP	7
2	Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération	7
2.1	Procédures menées avant la présente enquête publique	7
2.1.1	La concertation publique.....	7
2.1.2	Concertation continue	14
2.1.3	Concertation avec les services de l'état et les collectivités territoriales	15
2.1.4	Cadrage préalable	15
2.1.5	Consultation de l'autorité environnementale	16
2.2	Procédure d'enquête publique.....	17
2.2.1	Ouverture et organisation de l'enquête publique	17
2.2.2	Déroulement de l'enquête publique	17
2.2.3	À l'issue de l'enquête publique	18
2.3	Autres autorisations et procédures nécessaires pour réaliser le projet.....	18
2.3.1	La déclaration de projet	18
2.3.2	La déclaration d'utilité publique	18
2.3.3	L'enquête parcellaire et la procédure judiciaire d'expropriation	19
2.3.4	Procédure d'autorisation environnementale	19
2.3.5	La procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées.....	20
2.3.6	La procédure Natura 2000	20
2.3.7	Étude préalable agricole et mesures de compensation collective agricole	21
2.3.8	Demande d'autorisation de défrichement.....	21
2.3.9	Mise en compatibilité du PLU-H de l'agglomération lyonnaise	21
2.3.10	L'autorisation de travaux dans le périmètre de monument historique	21
2.3.11	L'autorisation de travaux en site classé ou inscrit	21
2.3.12	Autorisation préalable aux travaux compris dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable	21
2.3.13	Archéologie préventive	22
2.3.14	Permis de démolir	23
2.3.15	Permis de construire	23
2.3.16	Permis d'aménager.....	23
2.3.17	Procédure de création de servitudes pour l'ancrage des lignes électriques	23
2.3.18	Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du domaine public	23
2.3.19	Dossier Bruit de chantier	23
2.3.20	Procédure relative à la sécurité du transport guidé	24
2.3.21	Autorisation de mise en exploitation commerciale.....	24
2.3.22	Étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP)	24
2.4	Les études de détails	25
2.5	Le planning du projet.....	26
2.6	Schéma d'insertion dans la procédure administrative	27
3	Textes régissant l'enquête	28
3.1	Les codes	28
3.2	Textes relatifs aux enquêtes publiques	28
3.3	Textes relatifs aux études d'impact	28
3.4	Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000	28
3.5	Textes relatifs aux espèces et habitats naturels protégés	28
3.6	Textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides	28
3.7	Textes relatifs au patrimoine archéologique.....	29
3.8	Textes relatifs aux travaux dans les périmètres de sites patrimoniaux remarquables	29
3.9	Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels.....	29
3.10	Textes relatifs au bruit	29
3.11	Textes relatifs à l'air et la santé	29
3.12	Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale	30
3.13	Textes destinés à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public ainsi que les voies publiques ou privés accessibles à la circulation publique	30
4	Annexes	30
4.1	Délibération et bilan de la concertation du 2 mai au 14 juin 2019	30
4.2	Délibération et bilan de la concertation du 15 mars au 12 avril 2021	55
4.3	Réponse de l'autorité environnementale au cadrage préalable	86
4.4	Courrier DRAC	100
	Figure 1 - Insertion du prolongement T6 Nord au sein du réseau de tramway existant.....	4
	Figure 2 : Positionnement global des contributions par rapport au projet – Concertation du 2 mai au 14 juin 2019	8
	Figure 3 : Tracés présentés à la concertation publique du 15 mars au 12 avril 2021	10
	Figure 4 : Graphique des thématiques prioritaires à prendre en compte, issues des questionnaires	13
	Figure 5 : Tracé et localisation approximative des stations (source : dossier de saisine archéologie préventive)	22

1 Objet et conditions de l'enquête – Exposé des motifs de l'enquête publique

1.1 Le Maître d'Ouvrage

Le SYTRAL (Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) est le Maître d'Ouvrage du projet T6 Nord Hôpitaux Est – Campus La Doua.



Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise

21 boulevard Vivier Merle - CS 63815 - 69487 Lyon cedex 03

Tél: 04 72 84 58 00

Conformément à l'article 14 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et les dispositions de l'ordonnance n°2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (AOMTL), et notamment son article 6, cette dernière est substituée de plein droit, dans tous ses droits et obligations, au SYTRAL, à compter de la date de sa création, soit au 1er janvier 2022. Le SYTRAL cesse d'exister à compter de cette date.

L'AOMTL est donc notamment substituée au SYTRAL, à compter du 1er janvier 2022, dans le cadre de l'organisation de la présente enquête publique.

La Métropole de Lyon, ainsi que les villes de Bron, Lyon et Villeurbanne, sont partenaires du maître d'ouvrage sur l'opération.

1.2 L'objet de l'enquête publique

La présente enquête publique porte sur l'utilité publique de la réalisation de la ligne de tramway T6 Nord entre les Hôpitaux Est et le secteur de La Doua, dénommée le projet T6 Nord.

Le projet de tramway T6 Nord consiste à prolonger le réseau de tramway depuis le terminus « Hôpitaux Est » actuel de la ligne T6 en direction de La Doua, sur une distance de 5,4 km (longueur exploitée). La longueur de l'infrastructure est de 5,6 km et intègre le raccordement de T6 Nord jusqu'à l'infrastructure existante des tramways T1 et T4.

Il emprunte du sud au nord, les voies suivantes :

- Bd Pinel / chemin du Vinatier,
- Route de Genas,
- Avenue Général Leclerc,
- Place Grandclément
- Rue Jean Jaurès,
- Avenue Antoine de Saint-Exupéry,
- Rue Florian,
- Rue Verlaine,
- Rue Bourgey,
- Future esplanade Agnès Varda dans la ZAC Gratte-Ciel,
- Rue Barbusse prolongée dans la ZAC Gratte-Ciel,
- Rue Billon,
- Traversée du secteur ACI,
- Avenue Roger Salengro,
- Voie nouvelle dans un secteur en devenir (secteur Spréafico)
- Avenue Gaston Berger.

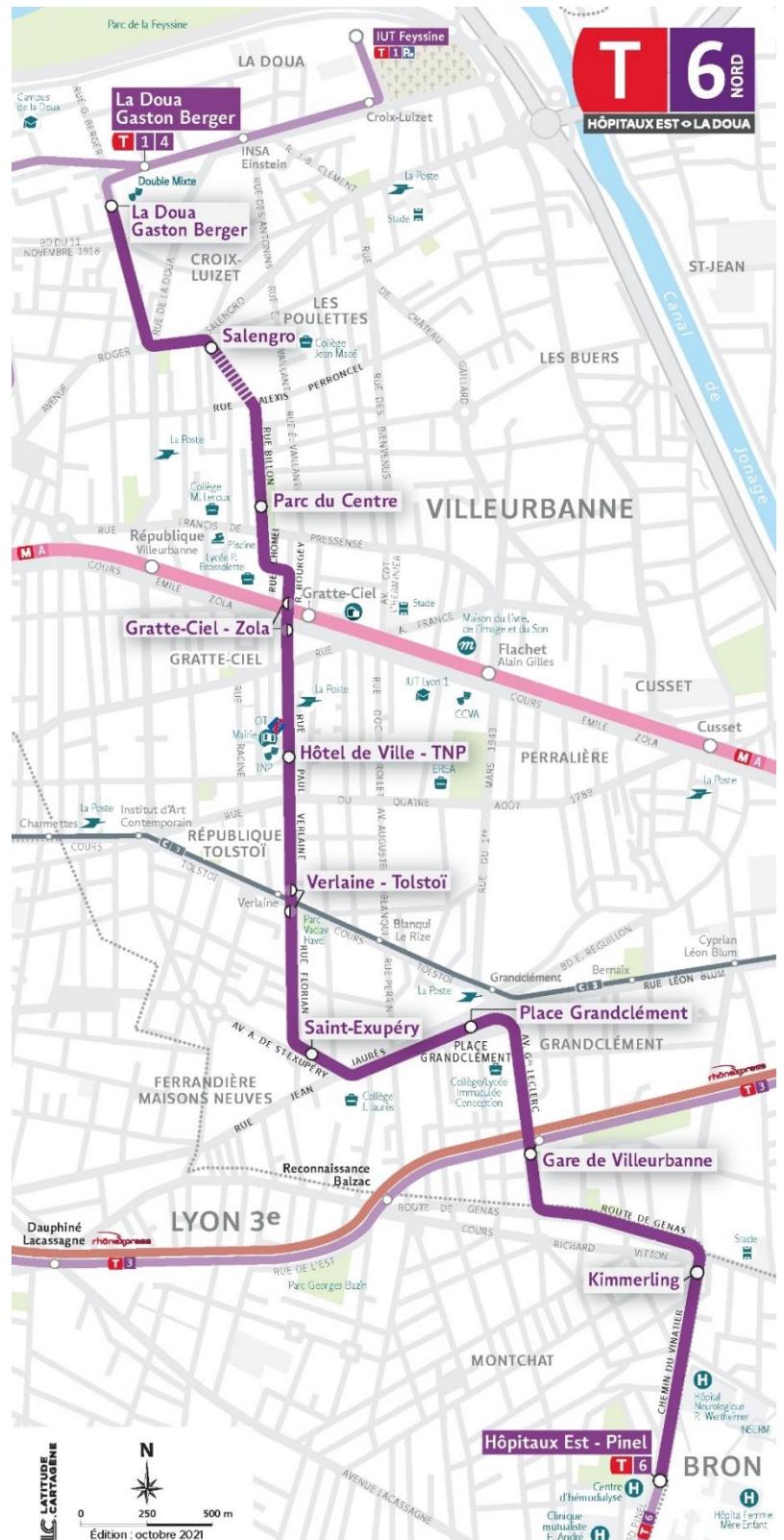


Figure 1 - Insertion du prolongement T6 Nord au sein du réseau de tramway existant

Le projet de tramway T6 Nord entre les Hôpitaux Est et La Doua s'inscrit dans la continuité du réseau global de transports en commun de l'agglomération lyonnaise (TCL), et des dernières mises en service de tramway comme celles de T1 à Debbourg en 2014 ou T6 entre Debbourg et les Hôpitaux Est fin 2019 mais aussi des autres prolongements ou nouvelles lignes de transport en commun (C3). À ce titre, le projet T6 Nord permettra d'achever le bouclage de la première ligne de tramway en rocade, intérieure au périphérique, inscrite au PDU depuis 1997.

Le projet T6 Nord s'accompagne :

- D'une requalification urbaine d'aménagements de façade à façade,
- De la création d'aménagements cyclables et piétons sur l'ensemble de son itinéraire.

Le tracé de la ligne T6 comporte la création de 10 nouvelles stations, positionnées en cohérence avec les équipements à desservir et une connexion optimale avec les autres modes de transports en commun.

En revanche, le projet T6 Nord ne comprend pas la création ou l'extension d'un centre de maintenance et de remisage, les capacités existantes ou développées dans le cadre d'autres projets permettront d'accueillir les nouvelles rames de tramway. Le projet ne comprend également pas de création de parc relais.

Le projet T6 Nord entre les Hôpitaux Est et la Doua répond à trois enjeux majeurs :

- Améliorer l'offre de transports collectifs afin de desservir et irriguer des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et les grands équipements, ainsi que d'accompagner la structuration de la ville en devenir
Cet objectif passe par deux étapes complémentaires :
 - La création d'un axe Nord-Sud, colonne vertébrale du développement d'une ville aujourd'hui traversée par plusieurs axes Est - Ouest connectés au centre de l'agglomération. Le passage de la ligne T6 dans le centre-ville de Villeurbanne favorisera son développement économique, urbain et paysager tout en organisant la vie urbaine autour d'un axe apaisé ;

- L'amélioration de l'offre en transports collectifs desservant des lieux :
 - de culture et de loisirs comme le Théâtre National Populaire (TNP), la salle des Gratte-Ciel, le Centre Culturel et de la Vie Associative, la maison Bertie Albrecht...
 - administratifs, avec notamment l'Hôtel de Ville de Villeurbanne,
 - d'éducation, avec les universités du Campus LyonTech La Doua - INSA Lyon, l'IUT B, plusieurs établissements d'enseignement du primaire et du secondaire,
 - de commerce, avec les polarités des Gratte-Ciel et de Grandclément,
 - de santé, tels que les Hôpitaux Est,
 - de projets urbains (projet urbain Les Genêts, ZAC Grandclément, réaménagement de la place Grandclément, ZAC Gratte-Ciel Centre-Ville, Ecocampus de La Doua...).
- Poursuivre le maillage du réseau de transports en commun sur l'Est de l'agglomération avec l'achèvement d'une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes du réseau sur l'Est de l'agglomération. La structuration du réseau de transports en commun devra s'étendre à des secteurs encore peu desservis tout en répondant à la densification attendue de la population dans le sillage des ZAC Gratte-Ciel et Grandclément. La réalisation complète de la ligne T6 depuis Hôpitaux Est vise ainsi à démultiplier l'efficacité de la desserte à partir de nombreux points de correspondance avec des lignes de métro, tramway et BHNS (métros A, B et D, tramways T1, T3, T4, Rhônexpress ainsi que la ligne C3) et futur (T9 et ligne Centre-Est). Pour chaque parcours périphérique, l'évitement du centre de l'agglomération devra permettre des gains de temps significatifs. De nouveaux services aux voyageurs se développeront à partir des connexions entre les différentes lignes de tramway et leurs infrastructures.
- Développer l'intermodalité : Ce troisième enjeu découle de la bonne réalisation des deux premiers : encourager un report modal de la voiture particulière sur les transports en commun et ainsi proposer une ville plus apaisée et moins polluée. La réalisation du projet T6 Nord incitera naturellement à l'abandon de la voiture particulière pour les déplacements de rocade. Grâce à un rabattement efficace vers les lignes fortes de métro (A, B et D) et de tramway (T1, T2, T3, T4, T5 et future T9), le projet améliorera également la part modale des transports en commun pour les flux radiaux.

1.3 Le périmètre de l'enquête publique unique

Le présent dossier est élaboré en vue de servir de support à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux relatifs à la réalisation de la ligne T6 Nord entre les Hôpitaux Est et le Campus de la Doua, et susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

Une enquête publique unique est prévue dans le cadre du projet T6 Nord. Elle portera sur :

- La présente enquête publique préalable à la DUP
- l'enquête parcellaire, en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la ligne T6 Nord entre les Hôpitaux Est et le Campus de la Doua
- L'enquête d'autorisation environnementale

1.4 Les conditions de l'enquête publique

1.4.1 Préambule

L'enquête publique est réalisée conformément :

- Au code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Au code de l'environnement notamment les articles R 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Au code de l'environnement notamment les articles L181-1 à 181-32 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,
- Au code de l'environnement notamment les articles R181-1 à D181-57 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,
- Au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet entre dans le champ d'application des décrets portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique a pour objet :

- De permettre au plus grand nombre possible de s'informer,
- De recueillir ses observations, suggestions et contre-propositions afin de permettre à l'autorité compétente (Préfecture) de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Plusieurs délibérations relatives au projet ont été prises par le Comité Syndical du SYTRAL notamment:

- Délibération 18.014 du 3/04/2018 qui acte la poursuite des études de T6 Nord,
- Délibération 18.050 du 26/11/2018 relative à l'approbation des objectifs et modalités de la concertation préalable (première concertation du 2 mai au 14 juin 2019),
- Délibération 19.037 du 16/10/2019 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable et poursuite des études (première concertation du 2 mai au 14 juin 2019),
- Délibération 21.006 du 08/02/2021 relative à l'autorisation d'engager l'opération et l'approbation de son programme prévisionnel,
- Délibération 21.007 du 08/02/2021 relative à l'approbation des objectifs et modalités de la concertation préalable prévisionnel (deuxième concertation du 15 mars au 12 avril 2021),
- Délibération 21.049 du 14/06/2021 relative à l'approbation du bilan de la concertation qui s'est déroulée du 15 mars au 12 avril 2021,
- Délibération du 10 décembre 2021 relative à l'approbation du dossier d'enquête publique préalable à la DUP, du dossier d'enquête parcellaire et du dossier de demande d'autorisation environnementale ainsi qu'à la réévaluation de l'enveloppe budgétaire du projet T6 Nord.

1.4.2 Étude d'impact ou évaluation environnementale systématique

L'article L.123-2 du code de l'environnement mentionne que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale doivent faire l'objet, préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, d'une enquête publique régie par le code de l'environnement.

L'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagement à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale soit de façon systématique, soit à l'issue de la procédure d'examen au cas par cas de l'Autorité Environnementale.

Le projet est notamment concerné par la rubrique 7 : Transports guidés de personnes - Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues : **étude d'impact systématique**.

Le projet est donc soumis à une étude d'impact systématique, qui constitue une pièce du présent dossier d'enquête préalable à la DUP.

1.4.3 Enquête publique selon le Code de l'Environnement

L'article L123-2 du code de l'environnement dispose que tout projet soumis à évaluation environnementale est soumis à enquête publique.

L'article 236 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (dite « loi de Grenelle II ») et le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement codifié au code de l'environnement, ont procédé à une réforme des procédures d'enquêtes publiques et au regroupement des enquêtes publiques existantes en deux catégories principales :

- L'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, régie par le code de l'environnement,
- L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les emprises foncières nécessaires au projet de prolongement de la ligne T6 ne sont pas toutes maîtrisées par le SYTRAL.

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers ou parcelles, conformément au code de l'expropriation.

Conformément à l'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par la procédure d'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique s'insère donc dans la procédure d'expropriation mais son déroulement est régi par les dispositions du code de l'environnement auquel le code de l'expropriation renvoie.

Le projet étant soumis à autorisation environnementale (cf. chapitre 2.3.4), il est prévu l'organisation d'une enquête publique unique portant sur la DUP, l'autorisation environnementale et l'enquête parcellaire, conformément à l'article L181-10 du code de l'environnement.

1.5 Le contenu du dossier DUP

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la DUP est composé des éléments suivants :

- La pièce A : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives, présentant le déroulement de l'enquête et les aspects juridiques attenants, comprenant également les bilans des concertations, la réponse de l'autorité environnementale au cadrage préalable et le courrier de la DRAC au sujet du diagnostic archéologique (la présente pièce),
- La pièce B : Plan de situation,
- La pièce C : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants : pièce présentant l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête est retenu.
- La pièce D : Plan général des travaux présentant au public les travaux liés à la réalisation du projet,
- La pièce E : Appréciation sommaire des dépenses, dans laquelle le montant des acquisitions foncières et le coût des travaux est distingué,
- La pièce F : Évaluation environnementale rédigée conformément aux articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement. L'évaluation environnementale évalue les incidences du projet sur l'environnement et propose les mesures d'évitement, de réduction, de compensation des impacts. L'évaluation environnementale sera composée de 4 documents :
 - Pièce F1 – Préambule et résumé non technique de l'étude d'impact,
 - Pièce F2 – Présentation et justification du projet,
 - Pièce F3 – État initial de l'environnement,
 - Pièce F4 – Analyse des impacts et mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (mesures ERC) et ses annexes.
- La pièce G : Dossier d'évaluation socio-économique, conformément au code des transports,
- La pièce H : Avis émis sur le projet et mémoires en réponse dont mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale.

2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération

2.1 Procédures menées avant la présente enquête publique

2.1.1 La concertation publique

La concertation préalable est prévue par le code de l'urbanisme (Art. L. 103-1 et L. 103-2, art. R. 103-1 à R. 103-3) pour les opérations qui en raison de leur importance ou de leur nature, « modifient de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ». Le projet de tramway T6 Nord entre les Hôpitaux Est – La Doua entre dans ce cadre.

2.1.1.1 Concertation en 2019

Une première procédure de concertation préalable a été menée du 2 mai au 14 juin 2019 pour le projet de tramway T6 Nord entre les hôpitaux Est et La Doua.

Le SYTRAL a approuvé le 16 novembre 2018 les objectifs et les modalités de la concertation préalable pour la ligne de tramway T6 Nord. Cette délibération proposait les modalités suivantes :

- Une durée minimale de concertation d'un mois au printemps 2019,
- La publication, dans un délai de quinze jours au moins avant le début de la concertation, d'un avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation sur les supports suivants :
 - Par voie dématérialisée sur le site internet du SYTRAL dédié au projet,
 - Par voie d'affichage, dans les mairies des communes et arrondissements directement concernés par le projet (Lyon 3ème, Villeurbanne et Bron),
 - Dans trois journaux locaux.
- Un dossier de concertation, présentant les objectifs du projet et de ses principales caractéristiques, mis à disposition du public dans chacune des mairies concernées, à la Métropole de Lyon et au SYTRAL, accompagné d'une plaquette synthétique et pédagogique à destination du grand public et d'un registre destiné à recueillir les observations de la population.
- Une page dédiée à la concertation sur le site internet du SYTRAL, espace d'information sur le projet, permettant de télécharger les documents relatifs à la concertation, le dépôt d'observations et de suggestions du public via un formulaire en ligne.
- L'organisation d'au moins deux réunions publiques par le SYTRAL.

Ainsi, deux réunions publiques, ouvertes à tous, ont été organisées au cours de la concertation :

- Réunion publique le 9 mai 2019 à 19h au Centre Culturel et de la Vie Associative (CCVA) 234 Cours Émile Zola à Villeurbanne,
- Réunion publique le 29 mai 2019 à 19h à Espace Part-Dieu - 36, rue Maurice Flandin à Lyon.

La réunion publique du 9 mai s'est tenue en présence d'environ 270 personnes, celle du 29 mai en présence d'environ 60 personnes (toutes les personnes n'ont pas signé la feuille d'emargement).

Deux « rendez-vous d'acteurs », sur invitation, ont également été organisés :

- Un rendez-vous avec les acteurs économiques s'est tenu au siège du SYTRAL le 22 mai 2019 de 19h à 21h, il était destiné notamment aux commerçants et entreprises présentes sur le périmètre du projet.
- Un rendez-vous avec les acteurs du monde associatif de la mobilité et de l'accessibilité s'est tenu au siège du SYTRAL le 5 juin 2019 de 18h à 20h30, il était destiné aux représentants de fédérations et d'associations d'usagers des transports, de cyclistes, de piétons et de personnes en situation de handicap. Ce rendez-vous d'acteurs a été précédé d'une visite de terrain dans l'après-midi pour ceux qui étaient disponibles.

690 contributions ont été collectées via la plateforme en ligne.

Des registres papiers ont été mis à disposition dans 6 lieux :

- Mairie de Villeurbanne,
- Mairie de Bron,
- Mairie de Lyon / Direction des déplacements urbains,
- Mairie de Lyon III,
- Siège de la Métropole de Lyon,
- Siège du SYTRAL.

Au total, 37 contributions ont été déposées sur les registres papier :

- 26 contributions ont été enregistrées sur le registre de la mairie de Villeurbanne,
- 9 contributions ont été déposées sur le registre du SYTRAL, dont 6 sont constituées de courriers adressés au SYTRAL et certains présentant des projets alternatifs détaillés, un des courriers est signé par 15 habitants du Parc du Centre,
- 2 contributions ont été enregistrées sur le registre de la mairie de Bron,
- Aucune contribution n'a été enregistrée sur le registre de Lyon (mairie centrale), Lyon III et sur le registre de la Métropole de Lyon.

Bilan de cette première concertation

Les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées ont fait l'objet d'une délibération du Comité Syndical du SYTRAL le 27 septembre 2019.

93% des personnes ayant déposé une contribution sont favorables au projet de T6 Nord, en l'état ou avec des modifications substantielles ou non substantielles.

4% des personnes sont contre le projet de T6 Nord de façon globale et 3% des contributions relèvent de questions ou remarques.

Parmi les personnes favorables au projet, de nombreuses contributions ont fait part de remarques sur des tracés alternatifs à ceux soumis à la concertation et ont notamment proposé :

- Autre tracé pour éviter le passage par l'avenue Henri Barbusse,
- Tracé global plus à l'Est,
- Autre tracé pour éviter le passage par la rue Billon.

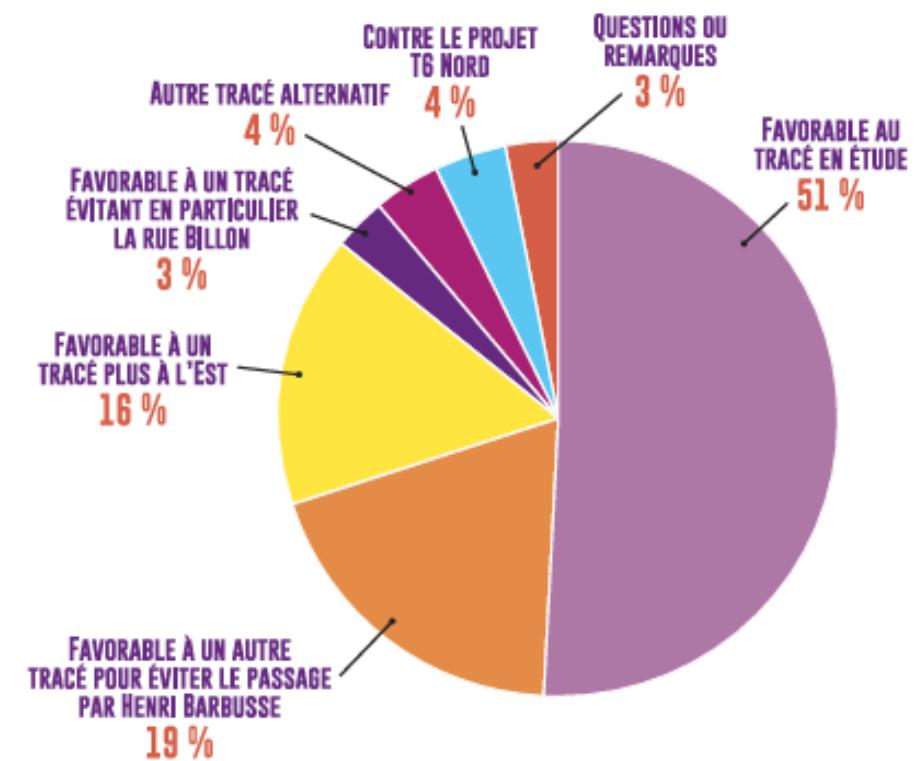


Figure 2 : Positionnement global des contributions par rapport au projet – Concertation du 2 mai au 14 juin 2019

Il apparaît que la majorité des contributions est donc favorable au tracé en étude. Pour autant, 42% proposent des alternatives sur le tracé global ou sur des tronçons particuliers. De plus, les réunions publiques ont concentré l'expression des inquiétudes et mécontentements générés par le tracé et notamment le passage avenue Barbusse.

Suites à donner

Au regard des contributions et des avis exprimés sur ce sujet, le SYTRAL a souhaité répondre aux inquiétudes concernant le passage du tramway sur cet axe du cœur des Gratte-ciel. Il a été ainsi proposé de réaliser des études complémentaires sur l'alternative de tracé par la rue Verlaine et le cours Emile Zola. En parallèle, les études sur l'insertion du tramway sur l'avenue Henri Barbusse ont été poursuivies, notamment pour déterminer les conditions d'une desserte optimale en transport en commun dans le respect du contexte patrimonial et des animations qui sont organisées dans ce secteur.

Le SYTRAL a poursuivi les études avec pour objectif d'optimiser l'insertion du tramway et d'en réduire les impacts sur les parcelles privées. Il a tenu compte par ailleurs, pour la poursuite de ces études, des futurs projets urbains en cours de programmation entre les rues Perroncel et Salengro / boulevard du 11 novembre 1918.

Le SYTRAL a proposé de ne pas retenir la variante par l'avenue Krüger pour la suite des études en raison des contraintes techniques qu'elle présente et des avis exprimés lors de la concertation.

La variante empruntant l'infrastructure T3 / Rhônexpress présentait des contraintes d'insertion et des impacts sur l'exploitation des lignes T3, Rhônexpress et T6 qui ont conduit également le SYTRAL à ne pas retenir cette variante et à poursuivre les études sur la variante route de Genas / Avenue du Général Leclerc.

Le SYTRAL a étudié par ailleurs une solution pour l'amélioration de la desserte de Pôle Pixel et de son environnement.

Au regard des avis exprimés, des études réalisées sur la variante Nord et tenant compte du consensus avec les établissements publics d'enseignement supérieur concernés, le SYTRAL a confirmé le choix préférentiel de la variante par l'avenue Gaston Berger permettant une correspondance avec les lignes T1 et T4.

Le SYTRAL a confirmé sa pleine adhésion aux objectifs formulés par le public et les associations. Le choix final de localisation des stations a pris en compte tout particulièrement à la qualité des correspondances avec les autres lignes de transports publics et à la desserte du territoire actuel et en devenir.

Le SYTRAL a tenu compte de la configuration du tracé et de son environnement humain et, à l'instar des autres projets de tramway, a proposé des dispositions techniques adaptées afin de supprimer ou de réduire les nuisances sonores, par exemple en adaptant la typologie de pose de voies à l'environnement du site.

Le SYTRAL a veillé, comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade à :

- Proposer et réaliser des aménagements de l'espace public de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public,
- Prendre en compte les problématiques liées aux mobilités actives et assurer la cohérence du projet avec le Plan d'Action pour les Mobilités Actives porté par la Métropole de Lyon,
- Proposer, à l'instar de tous les projets que le SYTRAL conduit et en concertation avec les associations, des aménagements permettant l'accessibilité de la ligne et de l'espace public, y compris pendant la phase travaux,
- Identifier dans la suite des études les zones qui peuvent être source de nuisances pour les riverains en matière de vibration ou de bruit et étudier les dispositions techniques adaptées à mettre en œuvre afin de les supprimer, réduire ou les compenser,
- Assurer l'accessibilité des logements et des commerces et maintenir les cheminements piétons tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.

2.1.1.2 Concertation en 2021

Confirmant ce qui avait été pressenti lors de la phase d'études préliminaires, la complexité technique de l'insertion de la ligne T6 à Villeurbanne s'accompagne d'enjeux forts. La première concertation a souligné l'opportunité d'une nouvelle analyse détaillée autour de divers critères. Compte tenu des défis qui l'accompagnent, et tandis que le nouveau plan de mandat confirme l'ambition du projet, le projet T6 Nord engage l'ensemble des acteurs : SYTRAL, Métropole et Villes, habitants, riverains et acteurs économiques de l'agglomération lyonnaise. **C'est dans ce contexte que les élus du territoire se sont prononcés en faveur d'une nouvelle concertation.**

En maturation depuis 2014, le projet T6 Nord apporte des solutions directes aux habitants des territoires traversés. Son ancrage à un réseau de transports lui-même en renouvellement et des possibilités de connexion étendues (avec les autres lignes de tramway notamment) lui donnent une portée supplémentaire.

Les contraintes techniques et les questionnements persistants sur une desserte à l'Est ont amené le SYTRAL et ses partenaires à se questionner à plusieurs reprises sur le tracé du T6 Nord, y compris suite à la concertation préalable de 2019. C'est pour ces raisons que le nouvel exécutif a souhaité reprendre une partie des études. Cette volonté vise notamment à assurer :

- Une desserte au plus près des besoins des habitants, pour apaiser la ville et réduire le recours à la voiture ;
- Le réaménagement des espaces traversés, avec une place forte accordée aux modes actifs, à la végétalisation de l'itinéraire, à la désimperméabilisation des emprises aujourd'hui très minérales ;
- Le maintien d'espaces publics fonctionnels (livraisons, accessibilité PMR...) ;
- Des impacts fonciers réduits au minimum ;
- Une anticipation forte des impacts travaux et la sécurisation des plannings.

Ainsi, une nouvelle phase de concertation préalable conformément aux dispositions des articles L103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121- 16 du code de l'environnement s'est déroulée du 15 mars au 12 avril 2021.

Cette concertation préalable s'appuie sur la mise à jour des études préliminaires et notamment l'analyse multicritères comparative de deux tracés :

- Le tracé « rouge » intègre les caractéristiques du tracé « historique », issu de la première concertation, retravaillées sous l'angle d'une insertion optimale et de dessertes efficaces ;
- Les enjeux d'un tracé desservant le Nord-Est ont été reconstruits et intégrés dans l'analyse multicritères. Ils constituent le tracé « vert ».



Figure 3 : Tracés présentés à la concertation publique du 15 mars au 12 avril 2021

Il est à noter que 3 variantes ont été étudiées mais écartées lors de cette concertation publique :

- Variante « Flachet » : Une variante joignant la place Grandclément et la rue Château Gaillard en passant par la rue Flachet a été étudiée par le SYTRAL. Orientée très à l'Est, elle avait pour objet de renforcer la desserte sur les quartiers Perralière, Les Buers et Croix-Luizet notamment. Cependant, cette variante ne répondait pas à l'objectif de desserte du cœur de Villeurbanne. Elle induisait une cohabitation avec le tissu pavillonnaire sur environ 1 400 m. Hormis Croix Luizet, peu de centralités urbaines seraient desservies. Enfin, les besoins fonciers seraient considérables autour de l'axe Émile Zola et, dans une moindre mesure, dans les secteurs Château Gaillard –Jean-Baptiste Clément.
- Variante Nord « Pressensé / Colin » : dans l'optique d'éviter un passage rue Billon, une variante Nord empruntant les rues Pressensé puis Colin (Nord du secteur Gratte-Ciel) a été étudiée. Réalisée dans le cadre de l'approfondissement du tracé « rouge », tracé historique issu de la première concertation, l'étude a mis en lumière des écueils importants tels qu'un profil de voirie contraint sur l'axe Pressensé, ainsi qu'un impact majeur sur les réseaux enterrés. Par ailleurs, ce tracé se serait inséré en doublon avec le Métro A sur un linéaire important (axe Gratte-Ciel – République).
- Variante « Perrin / Blanqui » : Ancré au tronçon commun jusqu'à Grandclément, un tracé « bleu » passant rue Perrin, avenue Blanqui, Cdt l'Herminier puis Bienvenus jusqu'à Gaston Berger a été approfondi tout au long de l'année 2020. Les difficultés propres à cette variante concernaient :
 - la réalisation technique, avec une insertion critique de la plateforme dans les secteurs Jaurès/Perrin, notamment au vu des difficultés de giration et des pentes, un dévoiement complexe des réseaux hors des rues empruntées par le tramway sur 2,3 km,
 - un risque de dérapage du planning dû à l'élargissement de la rue Rollet et aux contraintes de réseaux... ;
 - un niveau de desserte insuffisant (vis-à-vis des quartiers commerçants du centre-ville, mais aussi de l'Hôtel de Ville et du TNP, notamment), une moindre desserte de la population et des emplois (-10% à -15% par rapport au tracé « historique »), une cohabitation localement très complexe avec les cyclistes, ainsi qu'un risque de report de trafic sur des voies inadaptées.

Les modalités de cette concertation ont été définies et déclinées lors du Comité syndical du SYTRAL du 8 février 2021.

Les modalités de cette concertation ont prévu :

- L'affichage d'un avis relatif à l'objet et aux modalités du déroulement de la concertation dans les mairies des communes concernées (Villeurbanne, Lyon, Bron) et sa publication sur le site internet du SYTRAL et dans trois journaux locaux ;
- Un dossier permettant de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques, accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population ;
- Une page dédiée à la concertation sur le site internet du SYTRAL (www.sytral.fr), espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, le dépôt d'observations et de suggestions du public via un formulaire en ligne ;
- L'organisation de réunions publiques par le SYTRAL, en lien avec les mairies concernées.
- Des rendez-vous d'acteurs ont été organisés, sur invitations, pour des thématiques spécifiques pendant la période de concertation.
- L'objectif de la concertation a été de permettre aux collectivités, institutions, partenaires économiques, associations, commerçants, habitants et riverains d'être informés et de dialoguer avec le SYTRAL pour s'associer aux études préliminaires et aux réflexions sur le projet. Cette procédure a permis, dans la mesure du possible dans le cadre des contraintes techniques et financières, d'intégrer les préoccupations et les attentes de tous.

Le dispositif a pris en compte les contraintes liées au contexte sanitaire actuel tout en intégrant un fort volet digital dans ses modalités, le SYTRAL a néanmoins souhaité ne pas faire reposer la concertation sur de seuls dispositifs numériques, afin de permettre au plus grand nombre de prendre part à cette concertation.

Le périmètre de la concertation s'est concentré naturellement autour des villes concernées par le projet : Villeurbanne, Lyon et Bron. En outre, le dispositif de communication associé a permis aux habitants de la Métropole et usagers du réseau TCL de s'informer et de contribuer, notamment de façon dématérialisée. 5 lieux ont plus spécifiquement été identifiés comme lieux de la concertation. Ils ont permis au public de venir consulter les documents d'information et de donner son avis dans les supports dédiés à cet effet :

- Mairie de Villeurbanne, Place Lazare Goujon, 69100 VILLEURBANNE – de 9h00 à 17h00 sauf le mercredi de 10h30 à 17h00 ;
- Mairie de Bron, Place Weingarten, 69500 BRON – de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00 ;
- Mairie du IIIe arrondissement de Lyon, 18 rue François Garcin, 69003 LYON – de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 ;
- Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac, 69003 LYON – de 7h30 à 18h00 ;
- Siège du SYTRAL, 21 Boulevard Marius Vivier Merle, 69003 LYON – de 9h00 à 17h00.

La concertation publique s'est organisée autour :

- **De documents d'information :**

- Un dossier de concertation, pour mieux comprendre les objectifs et composantes du projet consultable en ligne et sur les lieux de la concertation,
- Un dépliant synthétique, distribué en boîtes aux lettres dans le périmètre du projet et disponible dans les lieux de la concertation,
- Des expositions se sont tenues sur les lieux de la concertation,
- Une plateforme participative en ligne dédiée au projet, pour retrouver l'ensemble des informations et documents : t6nord-sytral.fr

- **De la possibilité de donner son avis au travers :**

- De registres, disponibles dans les lieux de la concertation,
- D'un formulaire de contributions accessible sur la plateforme participative en ligne dédiée au projet,
- D'un questionnaire accessible en ligne et distribué en boîtes aux lettres dans le périmètre du projet et disponible dans les lieux de la concertation.

- **De temps de rencontre et d'échange**

- Des rencontres en ligne...
 - Une soirée d'ouverture, ouverte à tous, pour réunir l'ensemble des personnes souhaitant mieux comprendre le projet et échanger avec le SYTRAL,
 - Une rencontre avec les acteurs de la mobilité, de l'accessibilité, du développement économique, etc., sur invitation pour échanger autour des thématiques spécifiques les concernant.
 - Quatre ateliers de concertation pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes
- mais aussi sur le territoire du projet, dans le respect des règles sanitaires :
 - Des permanences, ouvertes à tous les habitants et commerçants des secteurs concernés qui se posent des questions sur le projet,
 - Des stands mobiles pour rencontrer les habitants et usagers sur leurs lieux de vie et de passage.

La plateforme participative de la concertation est à la fois :

- Un espace d'information permettant le téléchargement des documents relatifs au projet,
- Un outil de recueil en ligne des différents avis et questions adressées au SYTRAL, auxquels il répondra,
- Un espace personnel en ligne pour s'inscrire aux différents moments de rencontre et d'échange.

Cette plateforme d'échange est également un support d'échange avec le public pendant tout le projet.

Bilan de la concertation

Sur l'ensemble de la concertation préalable, 3 637 contributions ont été recueillies, à travers :

- Les avis : avis et questions en ligne, avis libres laissés dans les questionnaires en ligne et papier, dans les registres, par mail et par courrier ;
- Les questionnaires : réponses aux questions du questionnaire en ligne et papier,
- Les observations recueillies lors des rencontres, à savoir : les prises de parole et productions écrites lors de la soirée d'ouverture, de la rencontre des acteurs constitués et des ateliers.

La thématique la plus abordée par les participants, toutes modalités de contribution confondues, est celle des tracés (tronçon commun, tracé rouge, tracé vert, autres tracés). En effet, 81 % des avis de la concertation (1852 avis sur 2272 au total) abordent les tracés. Cette très forte proportion témoigne d'un intérêt partagé par les participants à se prononcer plutôt favorablement ou défavorablement sur les tracés proposés. Le tronçon commun est bien accueilli par les participants, alors que les tracés rouge et vert divisent davantage. Toutefois, à l'issue de la concertation, le tracé rouge semble privilégié par les participants. Il est tout de même important de souligner les nombreuses propositions d'autres tracés. D'autres propositions de tracé à l'Est du tracé vert ont également émergé et présentent l'avantage, selon les participants, de desservir des quartiers qui ont un besoin de transports en commun.

La thématique de la desserte est également abordée à de nombreuses reprises (24,8 % de l'ensemble des avis). Cette thématique comprend : l'accès aux quartiers résidentiels, aux équipements publics, aux services et aux secteurs plus à l'Est non desservis par les tracés. Les interconnexions avec d'autres modes de transport apparaissent également comme une préoccupation importante pour les participants. 24 % des répondants au questionnaire pensent que c'est une priorité à prendre en compte.

Une autre thématique très abordée par les participants est celle de l'environnement. 8,4 % des avis portent sur cette thématique et 22 % des réponses au questionnaire souhaitent que la lutte contre les îlots de chaleur soit prise en compte dans l'aménagement de T6 Nord. Les participants souhaitent préserver au maximum les espaces verts (publics et privés) présents à proximité du tracé et saisir l'opportunité de le végétaliser au maximum pour laisser plus de place à la nature en ville.

Ensuite, certaines thématiques sont abordées avec une occurrence semblable dans l'ensemble des modalités de contribution : l'aménagement (partage de la voirie, espaces publics), la circulation et le stationnement et l'insertion dans les secteurs contraints (impacts fonciers, nuisances).

Les participants souhaitent que le partage de la voirie entre les différents modes soit anticipé et que les cheminements soient les plus sécurisés possible, notamment pour les cycles et les piétons. Ils souhaitent également que les accès riverains soient facilités, dès la mise en service du tramway mais aussi durant la phase de travaux.

De plus, la circulation automobile préoccupe les participants puisqu'elle est aujourd'hui au cœur de nombreux déplacements quotidiens. Si les effets positifs du tramway sont attendus, tels que la décongestion de certains secteurs, des craintes sont exprimées quant au report de trafic qui pourrait émerger mais également sur les impacts possibles sur le stationnement.

Enfin, les participants souhaitent que les impacts fonciers liés à l'insertion du tramway soient limités autant que possible et quel que soit le tracé retenu. Les riverains concernés par les tracés craignent également la cohabitation avec les nuisances (bruit, vibration) du tramway et souhaitent que des mesures soient prises pour les éviter.

La forte mobilisation et les attentes exprimées dans les contributions confirment l'opportunité du projet. En effet, la majorité des participants juge nécessaire la réalisation d'une ligne de tramway pour desservir Villeurbanne. Ce projet est perçu comme une opportunité de connecter le territoire au réseau métropolitain avec un mode de transport collectif « lourd » qui sera régulier, rapide et fiable. Seulement

3,8 % des avis de la concertation remettent en question l'opportunité du projet en se positionnant contre ce mode de transport et en privilégiant d'autres modes (bus, métro ou encore voies express pour cycles). Le collectif « Pour une alternative au tramway » s'oppose à ce mode de transport sur le territoire de la métropole lyonnaise. Ce collectif est à l'origine d'une pétition intitulée « Moins de tram plus de solutions » qui a été déposée à la mairie de Lyon 3^{ème} et demande un moratoire sur l'extension des tramways sur le Grand-Lyon. Cette pétition a reçu 65 signatures à la fin de la concertation.

Dans les questionnaires, plus de 64 % des répondants au questionnaire envisagent d'être usagers du T6 Nord. Cette proportion témoigne de l'attractivité du projet soumis à concertation et plus globalement d'une bonne capacité de projection quant à l'utilisation du mode tramway.

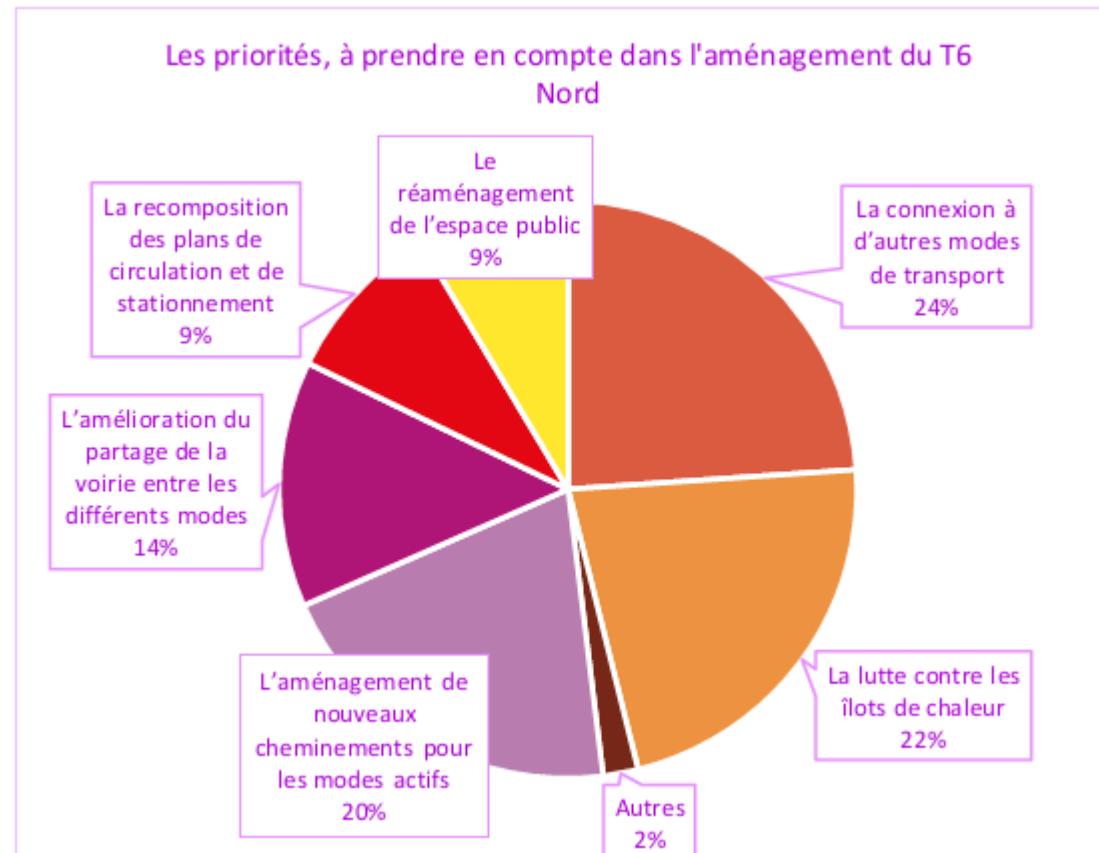


Figure 4 : Graphique des thématiques prioritaires à prendre en compte, issues des questionnaires

Suite à donner

L'opportunité du prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua desservant les communes de Bron, Lyon et Villeurbanne est confirmée par cette concertation préalable. **Le SYTRAL a donc décidé de poursuivre les études pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.**

Le tracé, au travers des deux itinéraires proposés a largement fait débat au cours de la concertation, que ce soit dans les différentes contributions recueillies que lors des rencontres organisées. Les deux itinéraires proposés ont révélé des atouts mais également des points de sensibilité, particulièrement sur les secteurs contraints traversés, notamment au Nord du tracé.

Au terme de la concertation et parmi les avis exprimés, le tracé rouge apparaît légèrement préférentiel pour les personnes ayant pris part à la concertation. À noter également que parmi les avis favorables au tracé rouge, un certain nombre se sont exprimés en faveur d'une modification de parcours.

En complément de cette concertation, les principaux éléments différenciant issus de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre des études préliminaires sont les suivants :

- Un linéaire d'intégration en secteur contraint plus important sur le tracé vert que sur le tracé rouge,
- Pour le tracé vert, des contraintes fortes pour l'intégration des modes actifs et la nécessité de déroger au PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives),
- Un impact important sur les déviations de réseaux pour le tracé vert (linéaire concerné et emprise travaux),
- Un risque sur l'exploitabilité de T6, T1/T4 et de la future ligne T9 sur le tronc commun Nord,

- Un montant d'opération plus élevé pour le tracé vert.

Enfin, concernant les propositions de modifications de parcours, la plupart avaient été étudiées dans le cadre des phases d'études de faisabilité ou préliminaires précédentes et écartées à l'issue d'analyses multicritères. Certaines contributions ont notamment proposé une variante au tracé rouge par les voies Pressensé et Colin, variante écartée au titre de son orientation plus à l'ouest, de son impact sur les voies traversées (circulation, stationnement, bandes plantées) et de son interface avec les réseaux existants.

Ainsi, les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées que formule le SYTRAL sont donc les suivantes :

- En ce qui concerne le tracé, les études préliminaires, les résultats de l'analyse multicritères et les enseignements de la concertation permettent de conforter le choix du SYTRAL de retenir le tracé rouge tel que proposé lors de la concertation préalable.
- En ce qui concerne les stations :
 - il est proposé de mutualiser les stations « Gare de Villeurbanne » et « Route de Genas » en une station unique « Gare de Villeurbanne » à implanter au sud de l'infrastructure de T3,
 - au regard des incertitudes et attentes quant à l'emplacement des stations au centre-ville de Villeurbanne, il est proposé d'approfondir la répartition géographique des stations sur ce tronçon dans le cadre des études d'avant-projet (AVP). Ce sujet sera également débattu en phase de concertation continue.
- En ce qui concerne l'accompagnement spécifique sur les secteurs contraints, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts fonciers sur les secteurs contraints et à mettre en place des mesures de limitation des nuisances sonores et des vibrations là où elles ne peuvent être évitées. Les études techniques chercheront à optimiser l'insertion du tramway et intégreront des dispositions visant à limiter au maximum les nuisances sonores et vibratoires. En concertation continue, des modalités spécifiques et de proximité seront mises en œuvre pour accompagner les riverains concernés.
- En ce qui concerne la desserte locale, le SYTRAL s'engage à lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface en lien avec la mise en service de T6 Nord afin de répondre à une meilleure desserte des quartiers Est de Villeurbanne.
- En ce qui concerne les volets intermodalité et modes actifs, le SYTRAL s'engage à :
 - travailler avec les services de la Métropole sur l'intégration des cycles et la cohérence avec le Plan d'action pour les Mobilités Actives (PAMA) et le projet de Réseau Express Vélo (REV) à proximité de T6 Nord,
 - travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie entre les différents modes,
 - mettre en œuvre les conditions d'une bonne intermodalité aux abords de chaque station.

- Sur les volets circulation et stationnement, le SYTRAL s'engage à travailler finement avec les services de la Métropole et des Villes sur le nouveau plan de circulation prenant en compte les impacts liés à l'arrivée du tramway et à mener une étude d'insertion des places de livraisons et maintien des accès riverains.
- Sur le volet environnement, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts sur les espaces verts et végétalisés existants et à proposer des aménagements qui participeront à la revégétalisation et à la réduction des îlots de chaleur sur l'ensemble des secteurs traversés.
- Pour les espaces publics, comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade, le SYTRAL s'engage à mener des études en lien avec l'ensemble des partenaires des secteurs concernés pour proposer et réaliser des aménagements de qualité, au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers. Il s'engage également à proposer des aménagements permettant l'accessibilité de la ligne et de l'espace public, y compris pendant les travaux.
- En ce qui concerne la phase travaux, le SYTRAL s'engage, comme pour tous ses projets à assurer l'accessibilité des logements et commerces et maintenir les cheminements piéton et cycles tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.

2.1.2 Concertation continue

Suite au bilan de la concertation, approuvé par son Comité syndical, le 14 juin 2021, le SYTRAL a pris l'engagement de mener une concertation et un dialogue continu jusqu'à la mise en service du prolongement de la ligne T6, prévue en 2026.

Cette concertation sera l'occasion d'échanger sur :

- la localisation précise des stations au sein des zones de desserte ;
- l'accompagnement spécifique sur les secteurs contraints ;
- la réorganisation du réseau de surface ;
- la définition des aménagements de voirie (aménagement pour modes actifs, circulation, stationnements...) ;
- l'aménagement des espaces publics (places, carrefours...) ;
- la configuration précise de la trame végétale et des nouveaux sites de plantation ;
- le maintien des fonctionnalités urbaines et riveraines pendant les travaux.

La poursuite des études, associée à la concertation continue, a permis d'aboutir à un projet consolidé, avant d'être soumis à enquête publique mi-2022.

Les échanges réalisés ont été les suivants :

- Deux rencontres dédiées aux riverains de la rue Billon le 28 juin 2021 et 7 septembre 2021, à Villeurbanne,
- Un atelier « Stations » le 13 septembre 2021, au Gymnase Alexandra David Neel, à Villeurbanne,
- Deux ateliers « Insertion » en visioconférence :
 - Le 19 octobre 2021: atelier « Secteur Sud » (Hôpitaux-Est > Avenue Jean Jaurès),
 - Le 20 octobre 2021: atelier « Secteur Centre-Nord » (Avenue St Exupéry – La Doua).

D'autres échanges pourront avoir également lieu selon les besoins.

2.1.3 Concertation avec les services de l'état et les collectivités territoriales

Cette phase vise à associer les services de l'État et les collectivités locales afin de :

- S'assurer que le projet ne porte atteinte à aucun intérêt public civil ou militaire dont l'État a la charge,
- Veiller au respect des dispositions législatives et réglementaires.

Le maître d'ouvrage initie la concertation, en saisissant le Préfet qui conduira la concertation et associera ses services décentralisés : Conservation Régionale des Monuments Historiques, France Domaine, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, Agence Régionale de la Santé, Direction Départementale des Territoires, Service Départemental d'Incendie et de Secours, Architecte des Bâtiments de France ...)

La concertation inter services se décompose en :

- Une phase de dialogue réalisée dans le cadre de la genèse et de la mise au point du projet (phase informelle),
- Une phase formalisée de concertation sous l'autorité du Préfet.

Phase informelle

Au cours des études, des réunions avec les différents services de l'État se sont tenues, tout d'abord afin de prendre en compte l'ensemble des données existantes sur l'aire d'étude, puis afin de partager l'avancement du projet et recueillir les avis des services.

La liste des services rencontrés est la suivante :

- Maires concernées,
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),
- Architecte des Bâtiments de France,
- Direction Départementale des Territoires (DDT),
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),
- Préfecture du Rhône.

Les phases informelles de la concertation inter-administrative avec les services cités ci-dessus se sont déroulées tout au long de l'avancement des études.

Phase formalisée

La concertation a été conduite, au niveau déconcentré, par le Préfet du Rhône, après le dépôt du dossier en parallèle de l'instruction de l'autorité environnementale. Elle s'est déroulée de janvier 2022 à avril 2022 .

2.1.4 Cadrage préalable

Conformément à l'article R.122-4 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage d'un projet « peut demander à l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet de rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact [...] ».

Ainsi, le SYTRAL a sollicité auprès de l'Autorité Environnementale (AE) un cadrage préalable en avril 2021.

Suite à cette demande de cadrage préalable, la MRAE a émis son avis le 22 juin 2021.

Sans revenir sur l'ensemble de l'avis, la MRAE a précisé en ce qui concerne le périmètre du projet décrit au chapitre 2 de la présente note : « Pour l'Autorité environnementale, le projet inclut également, au vu des termes du dossier de concertation publique : l'aménagement le cas échéant des interconnexions avec les lignes existantes (en particulier : C3, T3, T1-T4, Métro A, gare de Villeurbanne), la restructuration du réseau de transports en commun de surface (lignes de bus), la modification du plan de circulation routière , la relocalisation des marchés alimentaires et manufacturés du secteur Grandclément. Ces opérations seront à définir précisément. »

Dans le même avis, la MRAE a également précisé :

« L'étude d'impact du projet d'extension portera sur l'ensemble de son périmètre, tel que défini ci-dessus [paragraphe précédent] ; unique, elle sera l'objet d'actualisations éventuelles au fur et à mesure de l'avancée de la définition du projet et des autorisations nécessaires (cf. L. 122-1 et suivant du code de l'environnement). Le dispositif de pilotage du projet et de suivi de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation de ses incidences sur l'environnement en phase de travaux comme d'exploitation sera à décrire. Les sujets, objets des observations du public lors des concertations de 2019 et 2021, seront utilement suivis et les résultats afférents mis à disposition du public. L'étude d'impact fournie en 2016 à l'occasion de la réalisation du tronçon sud de la ligne T6 présentait une analyse du tronçon nord concluant alors, du fait du décalage de définition et de calendrier de réalisation, qu'elle ne faisait pas partie du même « programme de travaux ».

Sans revenir sur cette analyse, l'Autorité environnementale relève que les éléments du dossier fourni et du dossier de concertation publique de 2021 témoignent d'un lien fonctionnel fort entre ces deux tronçons de la même ligne, ce lien étant intrinsèque au projet d'extension et le justifiant.

Pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact produite à l'occasion de la réalisation de l'extension nord de la ligne T6 devra décrire précisément : - les attendus de la ligne T6 dans son ensemble, par rapport à son seul tronçon sud, déjà réalisé, et à son seul tronçon nord, à réaliser et objet du cadrage sollicité, - le tronçon sud de la ligne tel que réalisé et le retour d'expérience de sa réalisation (phase de travaux et phase d'exploitation), - les incidences de l'ensemble de la ligne T6 sur l'environnement, en sus des seules incidences du tronçon nord. »

Enfin, la MRAE attendait des mesures ERC en lien avec des retours d'expérience sur les autres projets de tramway sur l'agglomération lyonnaise.

Le maître d'ouvrage a pris en compte le cadrage préalable de la MRAE de la manière suivante :

- Le maître d'ouvrage précise que le projet de tramway T6 Nord entre les Hôpitaux Est et La Doua s'inscrit dans la continuité du réseau global de transports en commun de l'agglomération lyonnaise (TCL), et des dernières mises en service de tramway comme celles de T1 à Debbourg en 2014 ou T6 fin 2019 mais aussi des autres prolongements ou nouvelles lignes de transport en commun (C3). À ce titre, le projet T6 Nord permettra d'achever le bouclage de la première ligne de tramway en rocade, intérieure au périphérique, inscrite au PDU depuis 1997.

Il est néanmoins à noter que la ligne T6 n'a pas à vocation à être utilisée sur la totalité de son tracé par l'usager entre Debbourg et La Doua. En effet, si l'usager souhaite partir de Debbourg pour se rendre à La Doua, il aura plus de facilité en prenant la ligne B du métro jusqu'à Charpennes puis le tramway T1 ou T4. En revanche, il existe un fort besoin de déplacements entre Hôpitaux Est et La Doua, auquel répond le projet T6 Nord.

La ligne T6 existante et le projet T6 Nord sont donc considérés comme distincts en termes d'usage par le SYTRAL.

- Ainsi, l'état initial de l'environnement est réalisé au droit de l'aire d'étude du projet T6 Nord.
- Les impacts de T6 Sud seront abordés au même titre que les autres projets connus au sens de la réglementation (c'est-à-dire les projets ayant fait l'objet d'une autorisation environnementale ou d'une évaluation environnementale pour laquelle un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu public comme les ZAC Gratte-ciel, Grandclément, T6 Sud, C3, etc...) dans le chapitre sur les effets cumulés avec l'opération T6 Nord. Néanmoins afin d'avoir une vision globale des impacts de l'ensemble de la ligne T6 suite aux attentes de la MRAE, un chapitre spécifique des impacts de T6 Sud et T6 Nord est traité dans les effets cumulés.
- Enfin, dans la description des impacts du projet T6 Nord, celui-ci sera replacé, autant que possible, dans le contexte global notamment dans le cadre de l'amélioration des transports en commun, de l'amélioration des accès aux équipements de l'ensemble de l'agglomération, de l'amélioration de la qualité de l'air, de l'impact sur la circulation etc... L'objectif est que cette étude d'impact soit compréhensible par le grand public et les futurs usagers (articulation entre l'ensemble des lignes de transport de l'agglomération lyonnaise, stratégie de déplacement, intégration au sein du réseau...).

Ainsi l'étude d'impact du projet T6 Nord traite des impacts de T6 Nord et comprend une partie « Analyse des effets cumulés du projet T6 Nord avec la ligne T6 Sud existante » permettant d'appréhender de façon globale les impacts de l'ensemble de la ligne T6.

2.1.5 Consultation de l'autorité environnementale

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement (dans le cas présent le préfet de région qui s'appuie sur les services de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale -MRAE- Auvergne Rhône Alpes). Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public.

Une copie de l'avis de l'Autorité Environnementale formulé par la MRAE Auvergne Rhône Alpes sur le dossier d'étude d'impact est insérée dans la pièce H du dossier d'enquête publique.

2.2 Procédure d'enquête publique

2.2.1 Ouverture et organisation de l'enquête publique

Préalablement à l'ouverture de la présente enquête organisée par arrêté préfectoral et à la demande du Préfet, le Président du Tribunal Administratif désigne un commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête au sein de laquelle il choisit un président.

Le Préfet, après concertation avec le commissaire enquêteur, précise par arrêté quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle elle sera ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois, mais qui, par décision motivée du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, peut être prolongée pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsque le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.
- La ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête par les autorités compétentes pour statuer ;
- Le nom et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête, sa durée et ses modalités ;
- L'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- Lorsqu'il a été émis, l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, et le lieu où il peut être consulté.
- L'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées,
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

L'information du public est assurée par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par voie de publication locale ou par voie électronique.

Un avis portant les indications mentionnées ci-dessus à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné.

Cet avis est publié par voie d'affiches aux mairies de la commune et des arrondissements concernés sur le territoire desquels se situe le projet quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, lorsque celle-ci dispose d'un site.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

La personne responsable du projet assume les frais afférents à ces différentes mesures de publicité de l'enquête publique.

2.2.2 Déroulement de l'enquête publique

La présente enquête a pour but de recueillir les observations des personnes intéressées à la réalisation du projet T6 Nord, entre les hôpitaux Est et le campus de la Doua et de leur permettre ainsi, d'apporter notamment des éléments d'informations utiles à l'administration pour apprécier l'utilité publique du projet.

À cet effet, le dossier présente la nature et la localisation des travaux, les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à retenir le projet soumis à l'enquête et ses impacts sur l'environnement.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, la participation du public peut s'effectuer par voie électronique.

Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- Recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- Visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- Entendre toutes les personnes concernées par le projet qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- Organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du responsable du projet.

Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet visé au I de l'article L. 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

2.2.3 À l'issue de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur (ou au président de la commission d'enquête) et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) est garant de la neutralité de la procédure d'enquête publique. Après avoir examiné les observations consignées aux registres d'enquête, il est chargé d'établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et de rédiger des conclusions motivées.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier avec ses conclusions motivées au Préfet.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête) seront mis à la disposition du public à la Préfecture du Rhône et en mairie des communes et arrondissements de Lyon concernés par le projet et le resteront pendant un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

Une copie de ses pièces sera adressée au Président du Tribunal Administratif, aux mairies des communes et arrondissements de Lyon concernés et au maître d'ouvrage.

Au vu des observations du public, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, il appartiendra au maître d'ouvrage d'approuver, le cas échéant, la réalisation des travaux du projet de tramway T6 Nord au besoin après modification du projet soumis à l'enquête.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra ainsi différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte, notamment, des observations recueillies au cours de l'enquête. Si des modifications substantielles en résultent, une nouvelle enquête serait alors organisée.

2.3 Autres autorisations et procédures nécessaires pour réaliser le projet

2.3.1 La déclaration de projet

Les articles L. 126-1 du code de l'environnement et L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoient que le Maître d'Ouvrage d'un projet public ayant donné lieu à enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération.

Ainsi, à l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage se prononcera dans un délai qui ne peut excéder six mois, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public.

Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

2.3.2 La déclaration d'utilité publique

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé, l'autorité de l'État compétente décide de la déclaration d'utilité publique.

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération. Il devra également intégrer des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article L.122-2 du code de l'expropriation, notamment celles issues de l'étude d'impact.

L'acte déclarant l'utilité publique de l'opération doit de plus préciser le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, lequel ne peut être supérieur à cinq ans (article L121-4 du code de l'expropriation). Lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à cinq ans, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale.

L'arrêté de déclaration d'utilité publique permet de reconnaître l'utilité publique du projet préalablement à l'expropriation lorsque celle-ci est nécessaire. Si tel est le cas, l'expropriation devra être précédée sur le plan administratif d'une enquête parcellaire indiquant quels sont les biens immobiliers à exproprier. En cas de désaccord entre l'expropriant et les personnes expropriées, une phase judiciaire pourra être engagée devant le juge de l'expropriation.

Conformément à l'article L.121-1 du code de l'expropriation, la Déclaration d'utilité Publique (DUP) sera prononcée par arrêté préfectoral et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication audit recueil.

2.3.3 L'enquête parcellaire et la procédure judiciaire d'expropriation

L'expropriation est une procédure à la fois administrative relevant de la compétence du préfet et judiciaire relevant de la compétence du Juge de l'expropriation qui comprend les quatre étapes suivantes :

- La phase administrative :
 - *La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet* : l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet n'est pas un acte créateur de droits, il n'opère pas de transfert de propriété et autorise seulement l'autorité expropriante à poursuivre la procédure d'expropriation sans toutefois l'y contraindre.
 - *La cessibilité des parcelles* dont l'acquisition s'avère nécessaire en vue de la réalisation du projet. L'arrêté de cessibilité détermine les parcelles à exproprier ainsi que l'identité de leurs propriétaires. Cet arrêté constitue la base légale de l'expropriation et doit être transmis par l'autorité préfectorale au Juge de l'expropriation.
- La phase judiciaire :
 - *Le transfert de propriété* : le Juge de l'expropriation prononce par ordonnance et au profit de l'autorité expropriante l'expropriation des immeubles ou droits réels déclarés cessibles par arrêté préfectoral. Le droit de propriété est transféré à l'expropriant à la date de l'ordonnance.

L'ordonnance d'expropriation éteint, par elle-même, tous droits réels ou personnel existant sur les immeubles expropriés.

- *La fixation des indemnités* : à défaut d'accord amiable entre les différentes parties, le Juge de l'expropriation – saisi par l'autorité expropriante et/ou la/les personnes expropriées – fixe le montant des indemnités. Les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation, et doivent être versées dans un délai de trois mois à compter de la notification de l'ordonnance.

Tant que les indemnités ne lui ont pas été versées ou consignées, l'exproprié conserve la jouissance de ses biens. La prise de possession ne peut donc intervenir que passé le délai d'un mois suivant le paiement ou la consignation des indemnités.

L'enquête parcellaire est conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles R131-1 et suivants) et est envisagée de manière concomitante à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Elle a pour but de procéder à la détermination contradictoire des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

À l'issue de l'enquête parcellaire et de l'enquête préalable à la DUP, après l'obtention de l'arrêté DUP, l'arrêté préfectoral de cessibilité permettra de déclarer cessibles les biens immobiliers dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Indépendamment des accords à l'amiable qui pourront être passés pour la cession des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, la procédure d'expropriation judiciaire sera conduite, si nécessaire, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.3.4 Procédure d'autorisation environnementale

Tout projet soumis à Autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ou à Autorisation au titre de la loi sur l'eau (procédure IOTA - installations, ouvrages, travaux et activités ayant une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques.) est tenu de déposer une demande d'autorisation environnementale qui se traduit, notamment, par une enquête publique et l'obtention d'un arrêté préfectoral.

En ce qui concerne la procédure ICPE, les sites de maintenance et de remisage peuvent être, en fonction de leur superficie, soumis à la rubrique 2930 (ateliers de réparation et d'entretien de véhicule et engins à moteur) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. **Comme le projet de tramway T6 Nord ne comprend pas de centre de maintenance, il ne sera pas soumis à une procédure ICPE.**

En ce qui concerne la procédure IOTA, le projet de tramway T6 Nord ne comprend ni parc relais ni centre de maintenance. Le projet s'inscrit en milieu urbain et se situe au droit de remontées potentielles de nappes et réseaux du PPRI du Grand Lyon. Le projet prévoit l'infiltration des eaux de ruissellement de la plateforme dès que cela est possible ainsi qu'une déconnexion des eaux pluviales de certains bâtiments le long du projet.. Le projet T6 Nord envisage l'infiltration d'eaux de ruissellement d'une surface d'environ 12 ha.

Il prévoit également la création de forages pour l'arrosage éventuel de la plateforme enherbée du tramway.

Ainsi, le projet T6 Nord pourra être concerné par les rubriques loi sur l'eau suivantes, prévues à l'article R214-1 du code de l'environnement :

- La rubrique 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation), supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (Déclaration).
- Rubrique 1.1.1 ;0 : Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau. : Déclaration
- La rubrique 1.1.2.0 : prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant :1° Supérieur ou égal à 200 000 m³/ an (Autorisation) ; 2° Supérieur à 10 000 m³/ an mais inférieur à 200 000 m³/ an (Déclaration).

Le projet T6 Sud a fait l'objet d'une déclaration loi sur l'eau pour l'infiltration de 13.45 ha (rubrique 2.1.5.0).

Conformément à l'article R 214-42 du code de l'environnement :

« Si plusieurs ouvrages, installations, catégories de travaux ou d'activités doivent être réalisés par la même personne sur le même site, une seule demande d'autorisation ou une seule déclaration peut être présentée pour l'ensemble de ces installations.

Il en est obligatoirement ainsi lorsque les ouvrages, installations, travaux ou activités dépendent de la même personne, de la même exploitation ou du même établissement et concernent le même milieu aquatique, si leur ensemble dépasse le seuil fixé par la nomenclature des opérations ou activités soumises à autorisation ou à déclaration, alors même que, pris individuellement, ils sont en dessous du seuil prévu par la nomenclature, que leur réalisation soit simultanée ou successive.

Lorsque la réalisation d'opérations simultanées ou successives fait apparaître que le découpage qui a été opéré a eu pour effet de soustraire un projet aux dispositions de l'alinéa précédent, le préfet fait application de l'article L. 171-7.»

La ligne T6 Sud et le projet T6 Nord se situent au droit de deux nappes souterraines : la nappe fluvioglaciaire et la nappe alluviale du Rhône. Le rapport relatif à l'Étude des ressources stratégiques pour l'eau potable sur le territoire de l'Est lyonnais - Phase 1", de GINGER-BURGEAP daté du 8 juin 2018, précise le lien entre les nappes fluvioglaciaires et alluviale du Rhône. Ainsi, ces deux nappes sont considérées comme un même milieu aquatique.

Ainsi, il convient pour définir le régime loi sur l'eau de T6 Nord de prendre en compte l'ensemble de la ligne de tramway T6 à savoir T6 Sud et T6 Nord. Avec une surface à traiter d'environ 12 hectares pour T6 Nord et de 13.45 ha pour T6 Sud, le seuil d'autorisation de 20 ha de la rubrique 2.1.5.0 est dépassé.

Ainsi, le projet T6 Nord est soumis à autorisation loi sur l'eau donc à autorisation environnementale.

Comme vu précédemment, il est prévu une enquête unique.

2.3.5 La procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées

Dès le démarrage du projet, des expertises écologiques ont été lancées afin de prendre en compte les sensibilités écologiques le long du projet. Il est à noter que le projet s'inscrit essentiellement en milieu urbain. Le projet T6 Nord a fait l'objet d'éco-conception et des mesures d'évitement et de réduction sont mises en œuvre par anticipation pour éviter et réduire les impacts sur les espèces protégées et les habitats accueillant des espèces protégées. **Les impacts après mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement sont jugées négligeables et ne nécessitent pas la mise en œuvre d'une procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées.**

D'autre part, le projet s'accompagne de mesures visant à favoriser la biodiversité en milieu urbain.

2.3.6 La procédure Natura 2000

Le présent dossier d'enquête publique comporte une évaluation préliminaire des incidences sur le réseau Natura 2000 (Pièce F Évaluation environnementale du présent dossier). **Cette évaluation conclut sur l'absence d'incidences de T6 Nord sur les sites Natura 2000.**

2.3.7 Étude préalable agricole et mesures de compensation collective agricole

Le code rural et de la pêche maritime (Art. L112-1-3 et D-112-1-18 et s.) impose une compensation collective agricole (visant à consolider l'économie agricole du territoire) pour certains projets ayant des impacts. Sont concernés les projets soumis à une étude d'impact « systématique » et situés sur une zone agricole, forestière ou naturelle, ou dans une zone à urbaniser qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les trois années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, et lorsque la surface agricole prélevée de manière définitive dépasse certains seuils.

Le projet T6 Nord est soumis à évaluation environnementale systématique. Néanmoins, il se situe en milieu urbain essentiellement sur des voiries existantes, il n'intercepte aucune zone à urbaniser qui est ou a été affectée à une activité agricole.

Ainsi, le projet T6 Nord n'est pas concerné par une étude préalable agricole et mesures de compensation collective agricole.

2.3.8 Demande d'autorisation de défrichement

La procédure d'autorisation de défrichement est régie par les articles L341-1 et suivants et R.341-1 et suivants du Code forestier.

Un défrichement est toute opération volontaire qui a pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Nul ne peut ainsi user du droit de défricher sans avoir préalablement obtenu une autorisation délivrée par l'autorité administrative compétente de l'État.

Le projet T6 Nord se situant en milieu urbain et ne nécessitant pas de défrichement (il n'intercepte aucun terrain boisé), il n'est pas soumis à une demande d'autorisation de défrichement.

2.3.9 Mise en compatibilité du PLU-H de l'agglomération lyonnaise

Lorsqu'un projet soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas compatible avec les dispositions d'un Plan local d'urbanisme (PLU), l'opération ne peut être réalisée que si l'on recourt à la procédure de DUP emportant mise en compatibilité du PLU prévue à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

Après analyse, le projet T6 Nord est compatible avec le PLU-H. Sa réalisation ne nécessite pas une mise en compatibilité du PLU-H.

2.3.10 L'autorisation de travaux dans le périmètre de monument historique

Le projet T6 Nord n'intercepte aucun périmètre de monuments historiques.

Il n'est donc pas concerné par une procédure d'autorisation de travaux à proximité de monuments historiques.

2.3.11 L'autorisation de travaux en site classé ou inscrit

Le projet T6 Nord n'intercepte aucun périmètre de site classé ou inscrit.

Il n'est donc pas concerné par une autorisation de travaux en site classé ou inscrit.

2.3.12 Autorisation préalable aux travaux compris dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable

Les sites patrimoniaux remarquables ont été créés par la loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Ce dispositif a pour objectif de protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager de nos territoires.

Les sites patrimoniaux remarquables se substituent aux anciens dispositifs de protection :

- Secteurs sauvegardés,
- Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP),
- Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).

Ces derniers ont été automatiquement transformés par la loi en sites patrimoniaux remarquables.

Dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, sont soumis à une autorisation préalable les travaux susceptibles de modifier l'état des parties extérieures des immeubles bâties, y compris du second œuvre, ou des immeubles non bâties.

Sur le secteur du centre-ville de Villeurbanne, le projet T6 Nord traverse un Site Patrimonial Remarquable (SPR) « Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) de Villeurbanne – Gratte-Ciel ».

Ainsi, le projet T6 Nord sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et à une autorisation préalable aux travaux compris dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable.

Il est à noter que le permis d'aménager tient lieu de l'autorisation prévue, dès lors que la décision a fait l'objet de l'accord de l'architecte des Bâtiments de France (Cf. chapitre 2.3.16).

2.3.13 Archéologie préventive

Cette procédure vise à éviter que le patrimoine historique ne soit détruit lors de travaux d'aménagement ou d'urbanisation.

Les prescriptions archéologiques sont édictées dans le cadre de l'instruction des dossiers d'autorisation d'urbanisme (Permis de Construire, Permis d'Aménager) ou des dossiers soumis à étude d'impact, soit dans le cadre de la procédure de saisine anticipée.

Un dossier de saisine préventive a été réalisé sur le projet de tramway T6 Nord et transmis à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) le 9 mars 2020.

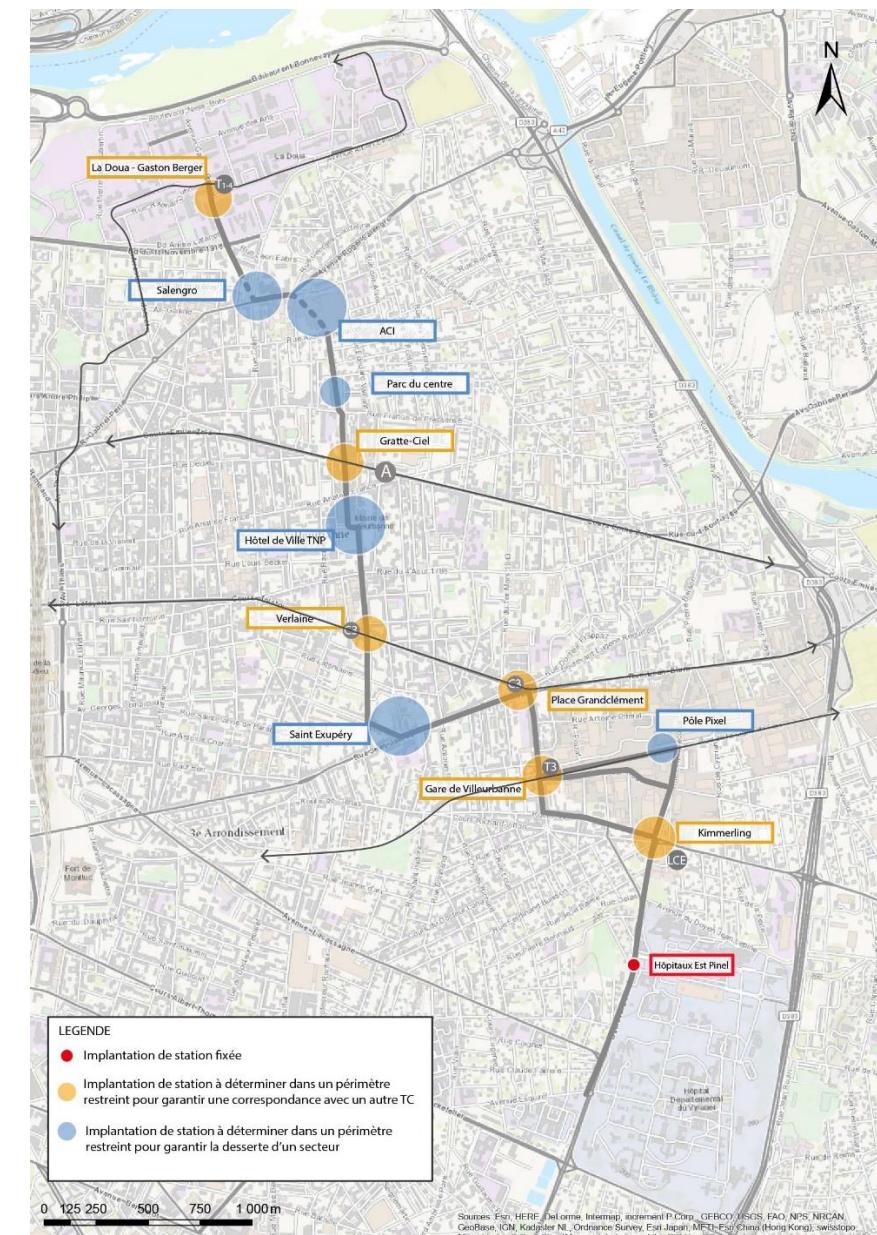


Figure 5 : Tracé et localisation approximative des stations (source : dossier de saisine archéologie préventive)

Sur la base du dossier de saisine préventive, en l'état actuel des connaissances archéologiques sur le secteur concerné et de la nature et de l'impact des travaux projetés, la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) a jugé, en date du 5 juin 2020, que les travaux ne semblaient pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine et que ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

2.3.14 Permis de démolir

D'après les EP réalisées, certains bâtiments nécessiteront d'être démolis pour la réalisation du tramway.

Ainsi, conformément à l'article L.421-3 du code de l'urbanisme, le projet pourra nécessiter des permis de démolir dans les secteurs concernés par des protections particulières.

2.3.15 Permis de construire

Le projet T6 Nord ne comprend pas de site de maintenance, ni de parc relais. Selon la superficie des sous stations et des locaux d'exploitation, si elles nécessitent la construction d'un bâtiment et que ce bâtiment dépasse 20 m², elles nécessiteront un permis de construire.

2.3.16 Permis d'aménager

L'article R.421-21 du code de l'urbanisme précise que : « Dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des monuments historiques, la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager. »

Comme vu précédemment, le projet T6 Nord est concerné par le SPR « Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) de Villeurbanne – Gratte-Ciel ».

Les travaux sur les voiries inscrites dans ce périmètre sont donc concernés par un permis d'aménager.

2.3.17 Procédure de création de servitudes pour l'ancrage des lignes électriques

En raison du manque d'espace pour la pose de poteaux supports des lignes électriques sur certains segments du tracé ou pour des raisons esthétiques et techniques diverses, il est possible d'utiliser la technique de fixation des Lignes Aériennes de Contact (LAC) par des éléments ancrés en façade des immeubles riverains de la voie publique.

Dans ce cas, des négociations amiables seront effectuées, en vue de la conclusion de conventions relatives à la constitution de servitudes d'appui-accrochages sur les immeubles concernés. En cas de silence ou refus des propriétaires, il sera prévu l'organisation d'une enquête publique instituant les servitudes relatives à l'ancrage des lignes électriques, conformément aux dispositions du Code des Relations entre le Public et l'Administration et du Code de la voirie routière.

Cette procédure sera réalisée ultérieurement au dossier d'enquête préalable à la DUP.

2.3.18 Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du domaine public

Le projet T6 Nord s'inscrit en partie sur des emprises publiques (domaine public).

Les autorisations nécessaires à l'implantation des ouvrages et à la réalisation des travaux doivent être sollicitées.

Afin de permettre la réalisation du projet, **des conventions seront conclues entre le Sytral et les villes de Lyon, Villeurbanne et Bron ou la Métropole de Lyon actant le principe de l'occupation du domaine public communal ou métropolitain.**

2.3.19 Dossier Bruit de chantier

L'article R. 571-50 du code de l'environnement stipule :

« Préalablement au démarrage d'un chantier de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres, le maître d'ouvrage fournit au préfet de chacun des départements concernés et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ces éléments doivent parvenir aux autorités concernées un mois au moins avant le démarrage du chantier.

Au vu de ces éléments, le préfet peut, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

Faute de réponse dans le délai de quinze jours suivant la demande du préfet, cet avis est réputé favorable.

Lorsque les travaux concernent plusieurs départements, l'arrêté est pris conjointement par les préfets de ces départements.

Le maître d'ouvrage informe le public de ces éléments par tout moyen approprié. »

Aucun niveau sonore à respecter n'est fixé.

Un dossier bruit de chantier devrait être réalisé au moins un mois avant le démarrage des travaux.

2.3.20 Procédure relative à la sécurité du transport guidé

Conformément au décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les travaux de construction d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'État ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'État, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. La mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'État, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

Cette procédure est constituée de trois grandes étapes :

- Approbation par le Préfet d'un dossier de définition de sécurité (DDS) qui présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement. Il est accompagné d'une analyse sommaire de ces accidents et dangers et des catégories de mesures envisagées pour y faire face. Il présente les principaux enjeux en matière de sécurité ainsi que les éléments permettant de vérifier que le projet est conçu et réalisé de telle sorte que le niveau global de sécurité à l'égard des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant ou à celui des systèmes existants assurant des services comparables (objectif GAME). Il prévoit, en outre, les normes de qualité qui seront mises en œuvre pour la conception et la réalisation du projet.
- Approbation par le Préfet d'un dossier préliminaire de sécurité (DPS) qui doit démontrer, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, que les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour le projet ainsi que le programme prévu d'essais et de tests, permettent d'atteindre l'objectif de sécurité tout au long de la durée de vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, et de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport. Les travaux de réalisation ne peuvent être engagés qu'après l'approbation du DPS.
- Approbation par le Préfet d'un dossier de sécurité (DS) et d'un règlement de sécurité (RS). Le dossier de sécurité doit démontrer qu'à l'issue des travaux de réalisation du projet, l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le DPS sont satisfaites. Il doit également démontrer que l'objectif GAME pourra être atteint tout au long de la durée de vie du système et que les évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du DPS ne remettent pas en cause l'objectif de sécurité. Il doit également présenter les solutions retenues pour répondre aux observations et recommandations éventuellement exprimées par les experts ou organismes qualifiés.

2.3.21 Autorisation de mise en exploitation commerciale

Cette procédure, ponctuée de plusieurs étapes, vise à permettre la vérification par le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), organe de tutelle pour le compte de l'État, de la sécurité du projet, qui rentre dans la catégorie des projets de transports publics guidés.

L'ensemble de la procédure est régi par la loi SIST (Sécurité des Infrastructures et Systèmes de Transports) du 3 janvier 2002 et le décret STPG (Systèmes de Transports Publics Guidés) du 9 mai 2003.

L'instruction technique est conduite selon le principe du double regard : les propositions du maître d'œuvre sont soumises à l'analyse critique d'un OQA (Organisme Qualifié Agrée) désigné par la maître d'ouvrage.

Ce processus se déroule de manière continue en phase de conception et de réalisation du projet.

L'agrément de chaque dossier, tels qu'identifiés ci-dessus, est nécessaire in fine pour la délivrance par le préfet de l'autorisation d'exploitation.

2.3.22 Étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP)

L'objectif de l'ESSP est de prévenir le risque de malveillance pouvant peser sur des bâtiments, des équipements collectifs ou des zones d'aménagement, qui n'intégreraient pas des dispositifs et mesures permettant d'assurer une sécurité optimale des personnes et des biens.

La loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, codifiée à l'article LIII-3-1 du code de l'urbanisme, impose la réalisation d'une étude de sûreté et de sécurité publique pour tous les projets d'aménagement, de réalisation d'équipements collectifs et des programmes de construction qui, par leur importance, leur localisation ou leurs caractéristiques propres peuvent avoir des incidences sur la protection des personnes et des biens contre les menaces et les agressions.

Le décret du 24 mars 2011 relatif aux études de sécurité publique, entré en vigueur le 1^{er} juin 2011, a sensiblement étendu le champ d'application des ESSP.

Il abaisse de 100 000 à 70 000 m² le seuil de la surface plancher retenue pour soumettre les opérations d'aménagement à ESSP, et étend le champ d'application des études à certaines catégories d'établissements recevant du public et à certaines opérations de rénovation urbaine. Il procède également à une redéfinition du contenu des ESSP.

Pour toute demande d'autorisation d'urbanisme déposée après le 1er juin 2011, les règles présentées ci-dessous s'appliquent pour les municipalités de plus de 100 000 habitants :

Opérations de construction
Création d'un établissement recevant du public (ERP) de catégorie 1 ($> 1\ 500$ personnes) ou 2 (entre 701 et 1 500 personnes).
Travaux portant sur des ERP de 1 ^{ère} ou 2 ^{ème} catégorie existants, ainsi que sur les collèges et lycées de 3 ^{ème} catégorie, dès lors qu'ils nécessitent un permis de construire et qu'ils ont pour effet, soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique.
Toute opération de construction soumise à permis de construire, qui crée une surface plancher supérieure ou égale à 70 000 m ² .
Création d'un collège ou lycée classé en ERP 1, 2 ou 3.
Création d'une nouvelle gare (ferroviaire, routière ou maritime) classée en ERP 1 ou 2, ainsi que les travaux ou aménagements d'une gare existante, dès lors qu'ils nécessitent un permis de construire et qu'ils ont pour effet, soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique.
Opérations d'aménagement
Opérations d'aménagement (ZAC, lotissements...) dont un dossier de création a été approuvé après le 1 ^{er} juin 2011 et qui, en une ou plusieurs phases, ont pour effet de créer une surface hors œuvre nette supérieure (SHON) à 70 000 m ² .
Opérations de rénovation urbaine
Opérations de rénovation urbaine qui font l'objet d'une convention pluriannuelle avec l'agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), signée après le 1 ^{er} juin 2011 ou n'ayant pas encore fait l'objet d'une demande de subvention à l'ANRU au 1 ^{er} juin 2011.

Les aménagements urbains et l'infrastructure de transport créés ne répondent pas aux critères définis par la partie réglementaire du décret « ESSP ».

Le projet n'est donc pas soumis réglementairement à une étude de sûreté et de sécurité publique.

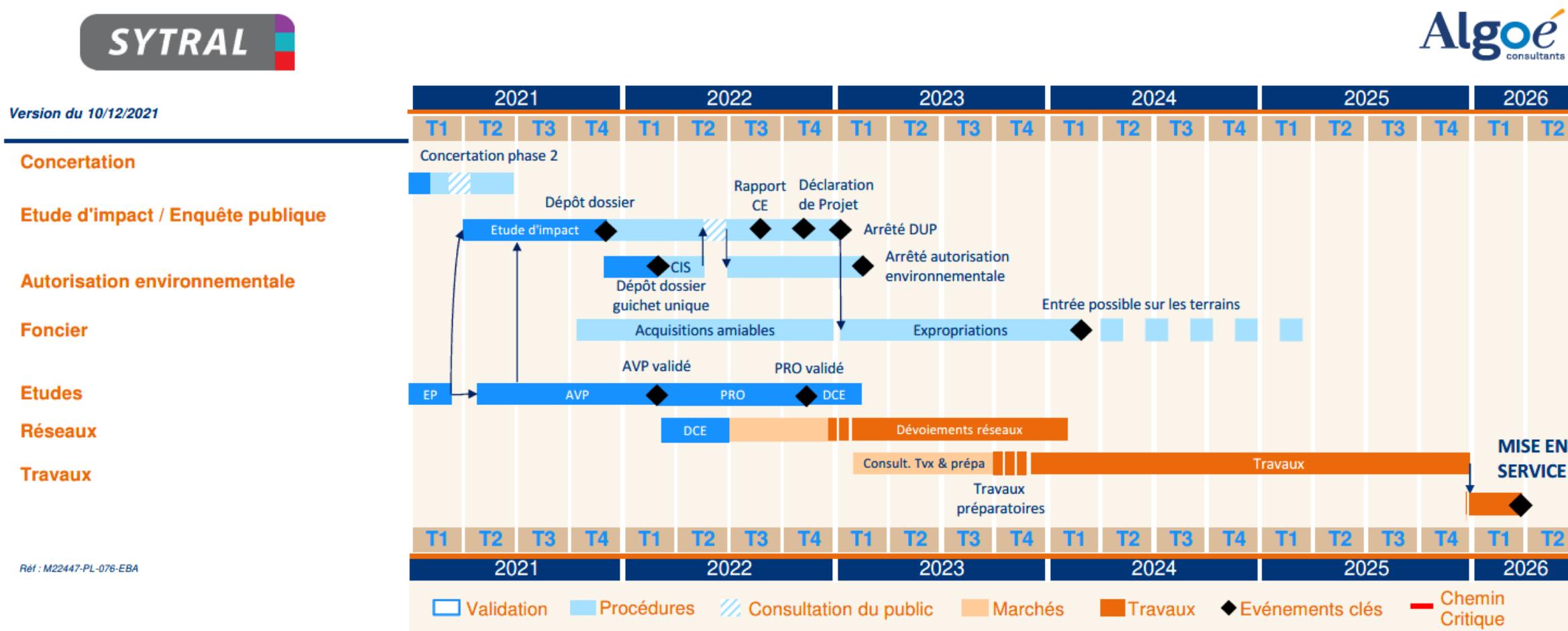
2.4 Les études de détails

Le Sytral engagera sous sa propre responsabilité les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.

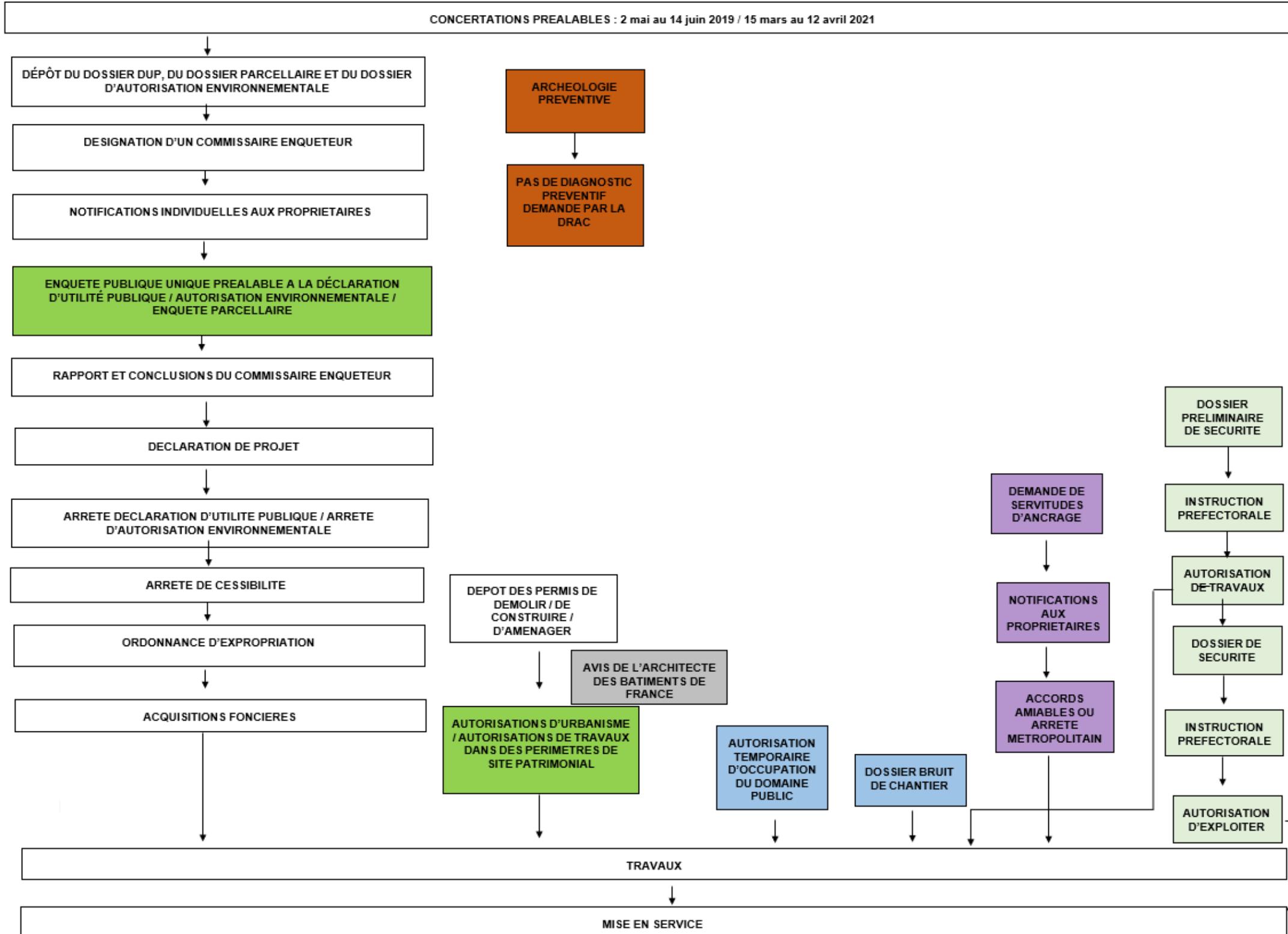
Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête, sans cependant déborder des emprises définies dans ce dossier.

Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête publique pourrait s'avérer nécessaire.

2.5 Le planning du projet



2.6 Schéma d'insertion dans la procédure administrative



3 Textes régissant l'enquête

3.1 Les codes

Les codes :

- Code de l'environnement ;
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code du patrimoine ;
- Code de la santé publique ;
- Code de la route ;
- Code des transports ;
- Code de la voirie routière,
- Code général des collectivités territoriales.

3.2 Textes relatifs aux enquêtes publiques

Les enquêtes publiques sont régies par les articles et codes suivants :

- Le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'environnement notamment les articles L181-1 à 181-32 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,
- Le code de l'environnement notamment les articles R 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'environnement notamment les articles R181-1 à D181-57 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique et l'article L131-1 et les articles R131-1 et suivants relatifs à la procédure d'enquête parcellaire.

3.3 Textes relatifs aux études d'impact

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.122-1 à L.122-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Articles L.124-1 à L124-8, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande).

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.122-1 à R.122-14, concernant les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

3.4 Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.414-4 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

3.5 Textes relatifs aux espèces et habitats naturels protégés

Code de l'environnement, Partie législative :

- Articles L.411-1 à L.411-3, concernant la préservation du patrimoine naturel et L.181 à L.181-12, concernant l'autorisation environnementale ;

Code de l'environnement, Partie réglementaire

- Articles R.411-1 et suivants, concernant la préservation du patrimoine biologique et R.181-1 à R.181-44, concernant l'autorisation environnementale.

3.6 Textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L181-1 et suivants du code de l'environnement ;

- Articles L210-1, L.211-1 et suivants ;
- Article L.214-1 et suivants, concernant les régimes d'autorisation ou de déclaration des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.214-1 à R.214-5, concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration ;
- Articles R214-21 et suivants concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à déclaration.

3.7 Textes relatifs au patrimoine archéologique

Code du patrimoine, partie législative :

- Articles L.521-1 et suivants, concernant l'archéologie préventive ;
- Articles L.531-14 à L.531-19, concernant les découvertes fortuites.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- Articles R.523-1 et suivants, concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive ;
- Articles R.531-8 à R.531-9, concernant les découvertes fortuites.

3.8 Textes relatifs aux travaux dans les périmètres de sites patrimoniaux remarquables

Code du patrimoine, partie législative :

- Articles L.631-1 à L.632-3, concernant les dispositions relatives aux travaux dans les périmètres de sites patrimoniaux remarquables.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- Articles D.632-1, concernant les travaux dans les périmètres de sites patrimoniaux remarquables.

3.9 Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels

Les textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels sont les articles L. 561-1 et suivants du code de l'environnement.

3.10 Textes relatifs au bruit

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L. 571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R. 571-32 et suivants, concernant le classement des infrastructures de transport terrestre ;
- Articles R.571-44 à 571-52-1, relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.

Arrêtés :

- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires précisant les indicateurs de gêne à prendre en compte ($l_f(6 h - 22 h)$ pour la période diurne et $l_f(22 h - 6 h)$) et mentionnant les niveaux sonores maximaux admissibles suivants l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit préexistant.

3.11 Textes relatifs à l'air et la santé

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.220-1 et L.220-2, droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ;
- Articles L.222-1 à L.222-3 du code de l'environnement, codifiant l'article 19 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (L.A.U.R.E.) du 30 décembre 1996 ;
- Article L. 122-3 du code de l'environnement rendant nécessaire pour la réalisation d'infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.221-1 à R.221-3, concernant les critères nationaux de la qualité de l'air ;

3.12 Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale

Les textes relatifs à l'évaluation économique et sociale sont :

- La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) codifiée aux articles L.1511-1 à L.1511-7 relatifs à l'élaboration des projets d'infrastructures et au bilan socio-économique et articles R.1511-1 à R.1511-10 relatifs aux grands projets d'infrastructures de transport,
- L'article 17 de la loi N°2012-1558 du 31 décembre 2012,
- Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

3.13 Textes destinés à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public ainsi que les voies publiques ou privées accessibles à la circulation publique

Les textes mentionnés fixent les dispositions techniques destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public, ainsi que les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique :

- Les articles L.114-4 et L.243-7 du code de l'action sociale et des familles,
- Le code de la construction et de l'habitation, et notamment les articles L.111-7 et L.111-8-1 à L.111-8-4, la Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 modifiée d'orientation en faveur des personnes handicapées (codifié dans le Code de l'action Sociale et des Familles),
- L'article 2 de la Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public,
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 concernant l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- Le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie publique et des espaces publics,
- L'arrêté du 31 mai 1994 fixant les dispositions techniques d'accessibilité des établissements recevant du public, notamment l'article 4 fixant la largeur des places de stationnement réservées aux personnes handicapées,
- L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

4 Annexes

4.1 Délibération et bilan de la concertation du 2 mai au 14 juin 2019



syndicat mixte des transports pour le rhône et l'agglomération lyonnaise

PRÉFECTURE DU RHÔNE				
Reçue le 16 OCT. 2019				
DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DE L'ADMINISTRATION LOCALE				
5				
COMITÉ SYNDICAL DU 27 septembre 2019				
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS				
AFFAIRE TRANSPORTS URBAINS				
N° 19.037				
OBJET :	Prolongement de la ligne de tramway T6 entre les hôpitaux Est et la Doua - Approbation du bilan de la concertation préalable et poursuite des études			
L'an deux mille dix-neuf, le vingt-sept du mois de septembre, à 15h00, les membres du Comité Syndical du SYTRAL (syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), se sont réunis au siège du syndicat, sur la convocation en date du 20 septembre 2019 qui leur a été adressée par Mme BOUZERDA Fouziya, Présidente.				
Droit de vote	Membres du Comité en exercice	Présent	Absent	Procuration à
1	AGARRAT Christiane	X		D. VALERO
1	BOUZERDA Fouziya	X		
1	BRET Jean-Paul	X		
1	BRUGNERA Anne	X		
1	BUFFET François-Noël	X		
1	COCHET Philippe	X		
1	COLLOMB Gérard		X	F. BOUZERDA
1	COULON Christian	X		
1	CRIMIER Roland	X		
0	CRUZ Sophie	X		
1	da PASSANO Jean-Luc	X		
1	FAURITE Daniel	X		
0	LAFORET Catherine	X		
1	GRIVEL Marc	X		
1	GUILLAND Stéphane	X		
1	GUILLEMOT Annie	X		
1	HEMON Pierre	X		S. PEILLON
1	KEPENEKIAN Georges	X		
1	KIMELFELD David		X	JL. DA PASSANO
1	LE FAOU Michel		X	C. COULON
0	LUCAS Karine	X		
1	MERCIER Michel		X	D. FAURITE
0	MEUNIER Philippe		X	S. CRUZ
1	PEILLON Sarah	X		
1	QUINIOU Christophe	X		
1	RANTONNET Michel	X		
1	RUDIGOZ Thomas	X		
1	UHLRICH Yves-Marie	X		
1	VALERO Daniel	X		
1	VINCENT Max	X		
1	VULLIEN Michèle	X		

Secrétaire de séance : Mme PEILLON Sarah

21 bd Vivier Merle
CS 63815
69487 Lyon Cedex 03
Tél. 04 72 84 58 00
Fax 04 78 53 12 84
www.sytral.fr



19.037/2

LE COMITE SYNDICAL

VU le rapport par lequel Madame la Présidente expose ce qui suit :

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Par délibération n° 14.132 en date du 11 décembre 2014, le Comité Syndical du SYTRAL a décidé, dans le cadre du plan de mandat 2015-2020, d'étudier la faisabilité de la poursuite de l'axe A7 du Plan des Déplacements Urbains au Nord (hôpitaux Est – Villeurbanne).

Par délibération n° 18.014 en date du 3 avril 2018, le Comité Syndical du SYTRAL a décidé de la poursuite des études relatives au prolongement de la ligne de tramway T6 Nord.

Par délibération n° 18.050 en date du 16 novembre 2018, le Comité Syndical du SYTRAL a approuvé les modalités de la concertation préalable pour le projet de prolongement de la ligne de tramway T6 Nord.

Le projet T6 Nord étudié consiste en la réalisation du prolongement de la ligne T6 prochainement mis en service sur sa partie Sud entre Debourg et les Hôpitaux Est.

Les caractéristiques du projet soumis à concertation sont les suivantes :

- La création d'un axe Nord-Sud, colonne vertébrale du développement de la ville de Villeurbanne, et la desserte de 4 pôles économiques et urbains : les Hôpitaux Est, la place Grandclément, les Gratte-Ciel et le Campus LyonTech La Doua – INSA Lyon ;
- Une longueur d'environ 5,5 km entre les Hôpitaux Est et La Doua ;
- Un tracé incluant 3 variantes au sud et 2 variantes au Nord
- 12 nouvelles stations envisagées ;
- Un tracé en rocade en connexion avec le réseau lourd de transport en commun de la métropole : métro A, les lignes de tramways T1, T3 et T4 ainsi que la ligne C3 ;
- Environ 55 000 voyages journaliers attendus en 2030 sur l'ensemble de la ligne T6 ;
- Une étude de mise en place d'une solution alternative à la ligne aérienne de contact (LAC) sur le secteur Gratte-Ciel

Le coût total du projet est estimé à 140 millions d'euros HT, dont 90 millions d'euros HT de travaux (base : scénario avec la LAC).

Ce projet est soumis à concertation préalable, conformément aux dispositions des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme. Cette concertation a pour objectif l'information des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées afin de leur permettre de formuler des observations et propositions sur le projet, notamment par rapport à son intégration urbaine et à sa pertinence en tenant compte du développement urbain et économique du secteur desservi.

Conformément aux dispositions des articles L 103-2 du code de l'urbanisme, la procédure de participation du public doit se dérouler pendant toute la durée d'élaboration du projet. Il était ainsi pertinent de démarrer cette concertation dans le même temps que le déroulement des études préliminaires, afin d'aboutir à un programme prenant en compte le bilan de l'expression du public.

Cette concertation préalable ne présume pas, par nature, de la décision du SYTRAL concernant la réalisation de l'opération. Elle apporte un éclairage sur l'opportunité du projet aux membres du Comité Syndical du SYTRAL qui se prononceront sur son lancement, dans le cadre d'une délibération spécifique.

La concertation préalable s'est déroulée du 2 mai au 14 juin 2019 et le SYTRAL a mis en œuvre les modalités et outils pédagogiques suivants :

- Une durée de concertation de 44 jours,

19.037/3

- Six lieux d'information et d'expression permanents : Mairie de Bron, Mairie d'arrondissement de Lyon 3^{ème}, Mairie de Villeurbanne, Mairie de Lyon, Hôtel de la Métropole et siège du SYTRAL.
- La mise à disposition du public dans chacun des lieux d'information et d'expression permanents :
 - du dossier de concertation,
 - d'un registre destiné à recueillir les observations et propositions de la population.
- Une page dédiée à la concertation sur le site internet du SYTRAL, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation dont le dossier de concertation, le dépôt des observations et propositions du public via un formulaire en ligne,
- L'organisation de deux réunions publiques par le SYTRAL :
 - Une réunion publique le 9 mai 2019 à 19h au Centre Culturel & de la Vie Associative de Villeurbanne,
 - Une réunion publique le 29 mai 2019 à 19h à l'espace Part-Dieu (Lyon 3^{ème}).
- L'organisation de deux rendez-vous d'acteurs :
 - Un rendez-vous avec les acteurs économiques le 23 mai 2019 de 19h à 21h au SYTRAL,
 - Un rendez-vous avec les acteurs des déplacements, des mobilités actives et de l'accessibilité le 5 juin 2019 de 19h à 21h au SYTRAL. Ce rendez-vous a été précédé par une visite en bus de l'itinéraire préférentiel présenté dans le dossier de concertation et des variantes étudiées.
- La mise à disposition dans les lieux d'information, lors des réunions publiques et dans les rendez-vous d'acteur de flyers d'information et de présentation du projet

Le dossier de concertation mis à disposition du public présente les principales caractéristiques techniques et financières du projet, une analyse comparative des différents itinéraires déjà étudiés et propose un tracé préférentiel issu de ces analyses. Sur la base de ce dossier, l'objectif de cette concertation pour le SYTRAL est de recueillir les observations, avis et propositions du public sur :

- le choix du tracé et les propositions de variantes identifiées dans le dossier,
- les zones d'implantation des stations,
- les choix d'aménagement de l'espace public et les différents usages urbains.

Les mesures de publicité sur la concertation préalable ont répondu aux modalités d'organisation de la concertation et aux objectifs de bonne mobilisation du public tels que définis dans la délibération n°18.050 :

- Un avis de concertation préalable du public :
 - o Publications par voie d'affichage sur les lieux d'information, le site du SYTRAL et dans 3 journaux locaux (les 13 et 15/04/2019) pour l'avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation ;
 - o Publications par voie d'affichage sur les lieux d'information, le site du SYTRAL et dans 3 journaux locaux (du 20 au 24/04/2019) avant la réunion publique du 09/05/2019 ;
 - o Publications par voie d'affichage sur les lieux d'information, le site du SYTRAL et dans 3 journaux locaux (du 11 au 13/05) avant la réunion publique du 29/05/2019 ;
- Une conférence de presse, et un communiqué de presse le 2 mai 2019 ;
- Des actualités nombreuses sur les réseaux sociaux et le site internet du SYTRAL ;
- Une communication renforcée vers les usagers du réseau TCL du SYTRAL au travers de vidéos d'information ;
- Des flyers d'informations ;
- Des invitations aux réunions publiques et aux rendez-vous d'acteurs.

Les moyens d'expression mis à disposition du public étaient les suivants :

- La page dédiée sur le site internet du SYTRAL pour déposer les avis en ligne,
- Les registres papier dans les 6 lieux d'expression et d'information,
- Les réunions publiques au cours desquelles le public pouvait poser des questions et faire part de leurs observations sur le projet,

19.037/4

- Les supports d'animation et de recueil d'avis proposés lors des rendez-vous d'acteurs et sur lesquels les participants ont pu exprimer leurs observations ou propositions.

1-LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION

La participation du public à la concertation s'est traduite de la manière suivante :

- 727 contributions ont été déposées sur le site du Sytral ou sur les registres papier,
- 270 personnes présentes lors de la réunion publique à Villeurbanne, plus de 60 lors de la réunion publique à Lyon 3^{ème},
- 45 personnes présentes lors des deux rendez-vous d'acteurs.

Les deux rendez-vous d'acteurs et la visite sur site avec les acteurs concernés et les partenaires ont été appréciés des participants. Ils ont permis d'aborder des sujets ou préoccupations propres aux acteurs invités, de recueillir leurs avis et propositions mais aussi de favoriser un échange direct avec le maître d'ouvrage.

Sur la base des contributions du public sur les registres papier et en ligne et recueillis lors des différents événements, il nous appartient, en tant que maître d'ouvrage, de déterminer les mesures nécessaires pour répondre aux enseignements tirés de la concertation préalable.

2-SYNTHESE THÉMATIQUE DES REMARQUES, QUESTIONS ET INTERVENTIONS

a- L'opportunité du projet

Le projet de prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et la Doua est largement plébiscité par les personnes ayant contribué à la concertation puisque 93 % des avis sont favorables au projet, avec ou sans modifications du tracé préférentiel présenté à la concertation. Seul 4 % des contributions sont défavorables au projet et 3 % ne se prononcent pas (questions ou remarques).

Les avis favorables au projet se répartissent de la manière suivante :

- Avis favorables au tracé préférentiel : 51 %
- Avis favorables avec propositions de modifications du tracé : 42 % dont
 - o Tracé alternatif au passage par Av. Barbusse : 19 %
 - o Tracé « plus à l'Est » : 16 %
 - o Tracé alternatif au passage par rue Billon : 3 %
 - o Autres propositions : 4 %

Le principe de prolonger la ligne T6 en rocade depuis les Hôpitaux Est jusqu'à La Doua et de réaliser un axe Nord-Sud en tramway dans la ville de Villeurbanne est donc largement soutenu par le public avec néanmoins quelques interrogations concernant le fuseau concerné ou la traversée de certains secteurs particuliers.

b- Positionnement global du tracé et variante à l'Est

La proposition d'un tracé plus à l'Est que le tracé préférentiel ne représente qu'une part minoritaire des contributions (16%). Pour autant, cette proposition alternative a été évoquée à plusieurs reprises en réunion publique et est portée par des associations de déplacement qui ont pu développer leurs arguments au cours des réunions publiques et lors du rendez-vous d'acteur déplacement et mobilités actives / accessibilité ainsi que dans leurs contributions sur le site internet du SYTRAL.

Le tracé Est le plus souvent proposé comme alternative emprunte les rues Antonin Perrin, Auguste Blanqui, Dr Rollet, Commandant l'Herminier, Bienvenues, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément pour rejoindre l'infrastructure tramway T1 existante jusqu'à la station La Doua – Gaston Berger.

Au regard des études déjà réalisées par le maître d'ouvrage, cette variante Est présente un intérêt moindre au tracé « au centre » de Villeurbanne, notamment pour les raisons suivantes :

19.037/5

- Le potentiel de desserte actuel et projeté à 2030 du tracé préférentiel reste supérieur de 15% à celui de la variante Est. Cela s'explique notamment par la plus forte densité existante au centre de Villeurbanne et la présence le long du tracé préférentiel de projets de développement urbain majeurs, notamment la ZAC Gratte-Ciel et le projet urbain Grandclément, tous deux non desservis par la « variante Est ».
- Les arguments de rapidité présentés par les associations de déplacement ne sont pas confirmés à ce stade des études. Le temps de parcours entre les Hôpitaux Est et la station La Doua – Gaston Berger est sensiblement identique entre l'itinéraire préférentiel et la variante Est.
- Les profils en travers des voies proposées pour l'itinéraire de la « variante Est » présentent une largeur inférieure ou égale à 12 mètres sur un linéaire de plus de 1500m (contre 200 m pour le tracé préférentiel). L'insertion d'un tramway sur ces axes et le maintien des autres fonctions (circulation routière, modes actifs, accès riverains, ...) impactera une centaine de parcelles privées et sont susceptibles d'entraîner la démolition de bâtis existants, sauf à prévoir des aménagements de type zone de rencontre ou aire piétonne avec maintien des accès riverains, aménagements qui viendreraient pénaliser le plan global de la circulation routière et des cycles ainsi que les performances d'exploitation de la ligne de tramway.
- Les secteurs Gratte-Ciel et Grandclément, centralités urbaines et économiques de la Ville de Villeurbanne, ne sont pas desservis par la variante Est, ce qui ne correspond ni au programme du projet T6 Nord, ni aux objectifs de réalisation d'un mode de transport lourd comme le tramway.

Pour autant, les quartiers Est de Villeurbanne (intra-périmétriques) font effectivement l'objet de projets de développement urbain qui conduiront à augmenter la population et l'emploi sur ces secteurs. Ainsi, et comme pour tous les secteurs en développement sur l'agglomération, le SYTRAL accompagnera à moyen ou long terme l'évolution du besoin par une desserte en transports en commun adaptée.

c- Desserte du centre-ville de Villeurbanne

La desserte du centre-ville de Villeurbanne a fait l'objet de nombreux avis et de débats lors des réunions publiques ou des rendez-vous d'acteurs. Ainsi, 30% des contributions remettent en cause la proposition d'un passage du tramway par l'avenue Henri Barbusse (19% qui s'opposent ou qui s'en inquiètent et 11% en accompagnement de l'argumentaire d'un passage plus à l'Est).

Les principales motivations évoquées sont :

- La préservation de cet espace pour les animations populaires qui s'y tiennent régulièrement : le marché de Noël, le marché aux Puces, les Invites ...
- La préservation du caractère commerçant,
- La préservation de son aspect convivial et de la vie de quartier,
- Le souhait de sa piétonisation,
- La volonté de disposer d'une avenue paisible,
- La préservation de l'esthétique architecturale,
- La préservation d'un espace classé « Site Patrimonial Remarquable » (code du patrimoine),
- La préservation de l'état d'esprit historique du quartier des Gratte-Ciel,
- La crainte de la suppression ou du remplacement des arbres.

Globalement, il apparaît que le passage avenue Henri Barbusse est un sujet très sensible de la concertation car cet axe inspire un sentiment fort d'attachement pour de nombreux villeurbannais. L'arrivée du tramway y est perçue comme un risque de transformation négative d'un espace certes marqué par la présence des véhicules automobiles mais qui constitue un lieu patrimonial emblématique et qualitatif de l'espace et de la vie urbaine de la commune. Les améliorations rendues possibles par le tramway et la piétonisation ne sont pas perçues à la hauteur des risques supposés de dégradation de la qualité urbaine de la rue (sécurité, bruit, limitation de l'activité commerciale ou des usages événementiels...).

Lors des études de faisabilité et des études préliminaires en cours, l'intégration du tramway sur l'avenue Henri Barbusse a fait l'objet d'un traitement particulier notamment pour tenir compte de l'identité propre de ce secteur en lien avec sa forte valeur patrimoniale et architecturale, ses usages variés et les perspectives d'aménagement qu'elle offre notamment dans le cadre d'une future piétonisation de l'axe. Les variantes de tracé dans ce secteur, notamment le passage par la rue Verlaine et le cours Emile Zola,

19.037/6

n'avaient par ailleurs pas été privilégiées lors des études pour des raisons techniques et d'usages (profil de voirie contraint sur la rue Verlaine, impact sur la circulation sur le cours Zola, présence de réseaux sur la rue Verlaine, ...).

Pour autant, le maître d'ouvrage a bien noté au travers de l'expression et de la mobilisation des villeurbannais la très forte sensibilité sur le secteur et la nécessité d'un parti d'aménagement qui apporte une réponse adaptée aux enjeux d'identité du lieu. Ainsi, l'analyse des contributions recueillies au cours de la concertation, notamment les propositions d'une alternative par la rue Verlaine, impliquent de poursuivre les études sur le secteur des Gratte-Ciel afin d'assurer la meilleure insertion du tramway dans son contexte urbain et de garantir la meilleure desserte de cette centralité.

d- Rue Billon

Dans les registres, 58 contributions (8%) évoquent une opposition au passage du tramway rue Billon. Une quarantaine de ces contributions sont portées explicitement par des personnes habitant la rue Billon ou le Parc du Centre. L'opposition au passage rue Billon est donc très largement portée par les riverains immédiats et s'est traduit par une forte mobilisation, tant dans les avis exprimés que lors des réunions publiques.

Caractérisé par un profil en travers relativement contraint, de 10 mètres à 12 mètres, sur un linéaire de 200 mètres, le passage par la rue Billon avait bien été identifié dans le cadre des études comme point d'attention particulier. Ainsi, à ce stade des études, l'insertion du tramway et des différentes fonctions (cycles, cheminement piétons, accès riverains) se traduisent par la mise en œuvre d'une zone de rencontre, aménagement acceptable sur un linéaire de 200 mètres mais nécessitant néanmoins l'acquisition de foncier sans impact sur le bâti.

Sur le plan technique, le passage par une autre rue dans ce secteur présenterait également des contraintes similaires, rendrait le tracé du tramway plus sinuex sur un linéaire court et impacterait les performances d'exploitation de la ligne. Le passage par la rue Billon a pour avantage de permettre un tracé plus direct du tramway au Nord des Gratte-Ciel qui pourrait ensuite se poursuivre sur la parcelle sur laquelle est située l'entreprise ACI dont la libération est prévue à l'échéance de la mise en œuvre de l'opération.

Les études à venir viseront à limiter l'impact de l'intégration du tramway sur le secteur.

e- Variantes Sud

Sur les 3 variantes de tracé soumises à la concertation dans le secteur Sud du projet, 107 personnes se sont exprimées dans les registres et 4 avis ont été exprimés lors des rendez-vous d'acteurs. Parmi ces contributions, 62 expriment une préférence pour le passage par le pôle Pixel et sur l'infrastructure T3 / Rhônexpress et 39 expriment une préférence pour le passage sur la route de Genas. Seules 6 personnes expriment une préférence par l'avenue Paul Kruger.

Sur l'ensemble des contributions qui portent sur ces variantes Sud, c'est donc le choix d'une insertion de T6 Nord sur l'axe T3 / Rhônexpress qui revient le plus souvent, notamment au titre de la desserte du Pôle Pixel et de la réutilisation de l'infrastructure existante. Sur le plan technique, les études en cours montrent que le tracé par le faisceau T3 / Rhônexpress présente des contraintes techniques d'insertion fortes pour la restitution des usages sur la rue Decamps (axe structurant mode doux et prise en compte de la desserte poids lourds du secteur notamment) et l'insertion sur le carrefour T3 / Général Leclerc. Ces études montrent surtout que le passage sur une infrastructure commune présente des risques forts pour les performances d'exploitation pour les services des 3 lignes, T3, Rhônexpress et T6, alors même que l'offre de transport sur T3 doit être renforcée au regard de l'augmentation de la demande prévue dans les prochaines années.

Le passage par l'avenue Paul Kruger n'est pas privilégié par les personnes qui se sont exprimées lors de la concertation.

Enfin, le passage par la route de Genas, qui dans le cadre du projet serait élargie à 20 mètres pour maintenir une voie de circulation sur l'axe, puis l'avenue Général Leclerc, est souhaité par environ 36 % des personnes qui se sont exprimées sur ces variantes Sud.

f- Variantes Nord

Les 137 avis déposés dans les registres sur ces variantes se répartissent selon 3 types :

19.037/7

- Le souhait que le terminus se fasse à l'arrêt La Doua - Gaston Berger exprimé dans 44% des avis sur ce sujet,
- Le souhait que le terminus se fasse à l'arrêt INSA Einstein exprimé dans 33% des avis sur ce sujet,
- Le souhait d'un terminus dans le quartier de la Doua, sans précision entre les deux arrêts.

Un terminus à La Doua - Gaston Berger avec un itinéraire par l'avenue Gaston Berger est majoritairement préféré sans que le sujet n'ait fait l'objet de débat particulier, ni en réunion publique ni en rendez-vous d'acteurs. Les partenaires du SYTRAL ont également largement exprimé leur préférence pour cette variante.

Quelques contributions ont également porté sur l'évolutivité de la ligne et les possibilités de prolongement au-delà du terminus à la Doua : soit vers le Nord (Transbordeur, Cité Internationale), soit

g- Autres thématiques abordées

D'autres retours issus des contributions peuvent être évoqués. Ils concernent des sujets qui ont fait l'objet d'une mobilisation moins forte que les sujets traités précédemment mais que le SYTRAL a relevé et qui paraissent pertinents pour la poursuite du projet et des études.

Zones d'implantation des stations

Très peu de contributions portent sur le volet du positionnement des stations. Il a toutefois été évoqué en rendez-vous d'acteurs « déplacements et mobilités actives / accessibilité » pour rappeler la nécessité de positionner les stations en correspondance adaptée avec les autres modes de transports depuis et vers la ligne T6 Nord : correspondance avec le métro A, les lignes de tramway T1/T3/T4, la ligne C3 et les autres lignes de bus du secteur.

Circulation et stationnement

Moins de 9% des contributions portent sur la circulation automobile ou le stationnement. Ce faible pourcentage, en comparaison des résultats obtenus sur d'autres concertations menées précédemment sur des projets de lignes fortes en surface sur le réseau lyonnais ou d'autres réseaux au plan national, indique une diminution de l'inquiétude citoyenne par rapport à la limitation de la place de la voiture dans la ville.

Ce volet bien que moins sensible devra néanmoins rester un sujet d'attention pour la cohabitation des différents modes sur le tracé du tramway.

Place du piéton

111 avis évoquent l'importance de la préservation des espaces pour les piétons, soit 15% des contributions, avec une très large majorité qui portent sur la piétonisation de l'avenue Henri Barbusse. Ce volet renvoie aux modalités de traitement du secteur du centre-ville et sera à prendre en compte en conséquence.

Nuisances sonores et vibrations

L'enquête des riverains concernant les bruits générés par le tramway a été évoquée dans 60 contributions du public, soit 8% des contributions.

Les citoyens s'interrogent sur les nuisances sonores et vibrations qui seront engendrées par le tramway, en particulier dans les zones où les habitations sont très proches du tramway, dans les virages et sur l'avenue Henri Barbusse.

Le SYTRAL a bien noté l'inquiétude soulevée par les riverains. Ces problématiques existent sur d'autres secteurs de l'agglomération à proximité des lignes de tramway et font l'objet de traitements spécifiques pour réduire ou supprimer les nuisances sonores ou les vibrations.

Insertion cycles

Plusieurs avis émis dans les registres de concertation ou lors du rendez-vous d'acteurs du 5 juin 2019 concernent l'insertion des voies cyclables le long du tracé du tramway. Les contributions qui traitent des modes doux sont globalement très favorables au projet et les commentaires associés sont :

- La nécessaire poursuite de la concertation avec les associations pour la définition des aménagements cyclables le long du projet,
- Le caractère préférentiel des aménagements cyclables en site dédié plutôt que des zones 30 ou des zones de rencontre,

19.037/8

- Le caractère préférentiel des pistes cyclables - voire les voies vertes – par rapport aux bandes cyclables,
- L'importance de la continuité des itinéraires cyclables,
- La nécessité de créer des stationnements pour les modes doux, à proximité des centres d'intérêt,
- L'importance de pouvoir circuler en sécurité sur les pistes cyclables, notamment avec des enfants.

Autres thématiques

Quelques avis ont été déposés dans les registres sur l'accessibilité de l'espace public aux personnes en situation de handicap, les choix d'aménagement de l'espace public ou encore l'impact du chantier sur l'activité commerciale.
 Enfin, quelques citoyens s'interrogent sur la pertinence, l'impact sur l'exploitation, le choix de matériel roulant et le coût d'une solution alternative à la ligne aérienne de contact (LAC) dans le secteur Gratte-Ciel. Ce sujet nécessite encore des études pour affiner le coût des différentes technologies, coût qui devra être regardé à l'échelle du réseau et non pas nécessairement de l'unique projet T6 Nord en raison des contraintes mais aussi des opportunités que ce type de solution peut présenter pour le réseau de tramway de la métropole lyonnaise.

Le bilan de la concertation est annexé à la présente délibération. Il rend compte en détail du déroulement de la concertation, des contributions recueillies et des problématiques qui ont été soulevées par les acteurs concernés par le projet.

3-LES SUITES DONNÉES À LA CONCERTATION

L'opportunité du prolongement de la ligne T6 en rocade entre les Hôpitaux Est et La Doua desservant les communes de Bron, Lyon et Villeurbanne est confortée par cette concertation.

Le tracé de ce prolongement a fait l'objet de débats au cours de la concertation et des évènements qui l'ont ponctuée. Le SYTRAL a présenté dans le dossier de concertation un tracé préférentiel qui est le résultat d'études, d'analyses comparatives et d'échanges avec les partenaires. Si la majorité des avis exprimés sur les registres de la concertation sont favorables à ce tracé, de nombreux riverains et acteurs associatifs ont proposé des alternatives de tracé sur certains secteurs particuliers du projet.

Les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées que formule le SYTRAL sont les suivantes :

1. **Concernant le fuseau desservi, les études préalables déjà réalisées concernant la variante à l'Est et complétées dans le cadre des études préliminaires ont permis de conforter le choix du SYTRAL de ne pas retenir ce tracé** qui ne répond pas aux objectifs du projet et qui impacte plus fortement les parcelles privées.
 Le travail continu du SYTRAL sur l'adaptation de l'offre sur le secteur de Villeurbanne et la restructuration du réseau de surface prévue à l'horizon de la mise en service de T6 Nord devront permettre de proposer une desserte adaptée aux enjeux de développement de l'Est de Villeurbanne.
2. Concernant le passage par l'avenue Henri Barbusse, au regard des contributions et des avis exprimés sur ce sujet, **le SYTRAL souhaite répondre aux inquiétudes concernant le passage du tramway sur cet axe du cœur des Gratte-Ciel**. Il est ainsi proposé de réaliser des études complémentaires sur l'alternative de tracé par la rue Verlaine et le cours Emile Zola. En parallèle, les études sur l'insertion du tramway sur l'avenue Henri Barbusse seront poursuivies, notamment pour déterminer les conditions d'une desserte optimale en transport en commun dans le respect du contexte patrimonial et des animations qui sont organisées dans ce secteur.
 Le choix de tracé sur le secteur des Gratte-Ciel fera l'objet d'un arbitrage ultérieur, sur la base de ces études approfondies.

19.037/9

3. Concernant le passage par la rue Billon, **le SYTRAL va poursuivre les études avec pour objectif d'optimiser l'insertion du tramway et d'en réduire les impacts** sur les parcelles privées. Il sera tenu compte par ailleurs, pour la poursuite de ces études, des futurs projets urbains en cours de programmation entre les rues Perroncel et Salengro / boulevard du 11 novembre 1918.
4. Concernant les variantes de tracé au Sud, le SYTRAL propose de ne pas retenir la variante par l'avenue Krüger pour la suite des études en raison des contraintes techniques qu'elle présente et des avis exprimés lors de la concertation.
 La variante empruntant l'infrastructure T3 / Rhônexpress présente des contraintes d'insertion et des impacts sur l'exploitation des lignes T3, Rhônexpress et T6 qui conduisent également le SYTRAL à ne pas retenir cette variante et à **poursuivre les études sur la variante route de Genas / Avenue du Général Leclerc**.
 Le SYTRAL étudiera par ailleurs une solution pour l'amélioration de la desserte du Pôle Pixel et de son environnement.
5. Concernant le secteur Nord, au regard des avis exprimés, des études réalisées sur la variante Nord et tenant compte du consensus avec les établissements publics d'enseignement supérieur concernés, **le SYTRAL confirme le choix préférentiel de la variante par l'avenue Gaston Berger permettant une correspondance avec les lignes T1 et T4**.
6. **Concernant l'implantation des stations**, le SYTRAL confirme sa pleine adhésion aux objectifs formulés par le public et les associations. **Le choix final de localisation des stations veillera tout particulièrement à la qualité des correspondances** avec les autres lignes de transports publics.
7. Concernant les contributions sur les nuisances sonores et vibrations, l'insertion des cycles, l'accessibilité des personnes en situation de handicap, les choix d'aménagement de l'espace public ou les impacts du chantier, le SYTRAL veillera, comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade, à :
 - proposer et réaliser des aménagements de l'espace public de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public,
 - prendre en compte les problématiques liées aux mobilités actives et à assurer la cohérence du projet avec le Plan d'Action pour les Mobilités Actives porté par la Métropole de Lyon,
 - proposer, à l'instar de tous les projets que le SYTRAL conduit et en concertation avec les associations, des aménagements permettant l'accessibilité de la ligne et de l'espace public, y compris pendant la phase travaux,
 - identifier dans la suite des études les zones qui peuvent être source de nuisance pour les riverains en matière de vibration ou de bruit et étudier les dispositions techniques adaptées à mettre en œuvre afin de les supprimer, réduire ou les compenser,
 - assurer l'accessibilité des logements et des commerces et maintenir les cheminements piétons tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.

4-Le planning de l'opération et la poursuite des études

Dans la continuité de la phase de concertation, il est important de poursuivre les études du projet et de s'organiser en conséquence afin d'en permettre la réalisation dans le cadre du prochain plan de mandat sans pour autant anticiper les décisions du futur exécutif du SYTRAL.

L'objectif est de ne pas contraindre la réalisation des autres projets d'aménagement (notamment la place Grandclément, la ZAC Gratte-ciel Nord,...) en anticipant toutes les réflexions, analyses et décisions techniques constituant des entrants pour ces projets et en limitant au maximum les périodes imprédictives liées notamment aux délais administratifs réglementaires.

Il est donc proposé de lancer dès maintenant les consultations nécessaires à l'attribution des marchés publics de maîtrise d'œuvre de l'opération et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés afin que ceux-ci puissent être attribués au début du second semestre 2020. Cette anticipation sera ainsi de nature à

19.037/10

éviter toute discontinuité dans la conduite du projet sans pour autant engager financièrement de dépenses tant que les marchés n'auront pas été notifiés.

En application des articles 11.4 et 7.2.1 des statuts du Sytral, lors des votes en Comité Syndical, chaque conseiller dispose d'un nombre de vote défini.

Pour les affaires « TRANSPORTS URBAINS » ce nombre de vote est le suivant =

- Aucun suffrage pour les représentants de la Région Auvergne Rhône-Alpes
- 1 suffrage pour chaque représentant des autres membres du SYTRAL.

APRES ECHANGES DE VUES,

Présents : 24
 Présents parmi les votants : 21
 Abstention : 0
 Pouvoirs parmi les votants : 6
 Exprimés : 27

DECIDE : à l'unanimité des suffrages exprimés,

- approuver le bilan de la concertation annexé au présent rapport ;
- approuver les mesures jugées nécessaires pour tenir compte des enseignements précités et telles qu'exposées dans le présent rapport, et notamment :
 - de confirmer la nécessité de desservir les 4 pôles économiques et urbains que sont les Hôpitaux Est, la place Grandclément, le quartier des Gratte-Ciel et le Campus LyonTech La Doua – INSA Lyon ;
 - de réaliser des études complémentaires sur la desserte du secteur des Gratte-Ciel, notamment sur l'alternative au passage par l'avenue Henri Barbusse par la rue Verlaine et le cours Emile Zola, sans acter un scénario préférentiel à l'issue de cette phase de concertation ;
 - d'approfondir les études sur le secteur de la rue Billon pour minimiser l'impact du projet sur les propriétés privées ;
 - de retenir au Sud le tracé par la route de Genas et l'Avenue du Général Leclerc ;
 - de retenir au Nord le tracé par l'avenue Gaston Berger avec un terminus à La Doua.
 - de décider de poursuivre les études du projet et de préparer les étapes suivantes, dont le lancement des consultations nécessaires à l'attribution des marchés publics de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés afin que ceux-ci puissent être attribués au début du second semestre 2020 ;
 - d'autoriser la Présidente du SYTRAL à signer tout acte concourant à l'exécution de la présente délibération.
 - d'imputer les dépenses afférentes au chapitre 20 du budget

Pour Extrait Conforme,
 La Présidente,
 Fouziya BOUZERDA.




SYTRAL LA VILLE EN MOUVEMENT www.sytral.fr

T 6 TRAMWAY T6 NORD
HÔPITAUX EST < > LA DOUA

Concertation préalable
 2 mai - 14 juin 2019

BILAN

Septembre 2019

SOMMAIRE

1 - PREAMBULE.....	4
1.1 - Cadre réglementaire de la concertation préalable.....	4
1.2 - Objectifs et périmètre du bilan de la concertation	4
2 - LE PROJET PRESENTE A LA CONCERTATION.....	5
2.1 - Maître d'ouvrage : le SYTRAL.....	5
2.2 - Contexte du projet.....	5
2.3 - Enjeux.....	6
2.3.1 - Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs afin de desservir et irriguer des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et les grands équipements et d'accompagner la structuration de la ville en devenir.....	6
2.3.2 - Enjeu 2 : Poursuivre le maillage du réseau de transports en commun en créant une ligne de tramway en rocade connectée avec l'ensemble des lignes fortes du réseau sur l'Est de l'agglomération.....	7
2.3.3 - Enjeu 3 : Continuer à améliorer le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun, dans l'objectif notamment de proposer une ville plus apaisée et moins polluée.	7
2.4 - Tracés étudiés en amont de la concertation.....	7
2.5 - Principales caractéristiques techniques du projet	9
2.5.1 - Caractéristiques générales.....	9
2.5.2 - Synoptique envisagé des stations.....	9
2.6 - Budget prévisionnel	10
2.7 - Calendrier prévisionnel de mise en service.....	10
3 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	11
3.1 - Périmètre et cibles de la concertation.....	11
3.2 - Le dispositif d'information du public.....	12
3.2.1 - Publicité sur la concertation préalable.....	12
3.2.2 - Le dossier de présentation du projet.....	13
3.2.3 - Le site internet du SYTRAL.....	13
3.2.4 - Presse	15
3.3 - Les rencontres de la concertation.....	16
3.3.1 - Les réunions publiques.....	16
3.3.2 - Les « rendez-vous d'acteurs »	16
3.3.3 - La visite de terrain	18
3.4 - Les supports d'expression déployés	19
3.4.1 - La plateforme de participation sur le site internet du SYTRAL.....	19
3.4.2 - Les registres	19
3.5 - La participation à la concertation.....	20
3.5.1 - Participation aux réunions publiques	20
3.5.2 - Participation aux rendez-vous d'acteurs	20

3.5.3 - Participation via la plateforme	20
3.5.4 - Participation via les registres	21
4 - BILAN DES CONTRIBUTIONS ET SUITES A DONNER.....	22
4.1 - Répartition des sujets traités	22
4.2 - Opportunité du projet	23
4.3 - Positionnement global du tracé et variante est.....	24
4.4 - Desserte du centre-ville de Villeurbanne	25
4.5 - Rue Billon	27
4.6 - Variantes Sud	28
4.7 - Variantes Nord	30
4.8 - Autres thématiques abordées	32
4.8.1 - Zone d'implantation des stations.....	32
4.8.2 - Circulation et stationnement	33
4.8.3 - Place des piétons	33
4.8.4 - Accessibilité des personnes en situation de handicap	34
4.8.5 - Végétalisation	34
4.8.6 - Insertion cycles	34
4.8.7 - Nuisances sonores et vibrations	36
4.8.8 - Matériel roulant et ligne aérienne de contact.....	36
4.8.9 - Phase Travaux	36
5 - ANNEXES	38

1 - PREAMBULE

Ce document constitue le bilan de la **concertation préalable** réalisée du **2 mai au 14 juin 2019** pour le projet de prolongement de la ligne de tramway T6 entre les hôpitaux Est et La Doua, dit **T6 Nord**.

1.1 - CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Conformément aux prescriptions des articles L 103-2 et R103-1 du Code de l'Urbanisme, le prolongement du tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua, dit T6 Nord, est soumis à la concertation préalable à la réalisation de l'opération.

La concertation doit permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet, de formuler des observations et des propositions sur ce projet. La concertation est ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet de prolongation du T6 Nord : futurs usagers, riverains, commerçants, associations...

À l'issue de la concertation et au titre des articles L 103-2 et R103-1 du Code de l'Urbanisme, le SYTRAL, en tant que maître d'ouvrage du projet tire le bilan des avis, observations et propositions formulées par le public au cours de la concertation. Objet du présent document, le bilan est factuel, rendant compte du déroulement de la concertation d'une part et des problématiques soulevées d'autre part. Il est rendu public, et sera annexé au dossier d'enquête publique dans la suite du projet.

1.2 - OBJECTIFS ET PERIMETRE DU BILAN DE LA CONCERTATION

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, l'ensemble des expressions des publics (registres, plateforme web, avis exprimés lors des réunions publiques et des ateliers) a été assemblé afin de réaliser un travail d'analyse, tant quantitatif que qualitatif des avis, questions, critiques analyses et suggestions.

Ce document présente une synthèse des avis formulés par les participants à la concertation afin de répondre à trois objectifs majeurs :

- Rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens,
- Rendre compte des suites qu'entend y donner la maîtrise d'ouvrage,
- Informer les habitants et usagers sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions.

2 - LE PROJET PRÉSENTE À LA CONCERTATION

2.1 - MAITRE D'OUVRAGE : LE SYTRAL

Le projet de prolongation du tramway T6 des Hôpitaux Est à la Doua est porté par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), agissant en tant qu'autorité organisatrice des transports.

2.2 - CONTEXTE DU PROJET

Depuis 2005, le SYTRAL, en partenariat avec la Métropole de Lyon, la ville de Villeurbanne, la ville de Lyon et la ville de Bron, mène des études de définition et d'analyse au stade amont de l'axe A7 inscrit au PDU. La nouvelle ligne de tramway T6 en cours de réalisation entre Debourg et les Hôpitaux Est et dont la mise en service est prévue fin 2019 constitue un premier tronçon de cet axe A7. Conformément au Plan de Mandat 2015-2020, approuvé le 11 décembre 2014, le SYTRAL a mené des études de faisabilité sur le prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et le pôle universitaire de la Doua,

L'étude de faisabilité, menée entre 2015 et 2018, a permis de :

- Disposer d'un diagnostic complet sur le périmètre d'étude ;
- Rechercher de nouvelles variantes non étudiées jusqu'à présent ;
- Déterminer les variantes les plus pertinentes en étudiant, notamment, leur insertion et le contexte urbanistique dans leur corridor ;
- Disposer d'une étude de faisabilité de même niveau de précision sur tout l'axe de T6 Nord
- Préparer les étapes ultérieures d'études et de concertation.

Cette ligne permettra d'achever le bouclage de la première rocade en tramway intérieure au périphérique routier. Elle reliera des pôles d'activités et d'enseignement importants, et se connectera aux principales lignes fortes de transport en commun existantes.

La ligne T6 Nord reliera le pôle hospitalier Lyon Est, le quartier Grandclément, la place Grandclément, le quartier Ferrandière - Maisons Neuves, le centre de Villeurbanne, le projet urbain Gratte-ciel Centre-ville et sa ZAC de 7 ha ainsi que le pôle universitaire de la Doua. En complément à cette vocation de liaison entre pôles, la ligne T6 Nord est vue comme un levier de développement urbain de l'agglomération. Par son tracé en rocade en connexion avec le réseau lourd (Lignes Métro A, T1, T3, T4 et C3), la partie nord de la ligne T6 vise à renforcer le maillage du territoire par le réseau de transport en commun lyonnais, permettant ainsi de démultiplier l'offre aux usagers.

À terme, le tramway T6, pris dans son ensemble, sera en connexion avec l'ensemble des lignes de tramways existantes de l'agglomération ainsi que les lignes de métros A, B et D. Devant constituer un facteur fort de report modal, l'objectif est que cette ligne propose une offre régulière, des temps de trajet réduits et fiables dans des conditions de confort et de sécurité élevée.

En fonction des variantes, le prolongement de T6 entre les Hôpitaux Est et la Doua comportera 11 à 12 nouvelles stations dont l'implantation définitive devra être déterminée dans le cadre des phases d'études et à l'issue de la concertation.

2.3 - ENJEUX

Le prolongement de la ligne T6 des Hôpitaux Est à la Doua a pour vocation de répondre à trois enjeux majeurs :

2.3.1 - Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs afin de desservir et irriguer des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et les grands équipements et d'accompagner la structuration de la ville en devenir.

L'insertion du tramway permettra :

- De créer un axe Nord-Sud, colonne vertébrale du développement de la ville. La ville de Villeurbanne est principalement structurée autour de plusieurs axes Est – Ouest en connexion avec le centre de l'agglomération. La création de la ligne T6 offre l'opportunité de structurer la ville et son développement économique, urbain et paysager autour d'un axe Nord-Sud.
- D'améliorer l'offre en transports collectifs en desservant et en mettant en connexion les pôles d'attractivité urbaine et les différents projets majeurs de développement urbain. L'arrivée du tramway s'inscrit dans les objectifs urbains de connexion entre les pôles d'attractivité du secteur et des principaux équipements majeurs :
 - Hôpitaux Est
 - Théâtre National Populaire (TNP),
 - Hôtel de Ville de Villeurbanne,
 - Universités (Campus LyonTech La Doua – INSA Lyon, Site hospitalier, IUT).

Elle s'inscrit également dans les objectifs de mutation et d'accompagnement des secteurs en projet :

- **Projet urbain Genêts – Kimmerling** – Renouvellement urbain sur 3 ha environ avec la création de logements et de commerces.
- **Projet de ZAC Grandclément**, - 156 000 m² de plancher créés autour d'un parc de 3 ha environ, comprenant des logements, des activités tertiaires, des activités économiques productives, des commerces et des équipements publics.
- **Réaménagement de la place Grandclément**, - Réorganisation de l'espace public, dans une logique d'apaisement des usages, offrant un large espace aux piétons et en construisant une trame végétale et paysagère.
- **ZAC des Maisons Neuves** – Création de 450 logements, d'une crèche et d'un espace public arboré sur un territoire de 3 ha environ.
- **ZAC Gratte-Ciel Nord** – 100 000 m² environ de plancher créés autour de l'axe Barbusse prolongé, comprenant environ 900 logements, des bureaux, des commerces et services ainsi que des équipements publics importants (lycée, complexe sportif, ...).

4 lieux structurants de desserte urbaine et de connexion aux transports collectifs ont été définis pour cette ligne :

- Les Hôpitaux Est
- La place Grandclément
- Les Gratte-Ciel
- Le Campus LyonTech La Doua – INSA Lyon

2.3.2 - Enjeu 2 : Poursuivre le maillage du réseau de transports en commun en créant une ligne de tramway en rocade connectée avec l'ensemble des lignes fortes du réseau sur l'Est de l'agglomération.

La poursuite du maillage du réseau de tramway grâce à la réalisation du projet de la ligne T6 dans son ensemble (Debourg – Hôpitaux Est puis Hôpitaux Est – La Doua) permettra :

- De démultiplier l'efficacité de la desserte grâce aux nombreux points de correspondances avec des lignes structurantes du réseau (métro, tramway, BHNS), en permettant des gains de temps sur les parcours périphériques sans repasser par le centre de l'agglomération.
- De développer potentiellement de nouveaux services aux usagers via des connexions entre les infrastructures tramway.
- D'optimiser l'exploitation du réseau, l'injection et le retrait des rames de tramway depuis les dépôts existants, en offrant des itinéraires plus courts, avec à la clef des économies sur les coûts d'exploitation.

2.3.3 - Enjeu 3 : Continuer à améliorer le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun, dans l'objectif notamment de proposer une ville plus apaisée et moins polluée.

L'enquête déplacements réalisée en 2015 révèle de grandes disparités dans l'utilisation des transports en commun selon l'existence ou non d'une ligne forte, avec une part encore plus faible des transports en commun pour les déplacements internes au corridor de la ligne T6 Nord :

- 57 % des déplacements radiaux (vers le centre de l'agglomération) depuis le corridor T6 Nord se font en transports en commun.
- La part des déplacements de rocade internes au corridor T6 Nord en transports en commun est de 10 %, avec à noter une part importante de marche à pied (73 %).

Ainsi, la réalisation de la ligne T6 dans son ensemble, permettra de gagner des points sur la voiture particulière pour les déplacements de rocade (depuis/vers le centre de l'agglomération). En outre, elle viendra encore améliorer la part modale des transports en commun pour les flux radiaux en assurant un rabattement efficace vers les lignes fortes radiales (métros A, B et D, tramways T1, T2, T3, T4 et T5).

2.4 - TRACES ETUDES EN AMONT DE LA CONCERTATION

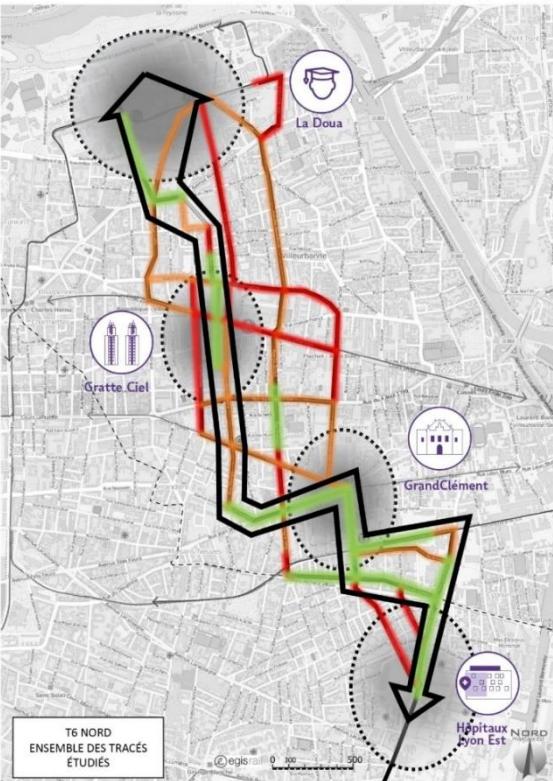
Lors des différentes études de la ligne T6 Nord, un ensemble de tracés et de variantes a été analysé afin de mettre en évidence le tracé le plus pertinent pour répondre aux enjeux présentés ci-avant.

Ces variantes ont été analysées au regard des critères suivants :

- Le niveau de réponse à l'objectif de desserte des sites majeurs,
- Les usages urbains et les potentiels de développement,
- La desserte,
- L'insertion,
- Les impacts sur la circulation et les cycles,
- L'exploitation de la ligne,
- Les coûts d'investissement.

L'ensemble des trois types de variantes ont été définies et catégorisées sur la carte ci-après suivant la classification suivante :

- Les variantes favorables pour l'implantation de la ligne T6 (en vert),
- Les variantes contraintes ou ne répondant que partiellement aux objectifs du projet (en orange),
- Les variantes défavorables ou ne répondant pas aux objectifs du projet (en rouge).



Les **variantes défavorables** pour l'implantation de la ligne T6 regroupent principalement les rues dont l'emprise est extrêmement contrainte (inférieure à 12 m), avec aucune possibilité d'élargissement sur un linéaire ou pas de potentiel de mutation. Elles correspondent également à des rues secondaires, avec des contraintes géométriques fortes d'accès (giration en entrée de rue impossible sans démolition de bâti ou très contrainte). Certains secteurs impliquent également des impacts trop importants sur la circulation routière au regard des contraintes actuelles et futures sur les axes structurants de l'agglomération, mais aussi de grande difficulté d'intégration des itinéraires cyclables. Enfin, certaines de ces variantes ne répondent pas aux objectifs du projet en ne desservant pas les centralités identifiées sur le corridor du T6 (Hôpitaux Est, GrandClément, Gratte-Ciel, la Doua).

Les **variantes contraintes** pour l'implantation de la ligne T6 regroupent les itinéraires qui présentent et/ou :

- Une emprise contrainte (12-18 m) ;
- Des impacts importants sur la circulation routière sur les axes structurants de l'agglomération ;
- Une desserte faible ou un faible potentiel de développement urbain ou de mutation ;
- Des impacts importants sur des aménagements récents.

Par ailleurs, certaines de ces variantes ne répondent que partiellement aux différents objectifs du projet en ne desservant que les franges des centralités identifiées.

2.5 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

2.5.1 - Caractéristiques générales



Projet T6 Nord.
Ligne T6 dans son ensemble

2.5.2 - Synoptique envisagé des stations

Sur la ligne T6 Nord, 12 stations sont envisagées afin de desservir le territoire et de proposer des correspondances efficaces avec les lignes de transport en commun :

- Ces stations sont ainsi identifiées à proximité des centres de vie, d'emploi et/ou proche d'un équipement majeur. Certaines ont également pour fonction la desserte d'un futur projet urbain.
- De nombreuses stations de correspondance jalonnent le tracé afin de garantir le maillage du réseau et une offre de transport efficace pour les usagers.



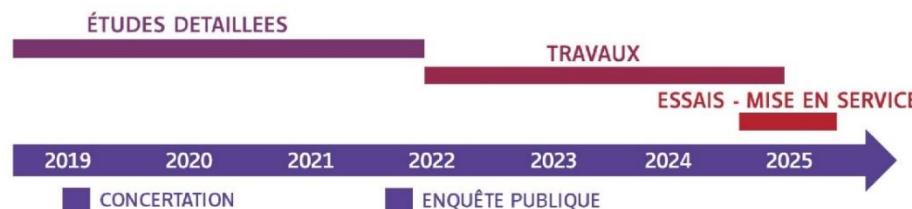
2.6 - BUDGET PREVISIONNEL

Le budget prévisionnel de l'opération entre Hôpitaux Est et La Doua est estimé à 140 M € HT, qui se décomposent comme suit :

- Frais d'études et de Maîtrise d'ouvrage : 20 M € HT
- Matériel Roulant : 15 M € HT
- Déviation de réseaux (Provision) : 15 M € HT
- Travaux : 90 M € HT

2.7 - CALENDRIER PREVISIONNEL DE MISE EN SERVICE

Le calendrier prévisionnel est le suivant :



Des consultations avec l'ensemble des parties prenantes et un processus de concertation régulier se dérouleront tout au long du projet.

3 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le SYTRAL a approuvé le 16 novembre 2018 les objectifs et les modalités de la concertation préalable pour la ligne de tramway T6 Nord.

Cette délibération proposait les modalités suivantes :

Conformément aux articles L103-3 et suivants du code de l'urbanisme, il est proposé de déterminer les modalités d'organisation de la concertation suivantes :

- une durée minimale de concertation d'un mois, qui pourrait se dérouler au printemps 2019,
- la publication, dans un délai de quinze jours au moins avant le début de la concertation, d'un avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation, sur les supports suivants :
 - par voie dématérialisée, sur le site internet du SYTRAL dédié au projet,
 - par voie d'affichage, dans les mairies des communes et arrondissements directement concernés par le projet (Lyon 3e, Villeurbanne et Bron),
 - ainsi que dans trois journaux locaux.
- un dossier de concertation qui permettra de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques sera mis à la disposition du public dans chacune des mairies directement concernées, à la Métropole de Lyon et au SYTRAL. Ce dossier sera accompagné d'une plaquette synthétique et pédagogique à destination du grand public et d'un registre destiné à recueillir les observations de la population.
- une page dédiée à la concertation sur le site internet du SYTRAL, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, le dépôt d'observations et de suggestions du public via un formulaire en ligne.
- l'organisation d'au moins deux réunions publiques par le SYTRAL. Le public sera convié par toute voie adaptée.

Figure 2 : Extrait de la délibération sur les modalités de concertation

3.1 - PERIMETRE ET CIBLES DE LA CONCERTATION

L'ensemble du projet était soumis à concertation et le maître d'ouvrage proposait que trois thématiques soient tout spécifiquement enrichies par le public :

- Choix du tracé,
- Zone d'implantation des stations,
- Choix d'aménagement de l'espace public et les différents usages urbains.

Le périmètre de la concertation a été déterminé en considérant :

- La zone d'influence du projet : territoire influencé directement ou indirectement par le projet,
- La zone d'impact potentiel du projet,
- La zone d'usage du projet (futurs utilisateurs de la ligne T6 Nord).

La concertation était donc ouverte à tous et son périmètre englobait tout le territoire de la métropole de Lyon, avec un focus sur la zone d'implantation directe du projet : Villeurbanne, Bron et Lyon 3^{ème}.

3.2 - LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

3.2.1 - Publicité sur la concertation préalable



Figure 3 : Avis de concertation préalable

Un avis de concertation préalable a été diffusé par voies d'affichage et au travers d'annonces légales.

3 vagues de communication réglementaires sur la tenue des réunions publiques :

- Affiches (13/4), le Progrès (15/4), CNews, 20 minutes (15/04) ;
- Affiches (20/4), le Progrès (22/4), Tribune de Lyon (24/04) ;
- Affiches (11/5), le Progrès (13/5), Cnews et 20 minutes (13/05) ;
- L'affichage des avis a eu lieu au SYTRAL, à la métropole de Lyon et dans les mairies (Lyon 3, Villeurbanne, Bron, Lyon mairie centrale).

200 flyers ont été produits en amont de la réunion publique de Villeurbanne puis 1 000 exemplaires pour la suite.

200 invitations ont été envoyées aux mairies en vue des réunions publiques.

Sur l'ensemble de la période, le SYTRAL a communiqué sur le projet à travers les réseaux sociaux :

- 37 tweets ;
- 8 publications Facebook ;
- 4 publications LinkedIn.

Sur iTCL, le programme de présentation de la concertation a été diffusé en continu pendant les 6 semaines.

Chaque semaine qui précédait une réunion publique, un programme annonçait sa tenue.

- 1 500 écrans sur le réseau, un potentiel de 800 000 usagers touchés quotidiennement.

3.2.2 - Le dossier de présentation du projet

Le dossier de concertation relatif au projet a été mis à disposition du public :

- Au siège du SYTRAL, au siège de la Métropole de Lyon, dans les mairies directement concernées par le projet (Villeurbanne, Bron, Lyon mairie centrale, Lyon 3) ;
- À chacune des réunions plénières et rendez-vous d'acteurs organisés dans le cadre de la concertation ;
- Sur la plateforme participative en ligne dédiée au projet sur le site internet du SYTRAL, où il pouvait être téléchargé.

3.2.3 - Le site internet du SYTRAL

Sur le site internet du SYTRAL, une section dédiée présente le projet de T6 Nord.

Elle aborde plusieurs thématiques :

- Description du projet
- Chiffres clés
- Calendrier
- Cartographie



Figure 4 : Extrait du site internet du SYTRAL présentant le projet T6 Nord

3.2.4 - Presse



Le SYTRAL organise une concertation publique du 2 mai au 14 juin 2019 sur le prolongement de la ligne de tramway T6 entre Hôpitaux Est et La Doua, pour permettre au public de s'informer, participer et s'exprimer sur le projet.

Foulaya Bouzera, Présidente du SYTRAL et les élus du SYTRAL,

Vous convient à la présentation du projet et du dispositif de concertation déployé

En présence de

David Kimelfeld
Président de la Métropole de Lyon

Jean-Paul Bret
Maire de Villeurbanne

Gérard Collomb
Maire de Lyon

Jean-Michel Longueval
Maire de Bron

Le jeudi 2 mai à 11h
Au SYTRAL
Salle de conférence - 8^e étage

Entrée par le 19 boulevard Vivier Merle 69003 Lyon

CONTACT PRESSE
Olivia Vansoen - SYTRAL - vansoen@sytral.fr - 06 74 35 39 61

 SYTRAL

Figure 5 : Invitation à la conférence de presse de démarrage de la concertation

3.3 - LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

3.3.1 - Les réunions publiques

Deux réunions publiques, ouvertes à tous, ont été organisées au cours de la concertation :

- **Réunion publique le 9 mai 2019 à 19h au CCVA 234 Cours Emile Zola à Villeurbanne,**
- **Réunion publique le 29 mai 2019 à 19h à Espace Part-Dieu - 36, rue Maurice Flandin à Lyon**

Ces réunions publiques étaient destinées à faire découvrir le projet et à permettre aux participants de partager leurs questions, leurs observations et leurs avis, en particulier sur les 3 thèmes où des contributions étaient attendues.

Pendant ces réunions, différents moyens étaient mis à disposition du public pour l'informer sur le projet et recueillir ses contributions :

- Des supports A4 étaient distribués à l'entrée, reprenant notamment la cartographie du projet ;
- Des kakémonos de présentation du projet étaient disposés dans la salle ;
- Des exemplaires papier du dossier de concertation étaient également en consultation libre ;
- Pour chacune des réunions publiques, le public a pu poser des questions, et des réponses ou compléments d'information étaient apportés par :
 - Pour la réunion publique du 09 mai 2019 : la Présidente du SYTRAL, le maire de Villeurbanne, le chef de projet SYTRAL
 - Pour la réunion publique du 29 mai 2019 : la Présidente du SYTRAL, le maire de Villeurbanne, le maire de Bron, le chef de projet SYTRAL

3.3.2 - Les « rendez-vous d'acteurs »

Deux « rendez-vous d'acteurs », sur invitation, ont été organisés :

- **Un rendez-vous avec les acteurs économiques** s'est tenu au siège du SYTRAL le 22 mai 2019 de 19h à 21h, il était destiné notamment aux commerçants et entreprises présentes sur le périmètre du projet.
- **Un rendez-vous avec les acteurs du monde associatif de la mobilité et de l'accessibilité** s'est tenu au siège du SYTRAL le 5 juin 2019 de 18h à 20h30, il était destiné aux représentants de fédérations et d'associations d'usagers des transports, de cyclistes, de piétons et de personnes en situation de handicap. **Ce rendez-vous d'acteurs a été précédé d'une visite de terrain** dans l'après-midi pour ceux qui étaient disponibles.

Pour chaque rendez-vous d'acteurs, une liste de personnes à inviter (entre 50 et 80 par rendez-vous d'acteurs) a été préparée par le maître d'ouvrage avec l'appui des mairies concernées. Les invitations ont été transmises par mail, avec une relance téléphonique dans la semaine précédent chaque réunion.

Ces réunions se sont déroulées en deux temps :

- 1 - Présentation du projet
- 2 - Travail en petits groupes autour de 4 ateliers thématiques. Les participants ont pu exprimer les avis ou remarques sur des post-its servant ensuite à animer des débats entre tous les participants.

Le rendez-vous avec les acteurs économiques s'est notamment articulé autour des questions suivantes :

- Comment faire ensemble pour que le projet soit un facteur de réussite pour votre accompagnement économique et commercial ?
- Quel est votre point de vue sur les différents faisceaux de tracé ?
- Où se situent les points durs/points de vigilance en matière de développement de l'activité commerciale sur le secteur ?
- Enjeu de localisation des stations

Le rendez-vous avec les acteurs du monde associatif de la mobilité s'est notamment articulé autour des questions suivantes :

- Quelles propositions pouvez-vous faire pour optimiser le potentiel en matière de mobilité et de transport générés par le projet ?
- Quel est votre point de vue sur les différents faisceaux de tracé ?
- Où se situent les points durs/points de vigilance en matière de mobilité active et d'accessibilité
- Enjeu de localisation des stations



Figure 6 : exemples de panneaux sur lesquels les participants ont effectué leurs remarques par post-its et sur lesquels il y a eu débat collectif, lors des rendez-vous d'acteurs

3.3.3 - La visite de terrain

Le SYTRAL a organisé une visite de terrain sur invitation dans le cadre du rendez-vous d'acteurs **déplacements et mobilités actives / accessibilité** dans l'après-midi précédent la réunion qui se tenait en soirée.

Une dizaine de personnes ont souhaité y participer. Cette visite a permis d'échanger sur l'ensemble des problématiques posées par le tracé préférentiel et sur des variantes proposées par des associations dont la variante Est. Un bus a été affrété spécialement. Les participants ont pu poser leurs questions et largement échanger avec le chef de projet du SYTRAL et les représentants du groupement de maîtrise d'œuvre Egis Gautier Conquet. Un dispositif de sonorisation individuelle a été fourni pour permettre à tous d'entendre dans des conditions satisfaisantes.

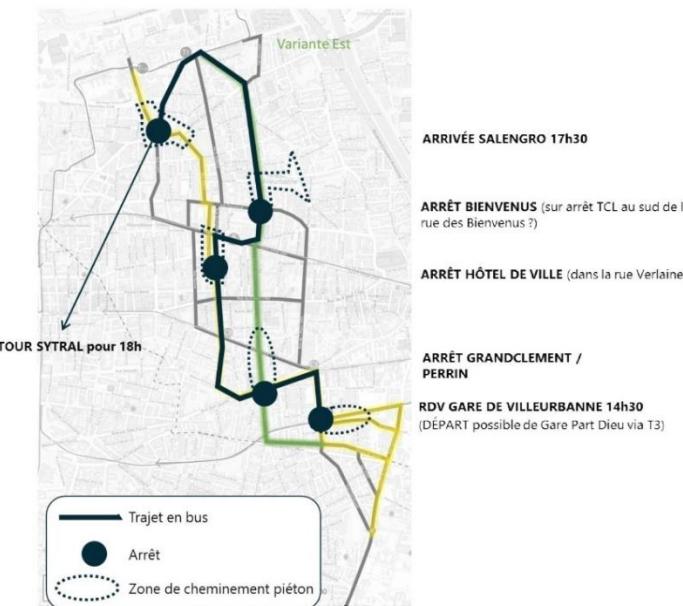


Figure 7 : Itinéraire de la visite de terrain



Figure 8 : Visite de terrain

3.4 - LES SUPPORTS D'EXPRESSION DEPLOYES

3.4.1 - La plateforme de participation sur le site internet du SYTRAL

Une plateforme participative dédiée au projet a été mise en place par le SYTRAL dans le cadre de la concertation préalable : <http://www.sytral.fr/565-etudes-tramway-t6-nord.htm>

Cette plateforme permettait de découvrir le projet, de consulter le calendrier de projet, mais aussi de poser des questions. Les contributions déposées étaient accessibles à tous.

3.4.2 - Les registres

Des registres papiers ont été mis à disposition dans 6 lieux :

- Mairie de Villeurbanne,
- Mairie de Bron,
- Mairie de Lyon / Direction des déplacements urbains,
- Mairie de Lyon III,
- Siège de la Métropole de Lyon,
- Siège du SYTRAL.

3.5 - LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

3.5.1 - Participation aux réunions publiques

La réunion publique du 9 mai s'est tenue en présence d'environ 270 personnes, celle du 29 mai en présence d'environ 60 personnes (toutes les personnes n'ont pas signé la feuille d'émargement).

Le niveau élevé de participation à ces réunions publiques est très satisfaisant, montrant que le projet intéresse, mobilise, et que l'information est bien passée. La participation plus basse à la seconde réunion publique est liée à la fois à sa localisation (à Lyon alors que le projet traverse essentiellement Villeurbanne) et à la date choisie moins favorable.

Ces réunions se sont tenues globalement dans une ambiance « tonique », les demandes de prise de parole étant très nombreuses, certains participants montrant une forme d'émotion dans l'expression de leur questionnement. Les prises de paroles ont été respectueuses des règles de politesse dans la quasi-totalité des cas. La réunion publique de Villeurbanne, initialement prévue sur deux heures, a été rallongée d'une heure pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer sans frustration.

Les élus présents, la Présidente du SYTRAL, le maire de Villeurbanne et ses adjoints et le maire de Bron, ont répondu à de très nombreuses questions ou remarques, avec l'appui technique du chef de projet SYTRAL.

3.5.2 - Participation aux rendez-vous d'acteurs

Lors du rendez-vous des acteurs économiques du 22 mai, environ 25 participants issus du monde économique étaient présents (tous n'ont pas signé la feuille d'émargement). On pouvait notamment compter des membres d'association de commerçants (Destination Gratte-Ciel, APPG), des commerçants, un membre de l'université Lyon 1, d'un membre de la CCI. Des membres des services techniques de la mairie de Villeurbanne étaient également présents.

Lors du rendez-vous des acteurs du monde associatif de la mobilité du 5 juin, environ 20 participants représentants associatifs de la mobilité et des PMR étaient présents (tous n'ont pas signé la feuille d'émargement). On pouvait notamment compter des membres d'associations promouvant les déplacements à vélos, à pied, la démocratie à Villeurbanne, un jardin partagé du quartier des Poulettes, le respect de l'accessibilité pour les PMR. Des membres des services techniques de la mairie de Villeurbanne étaient également présents.

Ces réunions se sont tenues dans une excellente ambiance. Les phases d'expression par post-its ont très bien fonctionné et les débats ont été riches. La visite de terrain a été très appréciée et permis d'échanger de façon constructive les points de vue.

3.5.3 - Participation via la plateforme

690 contributions ont été collectées via la plateforme en ligne.

La répartition temporelle des contributions est présentée dans le diagramme ci-dessous. Il n'est pas noté de corrélation particulière entre les réunions et l'émission des contributions.

La plateforme ayant été fermée dans la matinée du 15 juin, le SYTRAL a accepté les contributions déposées ce jour-là.

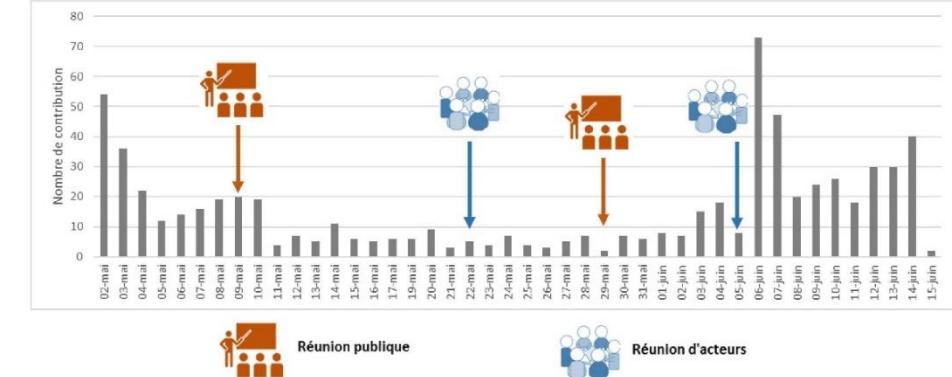


Figure 9 : répartition temporelle du dépôt des contributions sur la plateforme

Il est très satisfaisant que près de 700 contributions aient été recueillies pendant la phase de concertation. Cela montre que les personnes intéressées au projet sont nombreuses et que l'information est bien passée.

La répartition des contributions montre :

- Une forte participation en début de concertation et autour de la première réunion publique,
- Une participation relativement faible au cœur de la période de concertation, qui peut s'expliquer par un mois de mai riche de nombreux ponts (8 mai, ascension, pentecôte),
- Une hausse des contributions juste après le dernier rendez-vous d'acteurs, jusqu'à la fin de la période de concertation.

Il est possible que la hausse notable des contributions en fin de période soit due à l'accumulation des éléments suivants :

- L'approche de la fin de la période qui active l'expression des avis
- Des parutions presse, en particulier à la suite de la tenue des réunions publiques.

3.5.4 - Participation via les registres

Au total 37 contributions ont été déposées sur les registres papier :

- 26 contributions ont été enregistrées sur le registre de la mairie de Villeurbanne ;
- 9 contributions ont été déposées sur le registre du SYTRAL, dont 6 sont constituées de courriers adressés au SYTRAL et certains présentant des projets alternatifs détaillés, un des courriers est signé par 15 habitants du Parc du Centre ;
- 2 contributions ont été enregistrées sur le registre de la mairie de Bron ;
- Aucune contribution n'a été enregistrée sur le registre de Lyon (mairie centrale), Lyon III et sur le registre de la Métropole de Lyon.

Les registres papier n'ont que peu été utilisés pour déposer des contributions, ce qui est habituel maintenant au regard du développement de la possibilité de déposer des contributions par Internet.

4 - BILAN DES CONTRIBUTIONS ET SUITES A DONNER

4.1 - REPARTITION DES SUJETS TRAITÉS

Chaque contribution contient une ou plusieurs idées ou suggestions. Après une première analyse de l'ensemble des contributions, la proposition de répartition des sujets traités est la suivante :

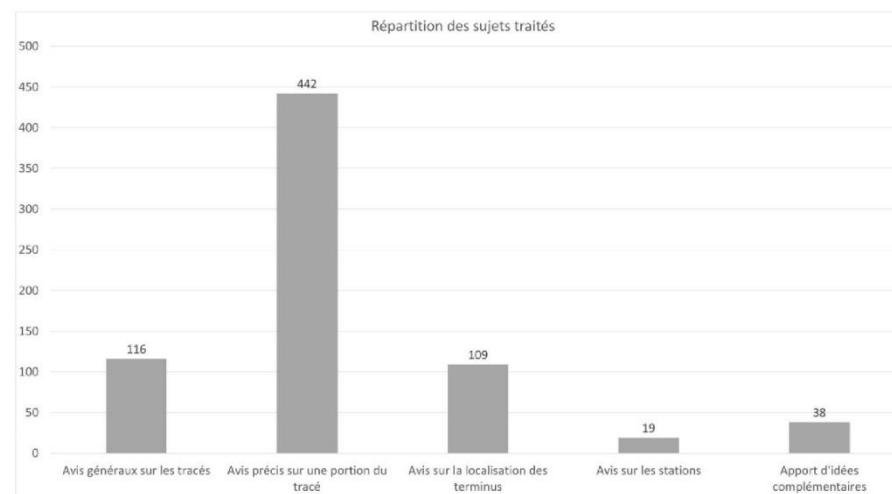


Figure 10 : Thématiques des avis exprimés dans l'ensemble des contributions*

* Les contributions exprimées lors des réunions publiques ont été consignées ; étant reprises dans les registres, de manière très semblable, elles ne sont pas reprises dans les statistiques présentées afin d'éviter un double compte.

Lors des réunions publiques, il a été recensé :

- 13 questions sur le tracé
- 8 questions sur l'avenue Henri Barbusse et ses alternatives
- 5 questions sur la rue Billon
- 6 remarques diverses
- 6 remarques sur la concertation en elle-même
- 2 questions sur les nuisances sonores
- 1 question sur les stations
- 1 question sur les variantes sud
- 1 question sur le terminus au nord
- 1 question sur la largeur minimale nécessaire à l'insertion d'un tramway
- 1 question sur la requalification paysagère au niveau de l'entrée des Hôpitaux Est
- 1 question sur la connexion entre T6 et Rhônexpress
- 1 intervention sur le tracé alternatif proposé par l'association « Déplacements citoyens »

T6N - Bilan de la concertation 22

■ 1 question sur les aménagements cyclables le long du tracé

Globalement, les sujets abordés dans les contributions sur les registres en ligne et en papier ont été plus variés que ceux abordés en réunions publiques où le sujet du passage Henri Barbusse, celui du passage rue Billon, et enfin celui d'un tracé plus à l'est (les deux sujets étant parfois liés) ont été dominants, et exprimés avec force. Une partie notable de l'assistance aux réunions publiques était venue pour évoquer ces trois sujets.

On notera également que lors des réunions publiques le processus de concertation en lui-même a fait l'objet de critiques au titre que, hors variantes Nord et Sud, le tracé proposé n'apparaissait pas assez ouvert.

4.2 - OPPORTUNITE DU PROJET

93% des personnes ayant déposé une contribution sont favorable au projet de T6 Nord, en l'état ou avec des modifications substantielles ou non substantielles.

4% des personnes sont contre le projet de T6 Nord de façon globale et 3% des contributions relèvent de questions ou remarques.

Parmi les personnes favorables au projet, de nombreuses contributions ont fait part de remarques sur des tracés alternatifs à ceux soumis à la concertation et notamment :

- Autre tracé pour éviter le passage par l'avenue Henri Barbusse,
- Tracé global plus à l'Est,
- Autre tracé pour éviter le passage par la rue Billon.

Ces contributions sont détaillées par thèmes dans la suite de ce bilan. Certaines contributions portaient sur plusieurs de ces tracés alternatifs.

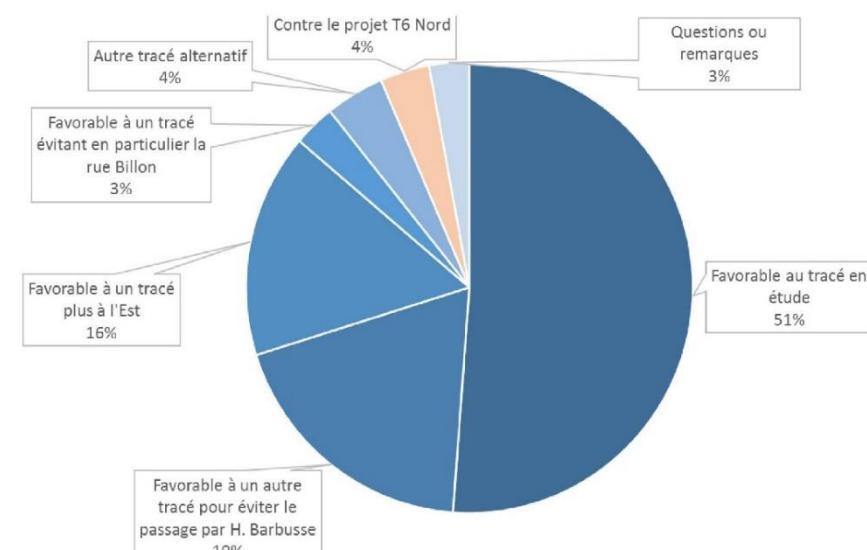


Figure 11 : Positionnement global des contributions par rapport au projet

T6N - Bilan de la concertation 23

Il apparaît que la majorité des contributions est donc favorable au tracé en étude. Pour autant, 42% proposent des alternatives sur le tracé global ou sur des tronçons particuliers. De plus, les réunions publiques ont concentré l'expression des inquiétudes et mécontentements générés par le tracé et notamment le passage avenue Barbusse.

4.3 - POSITIONNEMENT GLOBAL DU TRACE ET VARIANTE EST

16 % des contributions portent sur la proposition d'un tracé plus à l'Est.

Le tracé Est le plus souvent proposé comme alternative emprunte les rues Antonin Perrin, Auguste Blanqui, Dr Rollet, Commandant l'Herminier, Bienvenues, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément pour rejoindre l'infrastructure tramway T1 existante jusqu'à la station La Doua – Gaston Berger.

Il est mentionné à de nombreuses reprises, lors des réunions publiques et du rendez-vous des acteurs mobilité :

- La moindre desserte en mode de transport en commun lourd, notamment au niveau du quartier des Buers,
- Le fort développement du quartier des Buers, notamment autour du terrain des Soeurs.

Par ailleurs, un tracé plus à l'Est est présenté comme plus rectiligne et donc jugé plus simple et plus rapide.

La proposition d'un tracé plus à l'Est que le tracé préférentiel ne représente qu'une part minoritaire des contributions. Pour autant, cette proposition alternative a été évoquée à plusieurs reprises en réunion publique et est portée par des associations de déplacement qui ont pu développer leurs arguments au cours des réunions publiques et lors du rendez-vous d'acteur déplacement et mobilités actives / accessibilité ainsi que dans leurs contributions sur le site internet du SYTRAL.

Au regard des études déjà réalisées par le maître d'ouvrage, cette variante Est présente un intérêt moindre par rapport au tracé « au centre » de Villeurbanne, notamment pour les raisons suivantes :

- Le potentiel de desserte actuel et projeté à 2030 du tracé préférentiel reste supérieur de 15% à celui de la variante Est. Cela s'explique notamment par la plus forte densité existante au centre de Villeurbanne et la présence le long du tracé préférentiel de projets de développement urbain majeurs, notamment la ZAC Gratte-Ciel et le projet urbain Grandclément, tous deux non desservis par la « variante Est ».
- Les arguments de rapidité présentés par les associations de déplacement ne sont pas confirmés à ce stade des études. Le temps de parcours entre les Hôpitaux Est et la station La Doua – Gaston Berger est sensiblement identique entre l'itinéraire préférentiel et la variante Est.
- Les profils en travers des voies proposées pour l'itinéraire de la « variante Est » présentent une largeur inférieure ou égale à 12 mètres sur un linéaire de plus de 1500m (contre 200 m pour le tracé préférentiel). L'insertion d'un tramway sur ces axes et le maintien des autres fonctions (circulation routière, modes actifs, accès riverains, ...) impacteront une centaine de parcelles privées et sont susceptibles d'entraîner la démolition de bâtis existants, sauf à prévoir des aménagements de type zone de rencontre ou aire piétonne avec maintien des accès riverains, aménagements qui viendreraient pénaliser le plan global de la circulation routière et des cycles ainsi que les performances d'exploitation de la ligne de tramway.
- Les secteurs Gratte-Ciel et Grandclément, centralités urbaines et économiques de la Ville de Villeurbanne, ne sont pas desservis par la variante Est, ce qui ne correspond ni au programme du projet T6 Nord, ni aux objectifs de réalisation d'un mode de transport lourd comme le tramway.

Pour autant, les quartiers Est de Villeurbanne (intra-périphériques) font effectivement l'objet de projets de développement urbain qui conduiront à augmenter la population et l'emploi sur ces secteurs. Ainsi, et comme pour tous les secteurs en développement sur l'agglomération, le SYTRAL accompagnera à moyen ou long terme l'évolution du besoin par une desserte en transports en commun adaptée.

Suite à donner

Les études préalables déjà réalisées concernant la variante à l'Est et complétées dans le cadre des études préliminaires ont permis de conforter le choix du SYTRAL de ne pas retenir ce tracé qui ne répond pas aux objectifs du projet et qui impacte plus fortement les parcelles privées.

Le travail continu du SYTRAL sur l'adaptation de l'offre sur le secteur de Villeurbanne et la restructuration du réseau de surface prévue à l'horizon de la mise en service de T6 Nord devront permettre de proposer une desserte adaptée aux enjeux de développement de l'Est de Villeurbanne.

4.4 - DESSERTE DU CENTRE-VILLE DE VILLEURBANNE

30 % des contributions regrettent et souvent s'opposent au passage du tramway par l'avenue Henri Barbusse.

Parmi les motivations, sont fréquemment évoqués :

- La préservation de cet espace pour les animations populaires qui s'y tiennent régulièrement : le marché de Noël, le marché aux Puces, les Invites ...
- La préservation du caractère commerçant,
- La préservation de son aspect convivial et de la vie de quartier,
- Le souhait de sa piétonisation,
- La volonté de disposer d'une avenue paisible,
- La préservation de l'esthétique architecturale,
- La préservation d'un espace classé « site patrimonial remarquable » (code du patrimoine),
- La préservation de l'état d'esprit historique du quartier des Gratte-Ciel,
- La crainte de la suppression ou du remplacement des arbres.

Ces contributions se découpent de la façon suivante :

- Personnes qui s'opposent ou qui craignent le passage par l'avenue H Barbusse sans autre proposition
- Personnes qui proposent un tracé plus à l'Est en réponse
- Personnes qui proposent un passage par la rue Verlaine

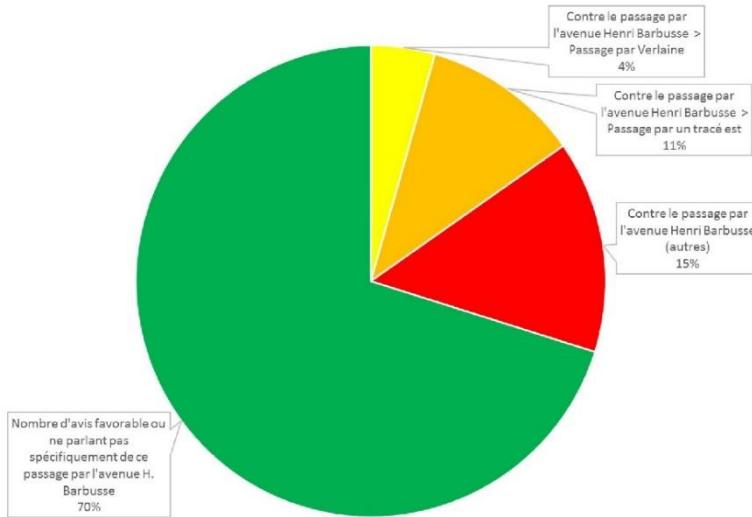


Figure 12 - Répartition des contributions concernant le passage du tramway dans l'avenue H. Barbusse

L'opposition au tracé passant par l'avenue Henri Barbusse a été un des sujets d'échange principaux lors des réunions publiques montrant une très forte mobilisation des opposants sur ce sujet.

Le sujet a été largement débattu en rendez-vous d'acteurs avec des positions partagées entre les participants.

Les contributions lors des rendez-vous d'acteurs insistent sur le souhait de voir la qualité de l'avenue Henri Barbusse préservée en tant que :

- « Théâtre à ciel ouvert » constitué par l'avenue
- Secteur d'animation
- Qualité de l'aménagement : arbres, trottoirs large ...
- Mixité des usages : commerces, marché, administratif, culturel...
- Caractère arboré

Les contributions qui portent sur le passage du tramway par l'avenue Henri Barbusse sont majoritairement défavorables à cette proposition.

Il apparaît que le passage avenue Henri Barbusse est un sujet très sensible de la concertation, comme en témoigne le nombre d'interventions en réunion publiques et rendez-vous d'acteurs, mais aussi la virulence ou l'émotion ressenties lors des prises de paroles ou dans l'expression écrite des avis. La rue Henri Barbusse inspire un sentiment fort d'attachement pour de nombreux villeurbannais. L'arrivée du tramway y est perçu comme un risque de transformation négative d'un espace certes marqué par la présence des véhicules automobiles mais qui constitue un lieu patrimonial emblématique et qualitatif de l'espace et de la vie urbaine de la commune. Les améliorations rendues possibles par le tramway (et la piétonisation) ne sont pas perçues à la hauteur des risques supposés de dégradation de la qualité urbaine de la rue (sécurité, bruit, limitation de l'activité commerciale ou événementielle...).

Lors des études de faisabilité et des études préliminaires en cours, l'intégration du tramway sur l'avenue Henri Barbusse a fait l'objet d'un traitement particulier notamment pour tenir compte de l'identité propre de ce

secteur en lien avec sa forte valeur patrimoniale et architecturale, ses usages variés et les perspectives d'aménagement qu'elle offre notamment dans le cadre d'une future piétonisation de l'axe. Les variantes de tracé dans ce secteur, notamment le passage par la rue Verlaine et le cours Emile Zola, n'avaient par ailleurs pas été privilégiées lors des études précédentes pour des raisons techniques et d'usages (profil de voirie contraint sur la rue Verlaine, impact sur la circulation sur le cours Zola, présence de réseaux sur la rue Verlaine, ...).

Suite à donner

Au regard des contributions et des avis exprimés sur ce sujet, le SYTRAL souhaite répondre aux inquiétudes concernant le passage du tramway sur cet axe du cœur des Gratte-ciel. Il est ainsi proposé de réaliser des études complémentaires sur l'alternative de tracé par la rue Verlaine et le cours Emile Zola. En parallèle, les études sur l'insertion du tramway sur l'avenue Henri Barbusse seront poursuivies, notamment pour déterminer les conditions d'une desserte optimale en transport en commun dans le respect du contexte patrimonial et des animations qui sont organisées dans ce secteur.

4.5 - RUE BILLON

Dans le cadre des contributions, 58 personnes se sont explicitement opposées au passage rue Billon sur les 727 contributions, soit 8%.

Une quarantaine de ces contributions sont portées explicitement par des personnes habitant la rue Billon ou le Parc du Centre, dont une contribution signée par 15 habitants du Parc du Centre.

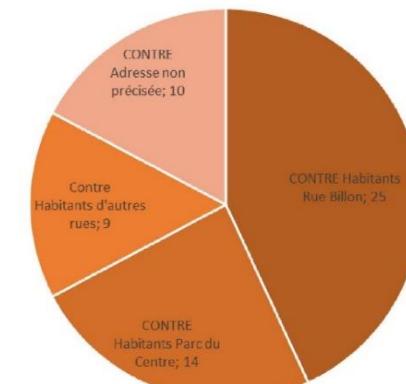


Figure 13 : Lieu d'habitation des personnes ou groupe de personnes ayant déposées une contribution opposée au passage rue Billon

Il apparaît sans surprise que l'opposition au passage rue Billon est très largement porté par les riverains immédiats. On note une forte mobilisation sur cette rue.

Caractérisé par un profil en travers relativement contraint, de 10 mètres à 12 mètres, sur un linéaire de 200 mètres, le passage par la rue Billon avait bien été identifié dans le cadre des études de faisabilité comme point d'attention particulier. Ainsi, à ce stade des études, l'insertion du tramway et des différentes fonctions (cycles, cheminements piétons, accès riverains) se traduisent par la mise en œuvre d'une zone de rencontre, aménagement acceptable sur un linéaire de 200 mètres mais nécessitant néanmoins l'acquisition de foncier sans impact sur le bâti.

Sur le plan technique, le passage par une autre rue dans ce secteur présenterait des contraintes similaires, rendrait le tracé du tramway plus sinueux sur un linéaire court et impacterait les performances d'exploitation de la ligne. Le passage par la rue Billon a pour avantage de permettre un tracé plus direct du tramway au Nord des Gratte-Ciel qui pourrait ensuite se poursuivre sur la parcelle sur laquelle est située l'entreprise ACI dont la libération est prévue à l'échéance de la mise en œuvre de l'opération.

Suite à donner

Le SYTRAL va poursuivre les études avec pour objectif d'optimiser l'insertion du tramway et d'en réduire les impacts sur les parcelles privées. Il sera tenu compte par ailleurs, pour la poursuite de ces études, des futurs projets urbains en cours de programmation entre les rues Perroncel et Salengro / boulevard du 11 novembre 1918.

4.6 - VARIANTES SUD

Au sud de la ligne T6 Nord, trois variantes de tracés ont été présentées à la concertation entre le chemin du Vinatier et la gare de Villeurbanne :

- Via la route de Genas et l'avenue Leclerc
- Via la rue Decorps et l'avenue Kruger
- Via la rue Decorps et le faisceau de voies T3 / Rhônexpress

15,5 % des personnes s'étant exprimées ont émis une contribution concernant les variantes proposées pour le tronçon sud (soit 107 contributions).

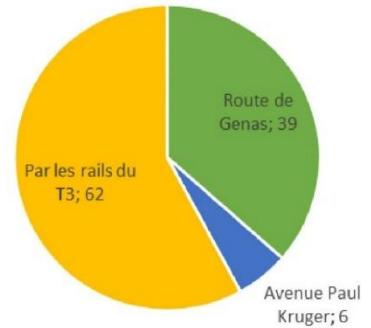


Figure 14 : Répartition des contributions sur les variantes sud du tracé

Lors du rendez-vous des acteurs économiques, plusieurs contributeurs ont mentionné leur préférence pour un tracé passant par la route de Genas, au vu des impacts des autres tracés sur l'axe Decorps, support de nombreux accès d'entreprises.

Le passage par l'avenue Paul Kruger n'est globalement pas privilégié.

Sur l'ensemble des contributions qui portent sur ces variantes Sud, c'est le choix d'une insertion de T6 Nord sur l'axe T3 / Rhônexpress qui revient le plus souvent, notamment au titre de la desserte du Pôle Pixel et de la réutilisation de l'infrastructure existante.

Le dossier de concertation détaillait peu les contraintes techniques sur ces variantes sud. Pour autant, les études en cours montrent que le tracé par le faisceau T3 / Rhônexpress présente des contraintes techniques d'insertion fortes pour la restitution des usages sur la rue Decorps (axe structurant mode doux et prise en compte de la desserte poids lourds du secteur notamment) et l'insertion sur le carrefour T3 / Général Leclerc. L'utilisation du faisceau T3 / Rhônexpress présente surtout des risques forts pour les performances d'exploitation pour les services des 3 lignes T3, Rhônexpress et T6, alors même que l'offre de transport sur T3 doit être renforcée au regard de l'augmentation de la demande prévue dans les prochaines années. Le passage sur une même infrastructure des 3 lignes induirait des conflits entre rames, sources de pertes de temps.

L'option par la rue Krüger cumule les inconvénients sans apporter d'avantages : la rue est étroite et sinuose, rendant complexe l'insertion et impossible la mise en place de pistes cyclables et le maintien de la capacité routière, alors même que cette voie constitue un axe important dans l'organisation de la circulation générale. Elle n'améliore pas la desserte du secteur traversé car un arrêt intermédiaire ne serait pas justifié du fait de la distance entre les deux stations adjacentes.

Le passage par la route de Genas, qui dans le cadre du projet serait élargi à 20m pour maintenir une voie de circulation sur l'axe, puis l'avenue Général Leclerc, est souhaité par environ 36% des personnes qui se sont exprimées sur ces variantes sud.

Suite à donner

Le SYTRAL propose de ne pas retenir la variante par l'avenue Krüger pour la suite des études en raison des contraintes techniques qu'elle présente et des avis exprimés lors de la concertation.

La variante empruntant l'infrastructure T3 / Rhônexpress présente des contraintes d'insertion et des impacts sur l'exploitation des lignes T3, Rhônexpress et T6 qui conduisent également le SYTRAL à ne pas retenir cette variante et à **poursuivre les études sur la variante route de Genas / Avenue du Général Leclerc.**

Le SYTRAL étudiera par ailleurs une solution pour l'amélioration de la desserte de Pôle Pixel et de son environnement.

4.7 - VARIANTES NORD

Au nord de la ligne, deux variantes ont été soumises à la concertation. Elles présentent depuis l'avenue Salengro deux itinéraires distincts et deux accès différents au Campus :

- La variante via le futur axe viaire dans le secteur spreafico, assurant une connexion au Campus au niveau de Gaston Berger et des lignes T1 et T4 ;
- La variante via la rue de la Doua, assurant une connexion au Campus au niveau de la station de T1 INSA Einstein.



137 personnes se sont exprimées sur la position du terminus Nord à la Doua.

Trois types d'avis ont été émis :

- Le souhait que le terminus se fasse à l'arrêt la Doua – Gaston Berger
- Le souhait que le terminus se fasse à l'arrêt INSA Einstein
- Le souhait d'un terminus dans le quartier de la Doua, sans précision entre les deux arrêts.

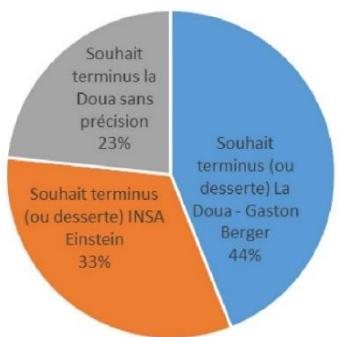


Figure 15 : Répartition des contributions sur les variantes nord du tracé

Ce sujet a fait l'objet de plus de contributions que celui des variantes sud avec une majorité d'avis exprimés en faveur d'un terminus à la Doua Gaston Berger. Ce positionnement de terminus s'inscrit au cœur du Campus, permettant de desservir les principaux équipements centraux du Campus (amphithéâtre, bibliothèque, etc...).

Plusieurs contributions ont également porté sur l'évolutivité de la ligne et les possibilités de prolongement au-delà du terminus à la Doua : soit vers le Nord (Transbordeur, Cité Internationale), soit vers l'Est.

Le positionnement du terminus de la ligne T6 Nord devra permettre de préserver toutes les possibilités de prolongement ultérieur.

Suite à donner

Au regard des avis exprimés, des études réalisées sur la variante Nord et tenant compte du consensus avec les établissements publics d'enseignement supérieur concernés, le **SYTRAL confirme le choix préférentiel de la variante par l'avenue Gaston Berger permettant une correspondance avec les lignes T1 et T4.**

4.8 - AUTRES THEMATIQUES ABORDEES

4.8.1 - Zone d'implantation des stations

Le sujet de la localisation des stations a fait l'objet d'assez peu de contributions et n'a pas fait l'objet d'échanges particuliers dans le cadre des réunions publiques. Lors des rendez-vous d'acteurs, les personnes présentes avaient à leur disposition des cartes sur lequel il leur était possible de préciser l'implantation qu'elles souhaitaient pour chaque station, au sein d'une zone préalable définie sur la carte autour du tracé préférentiel.

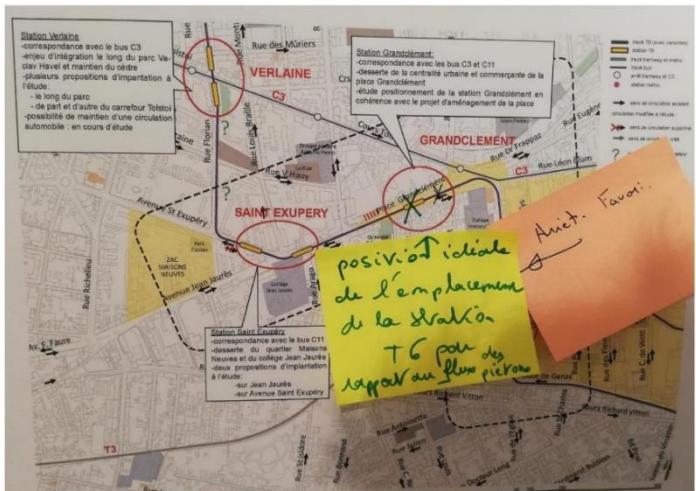


Figure 16 : exemple de contribution sur l'emplacement des stations – Rendez-vous des acteurs économiques

Globalement, les contributions à cette thématique pendant les rendez-vous d'acteurs sont peu nombreuses et peuvent être présentées en suivant :

- Station Grandclément :
 - 1 personne positionne la station telle que proposé sur la carte
 - 1 personne positionne la station un peu plus à l'est sur le tracé
- Station Hôtel de ville – TNP
 - 1 personne positionne la station telle que proposé sur la carte
 - 1 personne positionne la station dans le virage entre la rue Verlaine et l'avenue Henri Barbusse
- Station Gratte-Ciel
 - 1 personne positionne la station telle que proposé sur la carte
 - 1 personne positionne la station devant le Monoprix
 - 1 personne positionne la station au croisement Verlaine/Zola, afin de faciliter la correspondance avec le métro A.

Dans le cas d'une station sur l'avenue Henri Barbusse, il est demandé une intégration apaisée, sans différence de niveau et avec un positionnement de l'arrêt tel qu'il ne soit pas au milieu des commerces.

Dans le cas d'un passage par la rue Verlaine au lieu de l'avenue Henri Barbusse, un arrêt est préconisé à l'angle Verlaine/Aristide Briand ou à l'angle Verlaine/Anatole France ou à l'angle Verlaine/Zola.

■ Station Parc du Centre

- 2 personnes positionnent la station sur la rue Francis de Pressensé

L'élément principal qui ressort des rendez-vous d'acteurs sur ce volet est la nécessité de positionner les stations en correspondance adaptée avec les autres modes de transports depuis et vers le T6 (interface métro A, tramway T1/T3/T4, C3, bus).

Suite à donner

Le SYTRAL confirme sa pleine adhésion aux objectifs formulés par le public et les associations. Le choix final de localisation des stations veillera tout particulièrement à la qualité des correspondances avec les autres lignes de transports publics et à la desserte du territoire actuel et en devenir.

4.8.2 - Circulation et stationnement

Les citoyens se sont exprimés dans les contributions sur la place de l'automobile dans le projet :

- 15 contributions souhaitent voir la place de la voiture diminuer,
- 24 contributions font part d'une inquiétude vis-à-vis du fait de disposer de moins d'espace pour la circulation automobile,
- 24 contributions font part d'une inquiétude vis-à-vis des difficultés de stationnement, que cela soit par suppression des stationnements sur la voie publique, à cause des difficultés futures pour accéder à un parking privé ou de la suppression de stationnement sur des terrains privés (rue Billon, Parc du Centre),
- 4 contributions font part de la nécessité de Parc Relais en extrémité de ligne.

Il apparaît, comparé à d'autres projets de tramway dans d'autres agglomérations françaises, que les inquiétudes par rapport à la limitation de la place de la voiture sont relativement limitées au regard du nombre de contributions. Cela reste un sujet d'attention mais ne constitue pas un sujet très sensible.

4.8.3 - Place des piétons

- **111 personnes ont mentionné l'importance de la préservation des espaces pour les piétons, soit 15% des contributions environ**
- Parmi ces personnes, 89 souhaitent que le caractère piéton de l'avenue Henri Barbusse soit conservé, voire accentué
 - Certains souhaitent que l'avenue soit entièrement piétonne (sans voiture et sans tram),
 - Certains souhaitent que les manifestations qui s'y tiennent, ainsi que la fermeture estivale soient maintenues

La place du piéton est un sujet d'attention, sur l'avenue Henri Barbusse comme ailleurs, y compris en termes de sécurité des circulations.

4.8.4 - Accessibilité des personnes en situation de handicap

L'atelier du 5 juin a mis en évidence les demandes suivantes pour les personnes à mobilité réduite :

- Pendant les travaux, préserver la circulation des PMR (comme cela est fait actuellement pour les travaux du cours Emile Zola)
- Rendre plus facile les traversées des rails par les PMR : « mauvais exemple à Charpennes, bon exemple à La Soie ».
- Prévoir des paliers de repos dans les stations,
- Mettre en place une signalétique au sol sur les quais indiquant les portes à utiliser par les personnes utilisatrices de fauteuil
- Sonoriser les feux pour sécuriser la traversée des voies et signaler phoniquement l'arrivée d'un tramway pour les personnes aveugles
- Dans les zones de chalandises, privilégier une section en plateau plutôt que la combinaison trottoirs + rues

Dans le cadre des contributions, 6 personnes se sont exprimées sur l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Les avis émis sont les suivants :

- Pour les déficients visuels : mise en place de balises sonores indiquant le prochain passage d'un tramway pour les traversées où il n'y a pas de feu sonore
- Les travaux et les aménagements finaux pourraient compliquer l'accès des personnes handicapées à leurs domiciles ou aux équipements
- Un habitant de la route de Genas indique avoir besoin d'un stationnement réservé aux personnes handicapées et s'inquiète de leurs suppressions
- Une personne demande l'accessibilité PMR des arrêts des deux côtés.

Si la thématique du handicap a fait l'objet de peu de contributions, l'atelier d'acteurs « mobilité » a permis l'expression de demande claires sur la nature et la qualité des aménagements souhaités. On notera que le sujet n'est pas spécifique au projet T6 Nord mais s'intègre plus globalement dans l'évolution des aménagements d'accessibilité du réseau du SYTRAL, y compris en phase travaux.

4.8.5 - Végétalisation

Parmi l'ensemble des contributions, 42 (soit 6% environ) font mention de la nécessaire végétalisation du faisceau du T6, tant par la préservation des arbres actuels que par la plantation de nouveaux sujets.

Extrait d'une contribution : [...] il est important que ce nouveau tram se fonde dans le paysage et fasse le moins de nuisances possible afin de maintenir la qualité de vie du quartier. Pour cela, merci de faire en sorte qu'il soit englobé dans un projet global de végétalisation de la voirie avec arbres et gazon le plus possible. [...]

La végétalisation du faisceau a été évoquée de manière suffisante et pertinente pour être prise en compte.

4.8.6 - Insertion cycles

L'atelier du 5 juin a mis en évidence les demandes suivantes pour la thématique autour des voies cyclables :

- Souhait d'un marquage clair pour différencier les usages piétons / Vélos/ voitures

- « Prévoir un nouvel axe nord sud de qualité pour les pistes cyclables et direct depuis la Doua qui ne suit pas forcément le tram. Sans quoi, les cyclistes n'utiliseront pas ces pistes. »
- Faire des pistes cyclables séparées des voies voitures plutôt que des bandes cyclables

Dans les contributions, les citoyens indiquent :

- L'importance de la concertation avec les associations cycles pour la définition des tracés des pistes cyclables,
- De privilégier des aménagements cyclables en site propre plutôt que des « zones 30 » ou des « zones de rencontres »,
- De privilégier les pistes cyclables - voire les voies vertes - aux bandes cyclables (à la fois pour une sécurité plus grande des cyclistes, mais également pour éviter le stationnement sauvage des voitures sur bande cyclable),
- La nécessité de disposer d'itinéraires cyclables continus,
- La nécessité de créer des stationnements pour les modes doux, à proximité des centres d'intérêt,
- L'importance de pouvoir circuler en sécurité sur les pistes cyclables, notamment avec des enfants.

Certaines personnes indiquent qu'elles sont prêtes à voir le nombre de voies réservées aux voitures réduit, voire supprimé, au profit des pistes cyclables.

L'association La Ville à Vélo a également déposé une contribution sur la plateforme en ligne, dont les éléments clés sont les suivants :

- « Les propositions d'aménagements respectent le minima demandé par la loi LAURE à quelques exceptions près »;
- « Il est proposé la création de bande cyclable ou de zone 30 sans quasiment jamais proposer d'aménagement avec piste cyclable séparée, ce qui nous semble peu ambitieux »
- « Le trajet proposé contient une discontinuité cyclable TRES importante (env 800m) allant de la rue Paul Verlaine (croisement rue Becker) à la rue Billon (croisement rue Perroncel) »
- « Nous attirons votre attention sur le choix des aménagements cyclables que vous allez faire. La création de bande cyclable en chicanes comme sur le cours Tolstoï sens Ouest-Est ou sur l'avenue Léon Blum (sens Ouest-Est) sont dangereux. De nombreux cyclistes du coup utilisent les voies de bus s'y sentant plus en sécurité. »

La Ville à Vélo a également fait des commentaires sur chacun des secteurs, de manière précise.

La mobilisation sur les modes doux est forte avec un avis globalement très favorable au projet. Les associations sont actives et se positionnent en force de proposition voire de co-construction avec le SYTRAL et les autres maîtrises d'ouvrages concernées par les aménagements urbains. Le projet prendra en compte de façon optimale l'intégration des vélos.

4.8.7 - Nuisances sonores et vibrations

Il existe une inquiétude réelle sur les bruits générés par le tramway. Cette thématique revient dans 60 contributions du public, soit 8% environ des contributions.

Dans les réunions publiques, les ateliers et sur la plateforme en ligne, les citoyens s'interrogent sur les nuisances sonores et vibrations qui seront engendrées par le tramway, en particulier dans 3 configurations :

- Zones où les habitations sont très proches du tramway,
- Virages,
- Avenue Henri Barbusse.

Si des réponses ont d'ores et déjà été apportées dans le cadre des réunions publiques et rendez-vous d'acteurs, le SYTRAL devra rassurer sur ce point pendant toute la durée du projet. Les dispositifs adoptés pour limiter les impacts devront être précisés.

Suite à donner

Le SYTRAL tiendra compte de la configuration du tracé et de son environnement humain et, à l'instar des autres projets de tramway, proposera des dispositions techniques adaptées afin de supprimer ou de réduire les nuisances sonores, par exemple en adaptant la typologie de pose de voies à l'environnement du site.

4.8.8 - Matériel roulant et ligne aérienne de contact

Plusieurs citoyens s'interrogent, lors des rendez-vous d'acteurs et via la plateforme, sur le matériel roulant qui sera utilisé sur la ligne T6. En effet, s'il est fait choix de ne pas disposer de Ligne Aérienne de Contact (LAC) Avenue Henri Barbusse et que le tramway dispose donc d'une autonomie en énergie sur cette section, le matériel utilisé sera spécifique à la ligne T6. Des questions sont posées sur les coûts supplémentaires d'achat, d'entretien et de maintenance et de la perte d'interopérabilité (mutualisation des tramways sur l'ensemble du réseau).

Parmi l'ensemble des contributions, 8 personnes se sont exprimées pour le maintien de la ligne aérienne de contact sur l'intégralité de la ligne T6. Une seule personne a donné son avis en faveur d'une solution technique sans ligne aérienne de contact pour la traversée des Gratte-Ciel.

4.8.9 - Phase Travaux

Les commerçants ont fait part de leurs craintes lors du rendez-vous des acteurs économiques de l'impact de la phase de travaux sur leur activité économique. À cette occasion, le SYTRAL a indiqué que, comme pour toutes les opérations d'extension du réseau, il sera mis en place des chargés de relation riverains pendant les travaux, pour la descente et la remontée d'informations. Concernant l'indemnisation financière : une procédure spécifique SYTRAL prévoit que chaque commerçant puisse solliciter une indemnisation dans le cadre d'une procédure amiable. Il est ainsi possible de faire valoir un préjudice devant une commission d'indemnisation amiable. Le SYTRAL peut assister les commerçants pour la remise de ce dossier, qui doit démontrer la causalité entre la perte du chiffre d'affaire et les travaux du T6 et donner des éléments financiers.

Des citoyens s'interrogent également sur la qualité de vie pendant les travaux et la perturbation des lignes de bus actuelles pendant les travaux.

Si le sujet n'est pas fortement apparu dans les contributions, il est semble-t-il sensible pour les acteurs économiques et commerçants riverains qui craignent des baisses de chiffres d'affaires pendant la phase travaux. Le SYTRAL a apporté des premiers éléments de réponse dans le cadre des réunions publiques ou rendez-vous d'acteurs. Plus globalement, le projet T6 Nord s'inscrit dans le processus propre à ce type d'opérations et disposera donc de l'ensemble des dispositifs d'accompagnement associés pour garantir le bon déroulement des travaux.

Suite à donner

Le SYTRAL veillera, comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade à :

- proposer et réaliser des aménagements de l'espace public de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public,
- prendre en compte les problématiques liées aux mobilités actives et à assurer la cohérence du projet avec le Plan d'Action pour les Mobilités Actives porté par la Métropole de Lyon,
- proposer, à l'instar de tous les projets que le SYTRAL conduit et en concertation avec les associations, des aménagements permettant l'accessibilité de la ligne et de l'espace public, y compris pendant la phase travaux,
- identifier dans la suite des études les zones qui peuvent être source de nuisance pour les riverains en matière de vibration ou de bruit et étudier les dispositions techniques adaptées à mettre en œuvre afin de les supprimer, réduire ou les compenser,
- assurer l'accessibilité des logements et des commerces et maintenir les cheminements piétons tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.

5 - ANNEXES

- Délibérations sur les modalités de concertation
- Dossier mis à disposition
- Compte-rendu des réunions publiques
- Compte-rendu des rendez-vous d'acteurs

T6N - Bilan de la concertation 38



4.2 Délibération et bilan de la concertation du 15 mars au 12 avril 2021

Délibération n°21.049



COMITÉ SYNDICAL DU 14 JUIN 2021
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATION

AFFAIRES TRANSPORTS URBAINS

N° 21.049

Objet : Ligne de tramway T6-Prolongement Hôpitaux Est/La Doua (T6 Nord)-Approbation du bilan de la concertation préalable et enseignements tirés en vue de la poursuite des études

L'an deux mille vingt et un, le quatorze du mois de juin, à 14h30, les membres du Comité Syndical du SYTRAL (syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), se sont réunis en salle du Conseil Métropolitain, Hôtel de la Métropole 20 rue du Lac, à Lyon, conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Date de convocation du Comité : 7 juin 2021

Droit de vote	Membres du Comité en exercice	Présent	Absent	Procuration à
1	BAGNON Fabien	X		
1	BERNARD Bruno	X		
1	BURRICAND Marie-Christine	X		
1	COLLIN Blandine		X	Mr BAGNON
1	COMBET Damien	X		
1	CROIZIER Laurence	X		
0	CRUZ Sophie		X	
1	DROMAIN Hélène		X	Mr KOHLHAAS
1	FRETY Laurence	X		
1	GEOFFROY Hélène	X		
1	GEORGEL Nadine	X		
1	KOHLHAAS Jean-Charles	X		
1	LE FAOU Michel		X	Mr VINCENT
1	LEGENDRE Laurent	X		
0	LUCAS Karine	X		
1	LUNGENSTRASS Valentin	X		
0	MEUNIER Philippe	X		
1	MONOT Vincent	X		
1	PERCET Joëlle		X	Mr VIEIRA
1	QUINIOU Christophe	X		
1	FONTANGES Séverine	X		
1	RONZIERE Pascal		X	
1	VALERO Daniel	X		
1	VAN STYVENDAEL Cédric		X	Mr BERNARD
1	VERCHERE Patrice	X		
1	VESSILLER Béatrice	X		
0	VIDAL Paul		X	
1	VIEIRA Matthieu	X		
1	VINCENDET Alexandre	X		
1	VINCENT Max	X		
1	VULLIEN Michèle	X		

Secrétaire de séance : Matthieu VIEIRA

.../...

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

LE COMITE SYNDICAL,

VU le rapport par lequel Monsieur le Président expose ce qui suit :

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Par délibération n°21.006 du 8 février 2021, le Comité Syndical du SYTRAL a autorisé, dans le cadre du plan de mandat 2021-2026, l'engagement de l'opération de prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et le campus universitaire de la Doua, appelée T6 Nord, et approuvé les objectifs ainsi que le programme prévisionnel présentant les caractéristiques essentielles du projet.

En application des articles L121-17 III et L121-17-1 du code de l'environnement, le SYTRAL a publié une déclaration d'intention dans les conditions prévues aux articles L121-18 et R121-25 du code de l'environnement.

Par délibération n°21.007 du 8 février 2021, le Comité Syndical du SYTRAL a approuvé les objectifs et les modalités de la concertation préalable, conformément aux dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme ainsi que de l'article L121-16 du code de l'environnement. Cette concertation a par ailleurs été précédée d'une première concertation qui s'est déroulée après une phase d'études en 2019.

La concertation préalable s'est ainsi déroulée du 15 mars au 12 avril 2021. Elle s'appuyait sur la mise à jour des études préliminaires et notamment l'analyse multicritères comparative de deux tracés :

- le tracé « rouge » intègre les caractéristiques du tracé « historique », issu de la première concertation, retravaillées sous l'angle d'une insertion optimale et de dessertes efficaces ;
- les enjeux d'un tracé desservant le Nord-Est ont été reconstruits et intégrés dans l'analyse multicritères. Ils constituent le tracé « vert ».

Le SYTRAL comptait sur la concertation préalable pour l'éclairer sur les attentes du public concernant le choix du tracé à partir des deux itinéraires proposés.

D'autres thématiques étaient également mises en avant dans la concertation :

- Le positionnement des stations ;
- L'insertion du tramway dans les quartiers traversés ;
- L'intermodalité, les modes actifs et la circulation ;
- Le cadre de vie et la conception environnementale du projet.

Les principales caractéristiques du projet T6 Nord soumis à concertation sont les suivantes :

- Une longueur de 5,6 km entre Hôpitaux Est et le campus universitaire de La Doua ;
- 55 000 voyages/jour attendus pour l'ensemble de la ligne T6 ;
- Crédit de 11 à 12 stations pour desservir, Lyon 3, Bron et les grands pôles d'activité de Villeurbanne, les quartiers résidentiels et les secteurs en mutation.

Le budget global du projet est estimé à 140 Millions d'euros HT à l'issue des études préliminaires (valeur décembre 2020). Sur le tracé vert, un surcoût est estimé à 7,5M d'euros HT du fait du linéaire plus important et des dévoiements de réseaux.

Le SYTRAL a mis en œuvre les modalités et outils pédagogiques suivants :

- 5 lieux d'information et d'expression permanents : Mairie de Villeurbanne ; Mairie de Bron ; Mairie de Lyon 3ème ; Hôtel de la Métropole ; Siège du SYTRAL.
- Dispositifs de présentation du projet :
 - o Une plateforme en ligne dédiée au projet, à l'adresse suivante : <https://t6nord-sytral.fr/>
 - o Le dossier de concertation, disponibles dans les 5 lieux d'information et d'expression précités et sur la plateforme en ligne dédiée au projet.
 - o Un dépliant d'information, qui en plus d'être mis à disposition dans les lieux cités ci-dessous a aussi fait l'objet d'un boîtier et d'une distribution lors des stands mobiles. Il était également disponible sur la plateforme en ligne.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Délibération n°21.049

- Une exposition dans les 3 lieux suivants : Mairie de Villeurbanne ; Mairie de Lyon 3^{me} ; Siège du SYTRAL.
- Une vidéo de présentation du projet et des modalités de la concertation.
- Dispositifs de contributions :
 - Les formulaires de contribution en ligne pour déposer avis et questions.
 - Les registres dans les 5 lieux d'information et d'expression ;
 - Le questionnaire de la concertation, qui en plus d'être mis à disposition dans les lieux cités ci-dessus a aussi fait l'objet d'un boîtier (avec la possibilité de le retourner gratuitement par Lettre T) et d'une distribution lors des stands mobiles. Il était également accessible en format numérique sur la plateforme en ligne.
- Dispositifs de participation :

En raison du contexte sanitaire, la plupart des temps de rencontre ont été organisés à distance.

 - Une rencontre avec les acteurs constitués, sur invitation du SYTRAL, organisée par visioconférence, le 16/03/2021.
 - Une soirée d'ouverture, ouverte à tous, sur inscription, organisée par visioconférence, le 17/03/2021.
 - 4 ateliers de concertation, sur inscription, tous organisés par visioconférence : un atelier « tracés » (25/03/2021), un atelier « secteur Sud » (31/03/2021), un atelier « secteur Centre » (01/04/2021) et un atelier « secteur Nord » (06/04/2021).

Le SYTRAL a souhaité proposer des rencontres en présentiel pour toucher un large public, notamment ceux les plus éloignés des dispositifs numériques. Il est à noter qu'en raison de l'évolution du contexte sanitaire, en cours de concertation (confinement du département du Rhône mis en place à partir du vendredi 26 mars 2021), le SYTRAL a dû adapter certains formats de rencontres.

- 4 stands mobiles sur les lieux de vie et de passage : 19/03/2021 ; 20/03/2021 ; 22/03/2021 ; 24/03/2021.
- 4 permanences :
 - Une permanence en présentiel le 17/03/2021.
 - 3 permanences à distance (visioconférence ou téléphone) : 31/03/2021 ; 07/04/2021 ; 10/04/2021.

Les mesures de publicité sur la concertation préalable ont répondu aux attentes légales et aux objectifs de bonne mobilisation du public :

- Un avis de concertation préalable du public pour l'avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation :
 - Publication sur le site internet du SYTRAL et la plateforme participative dédiée au projet ;
 - Publication par voie d'affichage sur les 5 lieux d'information et d'expression.
 - Publication dans les journaux suivants :
 - Parutions dans Les Echos le vendredi 26 février et le lundi 15 mars ;
 - Parutions dans Le Tout Lyon, le samedi 27 février et le samedi 13 mars ;
 - Parutions dans Le Progrès, le lundi 1er mars et le lundi 15 mars ;
 - Parutions dans La Tribune de Lyon, le jeudi 25 février et le jeudi 11 mars.
- Une conférence de presse, le 11 mars ;
- Des actualités nombreuses sur les réseaux sociaux et le site internet du SYTRAL ;
- Des relais d'information via les collectivités partenaires ;
- Une communication renforcée à l'intention des habitants et usagers des réseaux TCL : affiches, vidéo d'information.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Délibération n°21.049

1. La participation et les contributions recueillies lors de la concertation

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de la concertation préalable a réuni plus de 650 participants de la manière suivante :

- 292 connexions à la soirée d'ouverture ;
- 26 participants à la rencontre des acteurs constitués ;
- 115 participants aux ateliers ;
- Plus de 230 personnes rencontrées lors des rencontres de proximité (stands mobiles et permanences).

Un nombre important de contributions a été recueilli durant toute la concertation, et à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre.

Au total, 3637 contributions ont été recueillies de la manière suivante :

- 2273 avis libres et questions (dont 1421 avis recueillis via les questionnaires) :
 - 672 avis et 87 questions sur la plateforme
 - 86 avis dans les registres (dont 2 pétitions déposées en annexes des registres)
 - 4 avis par mail
 - 3 avis par courrier
 - 1421 avis libres laissés dans les questionnaires :
 - 995 sur les questionnaires en ligne
 - 426 sur les questionnaires papier
- 2785 questionnaires remplis (dont 1421 avec un avis libre) :
 - 1958 en ligne
 - 827 en papier :
 - 447 Reçus par Lettre T
 - 285 Déposés dans les urnes
 - 95 Remplis lors des stands mobiles et permanence

Sur la base de l'ensemble des expressions recueillies au travers des différents dispositifs et lors des différentes rencontres, il appartient au SYTRAL, de déterminer les mesures nécessaires pour répondre aux enseignements tirés de la concertation préalable.

2. Analyse des observations exprimées**- Préambule**

Lors de la concertation préalable, les participants se sont prononcés en grande majorité sur la thématique des tracés (81 % des avis de la concertation abordent cette thématique). En dehors des tracés, les thématiques les plus abordées ont concerné la desserte et l'environnement. Ensuite, certaines thématiques sont abordées avec une occurrence semblable : l'aménagement (partage de la voirie, espaces publics), la circulation et le stationnement, ainsi que l'insertion dans les secteurs contraints (impacts fonciers, nuisances).

- L'opportunité du projet confirmée

La majorité des participants a partagé l'opportunité du projet durant la concertation, considérant qu'il permettra de connecter le territoire au réseau de transport collectif métropolitain. Seuls 3,8% des avis remettent en question l'opportunité du projet et privilient d'autres modes.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Délibération n°21.049

- Les tracés au cœur des échanges

Au cours de la concertation, le tracé a été l'objet de très nombreuses contributions. Le tronçon commun est bien accueilli par les participants, alors que les tracés rouge et vert divisent davantage. L'analyse des contributions sur cette thématique donne les résultats suivants :

- Dans les avis libres :
 - o Tracé rouge : 25% sont pour, 11% sont contre, 9% proposent un tracé modificatif
 - o Tracé vert : 24% sont pour, 15% sont contre, 1% proposent un tracé modificatif
 - o Contributions sur tronc commun ou global tracé : 15%
- Dans les questionnaires :
 - o Plutôt pour le tracé rouge : 55%
 - o Plutôt pour le tracé vert : 38%
 - o Pas de préférence : 7%

Ainsi, à l'issue de la concertation, le tracé rouge semble privilégié par les participants.

- La desserte locale, un enjeu dominant

Lors de la concertation, la desserte locale de Villeurbanne est apparue comme un enjeu prédominant. Les participants ont exprimé de fortes attentes sur la desserte par les transports en commun des commerces, les équipements et les établissements scolaires. Une forte demande de desserte de l'Est de Villeurbanne se fait aussi ressentir afin de désenclaver les quartiers de ce territoire. Les participants demandent également qu'une attention particulière soit portée aux stations et à leurs aménagements. Enfin, une réflexion globale sur les interconnexions avec les autres transports en commun de l'agglomération est attendue.

- L'environnement, un sujet à prendre en compte lors de la conception et de la mise en œuvre du projet

Durant la concertation, les participants ont montré qu'ils étaient particulièrement attentifs aux enjeux environnementaux. Ils souhaitent préserver au maximum les espaces verts (publics et privés) présents à proximité du tracé et saisir l'opportunité de le végétaliser au maximum pour laisser plus de place à la nature en ville.

- Un partage de la voirie avec les modes actifs

Les participants, en grande majorité habitants des secteurs traversés par le projet, disposent d'une réelle expertise d'usage quant au partage de la voirie, c'est pourquoi lors de la concertation ils ont exprimé des attentes précises à ce sujet. Ils souhaitent que le partage de la voirie entre les différents modes soit anticipé et que les cheminements soient les plus sécurisés possibles, notamment pour les cycles et les piétons. Les participants souhaitent également que les accès riverains soient facilités, dès la mise en service du tramway mais aussi durant la phase de travaux.

- La circulation et le stationnement, des préoccupations fortes pour les riverains et usagers

La circulation automobile préoccupe les participants puisqu'elle est aujourd'hui au cœur de nombreux déplacements quotidiens. Si les effets positifs du tramway sont attendus, telle que la décongestion de certains secteurs, des craintes sont exprimées quant au report de trafic qui pourrait émerger mais également sur les impacts possibles sur le stationnement.

- Une attention particulière à porter à l'insertion du tramway dans les quartiers traversés

L'insertion du tramway est un vrai sujet de préoccupation pour les participants. Ils l'ont exprimé tout au long de la concertation préalable. C'est d'ailleurs autour de ce sujet que sont organisées des mobilisations collectives dans les différents quartiers concernés. Les participants souhaitent que les impacts fonciers liés à l'insertion du tramway soient limités autant que possible et quel que soit le tracé retenu. Les riverains concernés par les tracés craignent également la cohabitation avec les nuisances (bruit, vibration) du tramway et souhaitent que des mesures soient prises pour les éviter.
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Délibération n°21.049

- Autres thématiques

Parmi les autres thématiques abordées par les participants figurent : le cadre de vie et le patrimoine, la gestion des travaux, le développement économique local, le coût et le calendrier, la concertation. Si ces thématiques n'ont pas été prédominantes au cours des échanges, elles ont permis d'attirer l'attention du SYTRAL sur des opportunités ou points de sensibilité à prendre en compte dans la conception du projet.

- 3. Les suites à donner**

- a. L'opportunité du projet confirmée

L'opportunité du prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua desservant les communes de Bron, Lyon et Villeurbanne est confirmée par cette concertation préalable.

Le SYTRAL décide donc de poursuivre les études pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.

- b. Le choix d'un itinéraire et la localisation des stations

Le tracé, au travers des deux itinéraires proposés, a largement fait débat au cours de la concertation, que ce soit dans les différentes contributions recueillies ou lors des rencontres organisées. Les deux itinéraires proposés ont révélé des atouts mais également des points de sensibilité, particulièrement sur les secteurs contraints traversés, notamment au Nord du tracé. Au terme de la concertation et parmi les avis exprimés, **le tracé rouge apparaît légèrement préférentiel pour les personnes ayant pris part à la concertation.**

Par ailleurs, les principaux éléments différenciant issus de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre des études préliminaires sont les suivants:

- Un linéaire d'intégration en secteur contraint plus important sur le tracé vert que sur le tracé rouge,
- Pour le tracé vert, des contraintes fortes pour l'intégration des modes actifs et la nécessité de déroger au PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives),
- Un impact important sur les déviations de réseaux pour le tracé vert (linéaire concerné et emprise travaux),
- Un risque sur l'exploitabilité de T6, T1/T4 et de la future ligne T9 sur le tronc commun Nord pour ce qui concerne le tracé vert
- Un montant d'opération plus élevé pour le tracé vert.

L'ensemble de ces éléments **conduisent le SYTRAL à retenir le tracé rouge en cohérence avec les avis exprimés lors de la concertation préalable.**

Les études se poursuivront donc sur ce tracé.

Concernant le positionnement des stations :

- Sur le tronc commun : Au regard des contributions sur le secteur de la « Route de Genas » et des éléments issus des études préliminaires, il est proposé de mutualiser les stations « Gare de Villeurbanne » et « Route de Genas » en une station unique « Gare de Villeurbanne » à implanter au sud de l'infrastructure de T3.
- Sur le tronçon « Grandclément – Doua » : Au regard des incertitudes et attentes quant à l'emplacement des stations au centre-ville de Villeurbanne, il est proposé d'approfondir la répartition géographique des stations sur ce tronçon dans le cadre des études d'avant-projet (AVP). Ce sujet sera également débattu en phase de concertation continue (un atelier secteur dédié).

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Délibération n°21.049

Délibération n°21.049

c. Par thématiques, études techniques et concertation continue

Les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées (à mettre en œuvre lors de la concertation continue) que formule le SYTRAL sont les suivantes :

- **Concernant l'accompagnement spécifique sur les secteurs contraints :**
Les contributions ont montré de fortes inquiétudes sur le nombre et la localisation des acquisitions foncières ainsi que sur les nuisances sonores et de vibrations susceptibles d'être engendrées par le passage du tramway sur certains axes, notamment rue Billon et rue Bourgey. Le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts fonciers sur les secteurs contraints et à mettre en place des mesures de limitation des nuisances sonores et des vibrations là où celles-ci ne peuvent être évitées.
 - o Les études techniques chercheront à optimiser l'insertion du tramway et intégreront des dispositions visant à limiter au maximum les nuisances sonores et vibratoires,
 - o En concertation continue, des modalités spécifiques et de proximité seront mises en œuvre pour accompagner les riverains concernés.
- **Concernant les enjeux de desserte,** des fortes attentes ont été formulées pour une meilleure desserte des quartiers Est de Villeurbanne, avec le sentiment que le quartier des Buers, notamment, n'était pas pris en compte dans les nouveaux projets de lignes fortes du plan de mandat.
 - o Le SYTRAL s'engage à lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface en lien avec la mise en service du T6 prolongé.
- **Concernant le cadre de vie et l'usage de l'espace public :**
 - o Sur les volets intermodalité et modes actifs, la concertation a mis en avant l'opportunité d'aménager de nouvelles voies cyclables tout en soulevant des questionnements sur la sécurité liée au partage de la voirie et à la cohabitation des modes. Le SYTRAL s'engage donc à :
 - Travailler avec les services de la Métropole sur l'intégration des cycles et la cohérence avec le Plan d'action pour les Mobilités Actives (PAMA) et le projet de Réseau Express Vélo (REV) à proximité du T6 Nord
 - Travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie entre les différents modes
 - Mettre en œuvre les conditions d'une bonne intermodalité aux abords de chaque station
 - o Sur les volets circulation et stationnement, le SYTRAL note des attentes du public en matière de décongestion de certains secteurs et de maintien d'un maximum de places de stationnements et des accès riverains et commerçants. Le SYTRAL s'engage à travailler finement avec les services de la Métropole et des Villes sur le nouveau plan de circulation prenant en compte les impacts liés à l'arrivée du tramway et à mener une étude d'insertion des places de livraisons et maintien des accès riverains.
 - o Sur le volet environnement : si le tramway est perçu largement comme un mode répondant aux objectifs environnementaux, et comme une opportunité de végétaliser les secteurs traversés, la concertation a également révélé des attentes fortes sur la préservation des espaces verts existants (parc, jardins publics et privés). Pour cela, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts sur les espaces verts et végétalisés existants et à proposer des aménagements qui participeront à la revégétalisation et à la réduction des îlots de chaleur sur l'ensemble des secteurs traversés.
 - o Pour les espaces publics, leur réaménagement, particulièrement les places et carrefours, suscite de fortes attentes, avec un point d'attention à ne pas créer des « fractures » dans l'espace public par le passage du tramway. Comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade, le

SYTRAL s'engage à mener des études en lien avec l'ensemble des partenaires des secteurs concernés pour proposer et réaliser des aménagements de qualité, au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers. Il s'engage également à proposer des aménagements permettant l'accessibilité de la ligne et de l'espace public, y compris pendant les travaux.

- **Concernant l'accompagnement des travaux du chantier,** le SYTRAL note les craintes et questionnements concernant les impacts sur les commerces des rues concernées et sur la circulation et les accès durant la phase travaux. Il s'engage, comme pour tous ses projets à assurer l'accessibilité des logements et commerces et maintenir les cheminements piétons et cyclistes tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.

En parallèle de la poursuite des études et dans la continuité des différentes phases de concertation engagées sur le projet, et pour répondre aux attentes qui se sont exprimées durant la concertation préalable, le SYTRAL s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet. Pour cela, il proposera un dispositif adapté aux enjeux du projet :

- Une concertation ouverte à tous, pour poursuivre les échanges sur les thématiques liées au projet, par secteur à chaque phase d'étude (AVP/ PRO). Ces temps d'échange seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme du projet.
- Une concertation ciblée, à destination des riverains et commerçants concernés. Des temps de rencontres de proximité leurs seront dédiés. Ils accompagneront le dispositif de « relation riverains ». Une chargée de relation riverains est en effet dédiée au projet, et sera mobilisée jusqu'à sa mise en service. Ce dispositif contribue à la bonne information sur l'avancée du projet et des travaux auprès des riverains, commerçants et usagers du réseau.

APRES ECHANGES DE VUES,

Présents :	22
Pouvoirs :	5
Ne prend pas part au vote (NPPV)	0
Affaires Transports Urbains	
Présents parmi les votants	20
Pouvoirs parmi les votants	5
Nombre de votants	25
Abstentions parmi les votants	5
Suffrages exprimés	
Dont « Contre » :	0
Dont « Pour » :	20

Délibération n°21.049

DECIDE : à l'unanimité des suffrages exprimés,

- Approuver le bilan de la concertation annexé au présent rapport ;
- Approuver les mesures jugées nécessaires pour tenir compte des enseignements précités et telles qu'exposées dans le présent rapport, et notamment :
 - o Décider de poursuivre les études du projet sur le tracé « rouge » (rues Verlaine-Bourgey-Varda-Esplanaide Anthonioz, rues Billon-Salengro-Spréafico-Gaston Berger) en cohérence avec les avis exprimés lors de la concertation préalable,
 - o Décider de mutualiser les stations « Gare de Villeurbanne » et « Route de Genas » en une station unique implantée au Sud de l'infrastructure de T3,
 - o Décider d'approfondir et de finaliser la répartition géographique des stations de tramway sur le tronçon « Grandclément – Doua » dans le cadre des études d'avant-projet,
 - o De poursuivre la concertation continue dans le cadre des modalités exposées ci-dessus.
- Autoriser le Président du SYTRAL à signer tout acte concourant à l'exécution de la présente délibération.

Pour Extrait Conforme,
 Le Président
 Bruno BERNARD



Page 9 | 9

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
 en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Suivez l'actu du projet !



AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE

en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

Construisons ensemble le tramway T 6 !

SYTRAL

SOMMAIRE

I. Présentation du projet	3
a. Le maître d'ouvrage.....	3
b. Le contexte du projet.....	3
c. Les enjeux du projet	3
d. Les caractéristiques du projet	4
e. Le projet soumis à concertation	6
II. Le dispositif de concertation.....	7
a. Périmètre et cibles de la concertation	7
b. Les annonces de la concertation préalable et les relais d'information	8
c. Les dispositifs de concertation.....	14
d. Chiffres de la concertation	26
III. Analyse des observations exprimées.....	27
a. Préambule.....	27
b. L'opportunité du projet confirmée par la concertation	29
c. Les tracés au cœur des échanges.....	30
d. La desserte locale, un enjeu dominant.....	35
e. L'environnement, une priorité à prendre en compte lors de la conception et la mise en œuvre du projet....	39
f. Le partage de la voirie : entre attentes et questionnements.....	41
g. Circulation et stationnement : un sujet de préoccupation pour les usagers	43
h. L'insertion du tramway dans les quartiers traversés : une inquiétude majeure pour les riverains concernés	45
i. Autres thématiques abordées	47
IV. Les suites à donner.....	49
a. Au projet	49
b. À la concertation	53

2

I. Présentation du projet

a. Le maître d'ouvrage

Le projet de prolongement de la ligne T6 des Hôpitaux Est à la Doua est porté par le **Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)**, autorité organisatrice des transports depuis 2015 sur le territoire de la Métropole de Lyon (réseau TCL), du Département du Rhône (réseau Cars du Rhône) et de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône (réseau Libellule), ainsi que les services Optibus (transport à la demande des personnes à mobilité réduite) et Rhônexpress (desserte de l'aéroport Lyon St. Exupéry).

Les 31 élus du comité syndical du SYTRAL définissent notamment :

- l'offre de transport (itinéraires, implantation des arrêts, fréquence des lignes) ;
- les normes de service (régularité, propreté, information voyageurs) ;
- la tarification.

b. Le contexte du projet

Depuis novembre 2019, la ligne T6 relie Debourg aux Hôpitaux Est. Son prolongement vers La Doua vise à desservir des pôles urbains majeurs et à boucler une première ligne de rocade de transports en commun à l'intérieur du périphérique lyonnais (boulevard Laurent Bonnevay). Ce prolongement a déjà donné lieu à une première concertation préalable, **tenue du 2 mai au 14 juin 2019**.

Cette première concertation préalable a permis de confirmer l'intérêt du projet. Elle a aussi mis en évidence de fortes contraintes d'insertion et soulevé la question d'une desserte plus à l'Est de Villeurbanne, sur l'axe Bienvenus – Château-Gaillard – Jean-Baptiste Clément.

Le SYTRAL a donc décidé de reprendre les études à partir d'un faisceau élargi et d'ouvrir une nouvelle étape de réflexion. En 2020, la poursuite des études a ainsi permis de préciser le tracé « historique » et d'élargir le périmètre d'études avec un tracé au Nord-Est.

c. Les enjeux du projet

La réalisation complète de la ligne T6 s'inscrit dans la nouvelle vision de la mobilité définie dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL et vise plus particulièrement à :

- Améliorer l'offre de transports collectifs

L'objectif de desserte et d'irrigation des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et des grands équipements, ainsi que l'accompagnement de la structuration de la ville en devenir passe par deux étapes complémentaires :
 • la création d'un axe Nord-Sud qui favorisera le développement économique, urbain et paysager de Villeurbanne tout en organisant la vie urbaine autour d'un axe apaisé ;

3



• l'amélioration de l'offre en transports collectifs desservant des lieux de culture et de loisirs, administratifs, d'éducation, de commerce, de santé ou encore de projets urbains.

- Renforcer le réseau et son interconnexion

La poursuite du maillage du réseau de transports en commun avec l'achèvement d'une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes du réseau sur l'Est de l'agglomération permettra d'étendre le réseau de transports en commun à des secteurs encore peu desservis tout en répondant à la densification attendue de la population dans le sillage des ZAC Gratte-Ciel et Grandclément.

- Développer l'intermodalité

La réalisation du projet T6 Nord encouragera un report modal de la voiture particulière sur les transports en commun. L'objectif est de proposer une ville plus apaisée et moins polluée. L'abandon de la voiture particulière pour les déplacements de rocade sera ainsi incité par la ligne de tramway. Grâce à un rabattement efficace vers les lignes fortes de métro et de tramway, le projet améliorera également la part modale des transports en commun pour les flux vers et depuis le centre de Lyon.

d. Les caractéristiques du projet

Caractéristiques générales

Le T6 Nord est un projet d'extension de la ligne de tramway T6 sur 5,6 km entre Hôpitaux Est et le campus LyonTech La Doua. La création de **11 à 12 stations** permettra de desservir les grands pôles d'activité de Villeurbanne, des quartiers résidentiels et des secteurs en mutation.

La ligne T6 dans son ensemble proposera une connexion avec les lignes fortes suivantes :

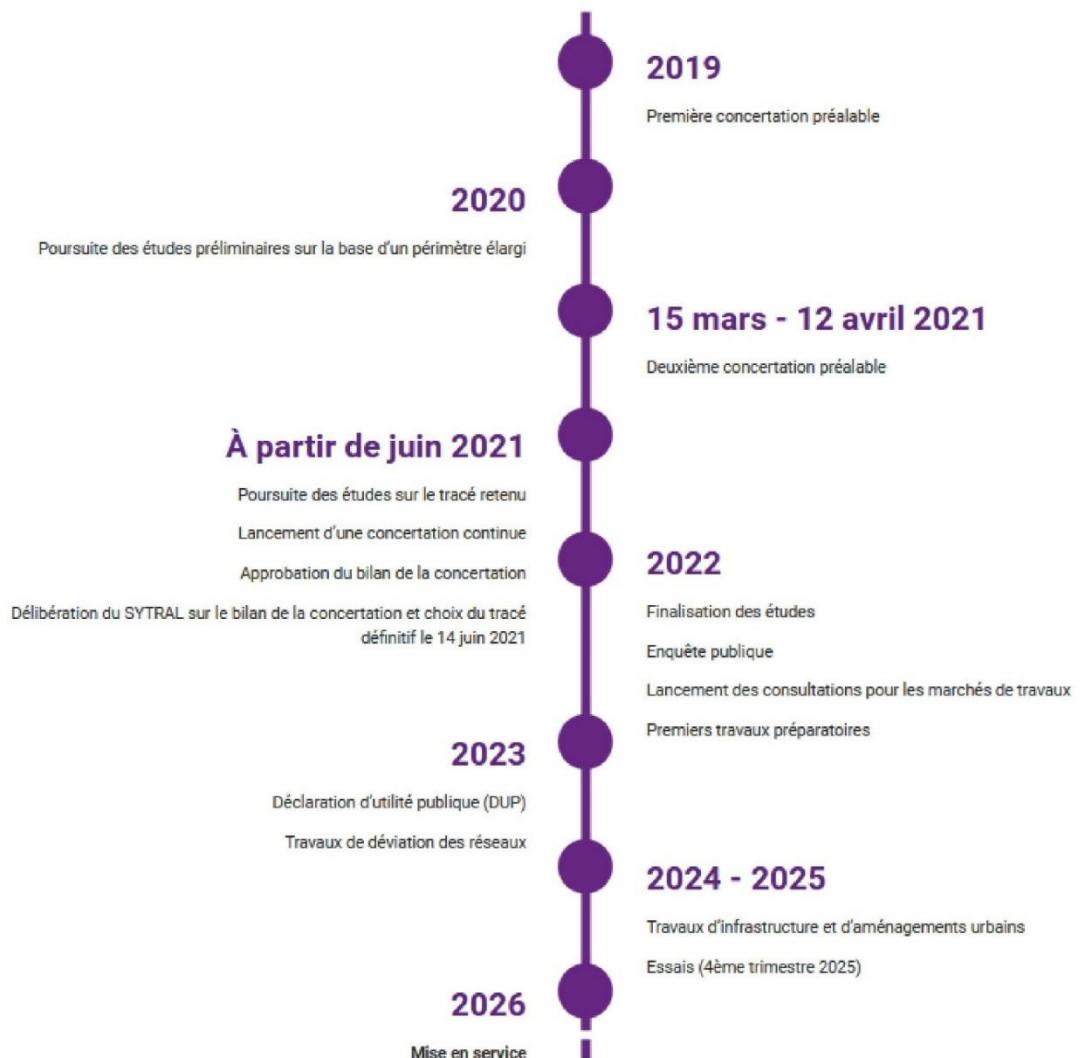
- 1 ligne de métro (Métro A) ;
- 3 lignes tramways (T1, T3, T4) ;
- 1 ligne de trolleybus (C3).

Environ 55 000 voyages/jour sont attendus pour l'ensemble de la ligne T6.



Calendrier

Le projet de prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua s'inscrit dans le temps long. Les échanges se poursuivront jusqu'à la mise en service, prévue en 2026.



Cout

Le budget global du projet est estimé à 140 M d'euros HT à l'issu des études préliminaires (valeur décembre 2020). Sur le tracé vert, un surcoût est estimé à 7,5 M d'euros HT du fait du linéaire plus important et des dévoiements de réseaux. Ces estimations budgétaires du T6 Nord ont été réalisées à partir des études préliminaires et des retours d'expériences sur des projets comparables du SYTRAL. Elles seront étayées lors des études de conception en cours.

En tant que maître d'ouvrage, le SYTRAL assure le financement de l'opération. Le budget du projet T6 Nord est d'ores et déjà intégré au plan de mandat, qui prévoit la mobilisation de 2,55 milliards d'euros sur la période 2021-2026.

e. Le projet soumis à concertation

En lien avec les derniers approfondissements d'études, le SYTRAL a décidé d'ouvrir une nouvelle phase de concertation préalable conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L.121- 16 du code de l'environnement. Cette concertation préalable s'appuie sur la mise à jour des études préliminaires et notamment l'analyse multicritères comparative de deux tracés :

- le tracé « rouge » intègre les caractéristiques du tracé « historique », issu de la première concertation, retravaillées sous l'angle d'une insertion optimale et de dessertes efficaces ;

- les enjeux d'un tracé desservant le Nord-Est ont été reconstruits et intégrés dans l'analyse multicritères. Ils constituent le tracé « vert ».

Le SYTRAL comptait sur la concertation préalable pour l'éclairer sur les attentes du public concernant le **choix du tracé à partir des deux itinéraires proposés et d'autres thématiques présentées ci-après**.



Synoptique des deux itinéraires proposés

II. Le dispositif de concertation

La nouvelle phase de concertation préalable a été organisée du 15 mars au 12 avril 2021.

a. Périmètre et cibles de la concertation

L'intérêt du projet ayant été confirmé lors de la première concertation préalable de 2019, le SYTRAL a souhaité que les échanges portent plus spécifiquement sur les 5 thèmes suivants :

1. le tracé, à partir des deux itinéraires proposés,
2. le positionnement des stations,
3. l'insertion du tramway dans les quartiers traversés,
4. l'intermodalité, les modes actifs, la circulation,
5. le cadre de vie et la conception environnementale du projet.

La concertation préalable était ouverte à tous, notamment l'ensemble des acteurs concernés par le projet : le grand public, les associations, les acteurs socio-économiques et les collectivités. Si le périmètre de la concertation se concentrait naturellement autour des secteurs directement concernés par le projet – Villeurbanne, Lyon 3 et Bron – tout un chacun pouvait y participer.

Pour permettre l'expression et l'information de tous, cinq lieux permanents ont été installés, avec pour chacun la mise à disposition du dossier de concertation, de registres, de dépliants, questionnaires, urnes et exposition :

- la mairie de Villeurbanne ;
- la mairie de Bron ;
- la mairie de Lyon III^e ;
- l'Hôtel de la Métropole ;
- le siège du SYTRAL.



Réseaux sociaux et site internet du SYTRAL

Des actualités régulières concernant la concertation préalable ont été partagées par le SYTRAL sur ses réseaux sociaux Facebook et Twitter.

Une page Facebook spécifique au projet a été créée et a été alimentée durant toute cette phase de concertation.



Page Facebook du projet T6 Nord



Publication sur le compte Twitter du SYTRAL



Publication sur la page Facebook du SYTRAL



Des actualités régulières concernant la concertation préalable ont également été partagées par le SYTRAL sur son site internet.



Actualité sur le site internet du SYTRAL

L'affichage d'annonce de la concertation

Dans le but d'informer de l'ouverture de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé pour annoncer les dates de la concertation et diffuser largement l'adresse de la plateforme participative en ligne pour s'informer et participer.

Ainsi, le SYTRAL a mis à disposition des affiches aux différentes collectivités partenaires :

- 5 affiches A3 ont été mises à disposition de la Métropole du Grand Lyon ;
- 60 affiches A3 ont été mises à disposition de la mairie de Villeurbanne ;
- 155 affiches sucettes ont été mises à disposition et installées sur le réseau JC Decaux de la ville de Villeurbanne du 3 au 10 mars ;
- 10 affiches A3 ont été mises à disposition de la mairie de Lyon IIe ;
- 20 affiches A3 ont été mises à disposition de la mairie de Bron.

Le SYTRAL a également communiqué sur la tenue de la concertation en installant des affiches de la concertation sur l'ensemble de son réseau de bus, de métro et de tramways :

- 270 affiches A3 ont été installées dans les bus et les métros ;
- 1179 affiches A4 ont été installées dans les tramways.



En complément des affiches d'annonce une vidéo a été diffusée les deux semaines précédant la concertation sur les écrans iTCL du réseau, annonçant les dates de la concertation et appelant à découvrir le projet et à participer en ligne sur la plateforme dédiée.



Les relais d'information

Le Grand Lyon, les villes de Villeurbanne, Bron et Lyon III^e ont partagé l'annonce de l'ouverture de la concertation sur leur site internet.

La ville de Villeurbanne a également publié un article dans son magazine mensuel Viva, tout comme la ville de Bron dans son magazine mensuel B[R]ON JOUR, et la Métropole dans son magazine en ligne MET'.





c. Les dispositifs de concertation

Le dispositif de présentation du projet

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est un document de 72 pages présentant le projet de prolongement dans son ensemble et notamment :

- les objectifs de l'insertion du projet T6 dans le territoire ;
- les deux tracés soumis à concertation et l'analyse multicritères ;
- la concertation préalable et le calendrier du T6 Nord ;
- les suites données à la concertation préalable.

Le dossier de concertation a pour objectif d'apporter à chacun les informations et connaissances détaillées sur le projet.

Le dossier a été mis à disposition du public :

- dans les cinq lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation ;
- sur la plateforme en ligne dédiée au projet.



Dossier de concertation



Le dépliant

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique.

Durant la concertation, il était disponible dans les lieux suivants :

- 500 exemplaires en mairie de Villeurbanne ;
- 300 exemplaires en mairie de Lyon IIIe ;
- 100 exemplaires en mairie de Bron ;
- 100 exemplaires à l'Hôtel de la Métropole du Grand Lyon ;
- 300 exemplaires au siège du SYTRAL.

Une distribution en boîte-aux-lettres a également été réalisée sur l'ensemble du périmètre des deux tracés, soit plus de 29 000 exemplaires distribués.

Le dépliant de la concertation a également été distribué lors des stands mobiles et mis à disposition sur la plateforme en ligne dédiée au projet.



Le dépliant de la concertation



La plateforme en ligne

Une plateforme en ligne dédiée au projet a été mise en place à l'adresse suivante : <https://t6nord-sytral.fr/>. Elle est à la fois le relais de l'information et de la participation. Les visiteurs peuvent y trouver toutes les informations sur le projet. Durant la concertation préalable, les visiteurs pouvaient également s'inscrire aux rencontres, donner un avis et poser des questions.

La plateforme a été conçue autour de différentes pages pour faciliter la navigation des visiteurs :

- la page d'accueil présente les actualités et les principales informations sur le projet ;
- la page « Je m'informe » permet d'accéder aux différents éléments de présentation du projet ;
- la page « Je participe » donne accès aux modalités d'organisation de la concertation, permet de déposer un avis, de poser une question et de s'inscrire aux rencontres ;
- la page « Ressources » permet d'accéder à la documentation au sujet du projet et à la concertation ;
- la page « FAQ » donne accès à des réponses aux questions régulièrement posées par les visiteurs.

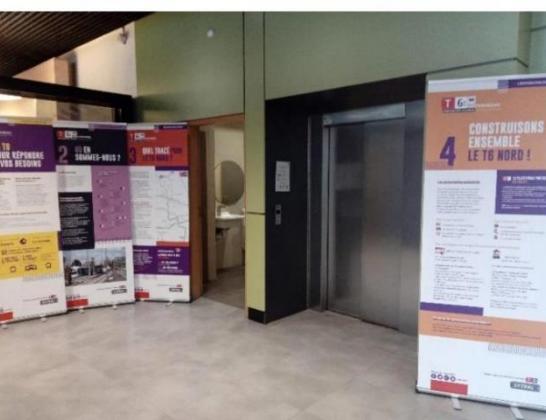
Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 11 184 visites, chaque connexion par visiteur durant en moyenne six minutes.

L'exposition

Une exposition de quatre panneaux permettait au public de découvrir les enjeux et les caractéristiques du projet, les tracés soumis à concertation et les rendez-vous de la concertation.

Elle a été installée dans les trois lieux suivants :

- en mairie de Villeurbanne ;
- en mairie de Lyon III^e ;
- au siège du SYTRAL.



L'exposition de la concertation installée à Villeurbanne



La vidéo de présentation

Une vidéo de présentation du projet a été réalisée. Elle présente les grands enjeux du projet et explique de manière détaillée les deux tracés soumis à concertation. L'ensemble des modalités de la concertation préalable est également présenté.

La vidéo a été diffusée sur les réseaux sociaux du SYTRAL durant toute la concertation et sur la plateforme en ligne dédiée au projet. Du 4 mars au 12 avril, elle a été visionnée 2 108 fois.

La vidéo est disponible à l'adresse suivante : https://youtu.be/3isMoma_TPA

Le dispositif de contribution

Les formulaires de contribution en ligne

Du 15 mars au 12 avril, la plateforme en ligne permettait aux visiteurs de déposer une contribution à travers deux formulaires en ligne :

- le formulaire pour déposer un avis ;
- le formulaire pour poser une question – Chaque question posée par un participant a reçu une réponse du SYTRAL.

Au cours de la concertation 672 avis ont été déposés et 87 questions ont été posées sur la plateforme en ligne.

Espace de contribution de la plateforme en ligne

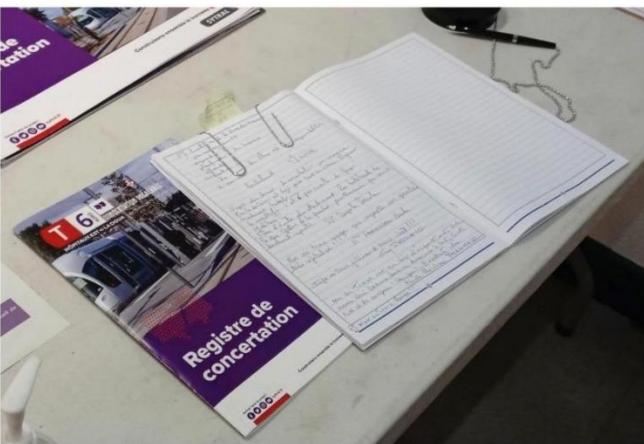


Les registres de concertation

Des registres de la concertation étaient disponibles dans les cinq lieux de la concertation. Accessibles à tous, ils permettaient à ceux qui le souhaitent de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet.

Chaque lieu de la concertation disposait de deux registres. Il est à noter qu'un des deux registres mis à disposition à Bron a été emprunté et non remis à sa place le 22 mars. A compter de ce jour, la mairie de Bron ne disposait que d'un registre.

86 avis ont été déposés dans l'ensemble de ces registres. Deux pétitions ont par ailleurs été déposées respectivement en mairie de Villeurbanne et en Mairie de Lyon IIIe. Ces pétitions ont été prises en compte dans le bilan de la concertation, au même titre qu'un avis déposé dans un registre.



Les registres de concertation en mairie de Villeurbanne

Le questionnaire de la concertation

Un questionnaire a été mis en place et pouvait être complété par les participants tout au long de la concertation.

Le questionnaire était disponible en format papier dans les lieux de la concertation suivants :

- 1550 exemplaires en mairie de Villeurbanne ;
- 100 exemplaires en mairie de Lyon 3 ;
- 50 exemplaires en mairie de Bron ;
- 100 exemplaires à l'Hôtel de la Métropole du Grand Lyon ;
- 50 exemplaires au siège du SYTRAL.

18



Les participants étaient invités à déposer leur questionnaire complété dans les urnes prévues à cet effet.

Une distribution du questionnaire en boîte-aux-lettres a également été réalisée sur l'ensemble du périmètre des deux tracés, soit plus de 29 000 exemplaires distribués. Ces questionnaires comprenaient une Lettre T, permettant à ceux qui le souhaitaient de renvoyer gratuitement leur questionnaire complété par la Poste.

Le questionnaire papier était également distribué lors des stands mobiles.



Le questionnaire de la concertation et son installation à Lyon 3

Le questionnaire était également disponible en ligne durant toute la durée de la concertation.

Du 15 mars au 12 avril, 2785 questionnaires ont été complétés :

- 1958 questionnaires complétés en ligne
- 827 questionnaires reçus en format papier dont :
 - 447 reçus via le dispositif de Lettre T ;
 - 285 déposés dans les urnes installées dans les lieux de la concertation ;
 - 95 complétés et remis lors des stands mobiles et de la permanence en présentiel.

Le questionnaire était composé de questions à choix multiples mais également d'un espace « libre » permettant aux participants de formuler un avis complémentaire.

Sur les 2785 questionnaires complétés, 1421 libres ont été formulés (995 sur les questionnaires en ligne et 426 sur les questionnaires papier).

Autres modalités de contributions

Durant la concertation, le SYTRAL a également reçu quatre avis par mail et trois avis par courrier postal.



Le dispositif de participation

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de différents temps de rencontre. Pour répondre aux contraintes du contexte sanitaire, certaines rencontres ont été organisées à distance, d'autres l'ont été sur le territoire du projet, dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur.

Il est à noter qu'en raison de l'évolution du contexte en cours de concertation (confinement du département du Rhône mis en place à partir du vendredi 26 mars 2021), le SYTRAL a dû adapter certains formats de rencontres. Ainsi trois stands mobiles et deux permanences en présentiel ont été annulés et remplacés par trois permanences accessibles par téléphone ou par visioconférence. C'est pour cela que le nombre de rencontres, initialement prévu à seize est passé à quatorze au total.

La rencontre avec les acteurs constitués

Cette première rencontre de la concertation s'est tenue le 16 mars, de 8 h 30 à 10 h 30, en visioconférence. Les acteurs constitués de la mobilité, de l'accessibilité, du développement économique, du cadre de vie y étaient invités.

Cette rencontre a réuni 26 représentants de 17 structures socio-économiques de Villeurbanne, Lyon, Bron et de la Métropole.

Les objectifs de cette rencontre étaient :

- de présenter le projet aux acteurs constitués ;
- de partager les enjeux du projet sur les trois thématiques ciblées, qu'étaient :
 - le cadre de vie et la vie locale ;
 - le développement économique et la vie économique ;
 - la mobilité et l'accessibilité.
- de recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet.

Suite à ce temps de présentation et d'échanges en plénière, les participants ont été répartis dans trois salles « virtuelles » pour échanger autour des thématiques spécifiques les concernant.

Le compte-rendu et la présentation de la rencontre sont disponibles sur la page « Ressources » de la plateforme en ligne.

La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture de la concertation s'est tenue le 17 mars, de 18 h 30 à 20 h 30, en visioconférence. Elle était ouverte à tous, sur inscription.

292 connexions ont été comptabilisées au maximum de la soirée.

En présence de Bruno Bernard, Président du SYTRAL et de la Métropole du Grand Lyon, Cédric Van Styvendael, maire de Villeurbanne, et Béatrice Vessiller, Vice-présidente de la Métropole du Grand Lyon, la soirée d'ouverture était l'occasion de :

- lancer la démarche de concertation auprès du grand public ;
- présenter le projet et les tracés soumis à concertation ;
- répondre aux points de questionnement et de sensibilité ;
- recueillir des observations et des avis afin d'enrichir le projet.



Durant toute la soirée, les participants ont pu transmettre leurs questions et observations via l'outil de conversation et avaient également la possibilité de poser leurs questions à l'oral.

Le replay de la soirée, le compte-rendu et la présentation sont disponibles sur la page « Ressources » de la plateforme en ligne.

Les ateliers

Quatre ateliers de concertation ont été organisés pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes. Tous ont été organisés en visioconférence de 18 h 30 à 20 h 30 (sauf l'atelier du 31 mars qui s'est terminé à 20 heures du fait de l'allocution du Président de la République), sur inscription. Les personnes souhaitant y participer étaient invitées à s'inscrire via l'espace de contribution de la plateforme en ligne.

Les comptes-rendus et les présentations de l'ensemble des ateliers sont disponibles sur la page « Ressources » de la plateforme en ligne.

L'atelier tracés – 25 mars 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

50 personnes étaient inscrites et 42 d'entre elles ont participé à ce premier atelier.

L'atelier sur les tracés a été organisé pour :

- présenter le projet et les tracés soumis à concertation ;
- échanger sur les enjeux, les points d'attention, les atouts et l'analyse multicritère de chaque tracé (rouge / vert / tronçon commun) ;
- recueillir les avis sur chaque tracé.

Au terme d'une présentation en plénière, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir :

- les observations et questionnements relatifs à l'analyse multicritères des différents tracés (rouge / vert / tronçon commun) ;
- les atouts de chacun des tracés (rouge / vert / tronçon commun) ;
- les points d'attention de chacun des tracés (rouge / vert / tronçon commun).

L'atelier secteur Sud – 31 mars 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

24 personnes étaient inscrites et 16 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier secteur Sud proposait de centrer les discussions sur le secteur allant des Hôpitaux-Est à la place Grandclément.

Au terme d'une présentation en plénière des objectifs du projet et résultats de l'analyse multicritères propre au secteur Sud, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir leurs contributions sur :

- les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte sur ce secteur ;
- la desserte de ce secteur, à savoir la localisation des stations, les aménagements à mettre en place aux abords des stations, l'intermodalité et l'accès aux stations.



L'atelier secteur Centre – 1er avril 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

38 personnes étaient inscrites et 22 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier secteur Centre proposait de centrer les discussions sur le secteur allant de la place Grandclément au métro Gratte-Ciel.

Au terme d'une présentation en plénière des objectifs du projet et résultats de l'analyse multicritères propre au secteur Centre, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir leurs contributions sur :

- les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte sur ce secteur ;
- la desserte de ce secteur, à savoir la localisation des stations, les aménagements à mettre en place aux abords des stations, l'intermodalité et l'accès aux stations.

L'atelier secteur Nord – 6 avril 2021 – de 18 h 30 à 20 h 30

50 personnes étaient inscrites et 35 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier secteur Nord proposait de centrer les discussions sur le secteur allant du métro Gratte-Ciel à La Doua.

Au terme d'une présentation en plénière des objectifs du projet et résultats de l'analyse multicritères propre au secteur Nord, les participants ont été répartis dans quatre salles « virtuelles » pour recueillir leurs contributions sur :

- les enjeux d'insertion et les points d'attention à prendre en compte sur ce secteur ;
- la desserte de ce secteur, à savoir la localisation des stations, les aménagements à mettre en place aux abords des stations, l'intermodalité et l'accès aux stations.



Les stands mobiles

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le SYTRAL a organisé quatre stands mobiles sur différents lieux de vie et de passage du projet. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation (dossier de concertation et dépliant). Ils pouvaient également déposer une contribution en remplissant le questionnaire de la concertation. Enfin, les stands mobiles ont permis de répondre aux questions de chacun et de permettre une meilleure compréhension du projet.

	Lieu du stand mobile	Date	Nombre de personnes rencontrées
1	Station La Doua – Gaston Berger	19 mars 2021 De 7 h 30 à 9 h 30	Environ 30 personnes
2	Place Croix-Luizet	20 mars 2021 De 9 h à 12 h	Environ 70 personnes
3	Gare de Villeurbanne	22 mars 2021 De 7 h 30 à 9 h 30	Environ 20 personnes
4	Place Grandclément	24 mars 2021 De 14 h à 17 h	Environ 80 personnes

Dans son dispositif initial, Le SYTRAL avait prévu trois stands mobiles supplémentaires :

- le samedi 27 mars de 9 h à 12 h, sur la place Lazare Goujon ;
- le mercredi 31 mars, de 7 h 30 à 9 h 30, à la station Hôpitaux Est Pinel ;
- le samedi 10 avril de 9 h à 12 h, sur la place Kimmerling.

En raison de l'évolution du contexte sanitaire en cours de concertation, ces rencontres ont été annulées et remplacées, pour partie par des permanences à distance (cf. ci-après).



Stand mobile – Station La Doua – Gaston Berger



Stand mobile – Place Croix-Luizet



Stand mobile – Gare de Villeurbanne



Stand mobile – Place Grandclément

Les permanences

Des permanences ont été organisées pour permettre aux habitants et commerçants concernés par le projet d'échanger avec les équipes du SYTRAL.

Dans le dispositif initial, trois permanences étaient prévues en présentiel :

- le mercredi 17 mars, de 10 h à 14 h, à la maison Berty Albrecht ;
- le samedi 27 mars, de 14 h à 17 h, à la maison Berty Albrecht ;
- le lundi 29 mars, de 10 h à 14 h, au Palais du Travail de Villeurbanne.

Si la permanence du 17 mars a pu se tenir dans les conditions envisagées, l'évolution du contexte sanitaire, en cours de concertation a contraint le SYTRAL d'adapter les modalités de ces rencontres. Les permanences des 27 et 29 mars ont ainsi été remplacées par des permanences à distance, en ligne ou par téléphone. Trois permanences ont ainsi été organisées. Les personnes souhaitant y participer pouvaient s'inscrire sur internet ou par téléphone. Deux modalités d'échange étaient proposées : un échange par visioconférence ou un échange par téléphone.

	Modalités de rencontre	Date	Nombre de personnes rencontrées
1	Maison Berty Albrecht	Mercredi 17 mars De 10 h à 14 h	8
2	Visioconférence / Téléphone	Mercredi 31 mars De 9 h à 12 h	7
3	Visioconférence / Téléphone	Mercredi 7 avril De 9 h à 12 h	8
4	Visioconférence / Téléphone	Samedi 10 avril De 9 h à 12 h	7



Échange entre un habitant et les équipes du SYTRAL lors de la permanence du 17 mars



d. Chiffres de la concertation

Chiffres de la participation

Les rencontres de la concertation ont réuni un large public, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des modalités proposées.

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de la concertation préalable a réunion plus de **650 participants** dont :

- 292 connexions à la soirée d'ouverture ;
- 26 participants à la rencontre des acteurs constitués ;
- 115 participants aux ateliers ;
- plus de 230 personnes rencontrées lors des rencontres de proximité (stands mobiles et permanences).

Un certain nombre de participants ont participé à plusieurs des rencontres proposées, manifestant un fort engagement dans le cadre de la concertation préalable.

La diversité des formats proposés a permis de toucher un public diversifié : jeunes, étudiants, population active, retraités et personnes âgées, personnes en situation de handicap, acteurs associatifs ou encore acteurs économiques.

Chiffres des contributions

Un nombre important de contributions a été recueillies durant toute la concertation, et à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre. Le public a ainsi été réceptif aux modalités de contributions proposées.

Au total, **3637 contributions ont été recueillies** :

- 2273 avis libres et questions (dont 1421 avis recueillis via les questionnaires) :
 - 672 avis et 87 questions sur la plateforme
 - 86 avis dans les registres (dont 2 pétitions déposées en annexes des registres)
 - 4 avis par mail
 - 3 avis par courrier
 - 1421 avis libres laissés dans les questionnaires :
 - 995 sur les questionnaires en ligne
 - 426 sur les questionnaires papier
- 2785 questionnaires remplis (dont 1421 avis libre, explicités ci-dessus) :
 - 1958 en ligne
 - 827 en papier :
 - 447 reçus par Lettre T
 - 285 déposés dans les urnes
 - 95 remplis lors des stands mobiles et permanence

Un certain nombre de participants a contribué plusieurs fois à travers les différents dispositifs de recueil, manifestant encore une fois un fort engagement dans le cadre de la concertation préalable.



III. Analyse des observations exprimées

a. Préambule

Sur l'ensemble de la concertation préalable, **3 637 contributions ont été recueillies, à travers** :

- les avis : avis et questions en ligne, avis libres laissés dans les questionnaires en ligne et papier, dans les registres, par mail et par courrier ;
- les questionnaires : réponses aux questions du questionnaire en ligne et papier.

Elles sont complétées, dans l'analyse détaillée ci-dessous, par les observations recueillies lors des **rencontres**, à savoir : les prises de parole et productions écrites lors de la soirée d'ouverture, de la rencontre des acteurs constitués et des ateliers. L'ensemble de ces observations peuvent être consultées dans les comptes-rendus des différentes rencontres, tous disponibles à l'adresse suivante : <https://t6nord-sytral.fr/ressources/>.

Thématisques abordées dans les contributions

La thématique la plus abordée par les participants, toutes modalités de contribution confondues, est celle des **tracés** (tronçon commun, tracé rouge, tracé vert, autres tracés). En effet, **81 % des avis de la concertation** (1852 avis sur 2272 au total) abordent les tracés. Cette très forte proportion témoigne d'un intérêt partagé par les participants à se prononcer plutôt favorablement ou défavorablement sur les tracés proposés.

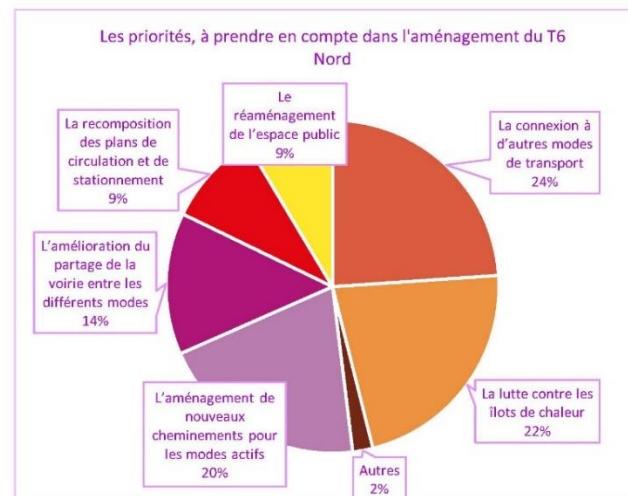
La thématique de la **desserte** est également abordée à de nombreuses reprises (24,8 % de l'ensemble des avis). Cette thématique comprend : l'accès aux quartiers résidentiels, aux équipements publics, aux services et aux secteurs plus à l'Est non desservis par les tracés. Les interconnexions avec d'autres modes de transport apparaissent également comme une préoccupation importante pour les participants. 24 % des répondants au questionnaire pensent que c'est une priorité à prendre en compte.

Une autre thématique très abordée par les participants est celle de l'**environnement**. 8,4 % des avis portent sur cette thématique et 22 % des réponses au questionnaire souhaitent que la lutte contre les îlots de chaleur soit prise en compte dans l'aménagement du T6 Nord.

Ensuite, certaines thématiques sont abordées avec une occurrence semblable dans l'ensemble des modalités de contribution : l'aménagement (partage de la voirie, espaces publics), la circulation et le stationnement et l'insertion dans les secteurs contraints (impacts fonciers, nuisances).

Thèmes abordés dans les avis (hors tracés)	Nombre de fois où le thème a été abordé	Pourcentage de contributions abordant le thème
Desserte (des quartiers résidentiels, des équipements publics, des services, et des secteurs à l'Est non desservis par les tracés)	1053	24,8%
Environnement	357	8,4%
Circulation / Stationnement	282	6,6%
Impact foncier	272	6,4%
Aménagement / Insertion	259	6,1%
Interconnexions	255	6,0%
Autre (plan de mandat du SYTRAL, politique Ville de Villeurbanne)	222	5,2%
Nuisances	205	4,8%
Cadre de vie	179	4,2%
Coût	164	3,9%
Remise en cause de l'opportunité	160	3,8%
Modes actifs	149	3,5%
Concertation	145	3,4%
Virages	141	3,3%
Fréquence / Temps de trajet	97	2,3%
Stations	93	2,2%
Sécurité	89	2,1%
Chantier	77	1,8%
Economie	42	1,0%
Calendrier	14	0,3%
Total	4255	100,0%

Tableau de la répartition des avis libres par thématique (hors tracés)



Graphique des thématiques prioritaires à prendre en compte, issues des questionnaires

AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

b. L'opportunité du projet confirmée par la concertation

La forte mobilisation et les attentes exprimées dans les contributions **confirment l'opportunité du projet**. En effet, la majorité des participants juge nécessaire la réalisation d'une ligne de tramway pour desservir Villeurbanne. Ce projet est perçu comme une opportunité de connecter le territoire au réseau métropolitain avec un mode de transport collectif « lourd » qui sera régulier, rapide et fiable.

Seulement 3,8 % des avis de la concertation remettent en question l'opportunité du projet en se positionnant contre ce mode de transport et en privilégiant d'autres modes (bus, métro ou encore voies express pour cycles). Le collectif « Pour une alternative au tramway » s'oppose à ce mode de transport sur le territoire de la métropole lyonnaise. Ce collectif est à l'origine d'une pétition intitulée « Moins de tram plus de solutions » qui a été déposée à la mairie de Lyon III^e et demande un moratoire sur l'extension des tramways sur le Grand-Lyon. Cette pétition a reçu 65 signatures à la fin de la concertation.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :
Plus de 64 % des répondants au questionnaire **envisionent d'être usagers du T6 Nord**. Cette proportion témoigne de l'attractivité du projet soumis à concertation et plus globalement d'une bonne capacité de projection quant à l'utilisation du mode tramway.



AR CONTROLE DE LEGALITE : 069-256900994-20210628-21_049-DE
en date du 28/06/2021 ; REFERENCE ACTE : 21_049

c. Les tracés au cœur des échanges

La thématique du tracé du T6 Nord occupe une place centrale dans les contributions.

Les participants se sont exprimés à 81 % sur les tracés dans les avis et à 93 % dans le questionnaire. Cette thématique prioritaire pour le SYTRAL, au cœur de la concertation préalable a donc été particulièrement bien appropriée par les participants.

Parmi les contributions recueillies, le tracé vert proposé a été abordé dans 41 % des avis, et le tracé rouge proposé dans 37,5 %. Ces avis sont à la fois favorables, défavorables ou neutres.

Le tronçon commun n'a été abordé dans seulement 3% des avis.

En revanche, 18,5 % des avis portent sur d'autres tracés que ceux proposés par le SYTRAL (tracé rouge modifié, tracé vert modifié, tronçon commun modifié et autres tracés).

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

- 41 % des avis abordent le **tracé rouge proposé (en faveur ou en défaveur)**
- 37,5 % des avis abordent le **tracé vert proposé (en faveur ou en défaveur)**
- 3 % des avis abordent le **tronçon commun (en faveur ou en défaveur)**
- 18,5 % des avis abordent **d'autres tracés**

Les prises de position sur les tracés ne sont pas identiques dans les avis, dans le questionnaire et dans les observations exprimées lors des rencontres.

Dans le questionnaire la prise de position en faveur du tracé rouge est plus marquée que dans les avis. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que le questionnaire proposait des questions à choix fermés : « plutôt pour le rouge », « plutôt pour le vert », « je ne sais pas », « pas de préférence » (cf. focus sur les résultats du questionnaire ci-après).

Dans les avis libres, les participants pouvaient exprimer un avis favorable et/ou défavorable et pouvaient également proposer d'autres suggestions de tracés (cf. focus sur les résultats des avis ci-après).

Les tracés ont également fait l'objet d'un atelier dédié où les participants ont pu donner leurs avis sur le tronçon commun, le tracé rouge et le tracé vert. Les expressions étaient équilibrées entre les deux tracés lors des temps de rencontres, excepté au stand mobile de la place Croix-Luizet le 20 mars 2021 où il y a eu une forte mobilisation des personnes défavorables au tracé vert.



Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

- 55 % des répondants sont plutôt **pour le tracé rouge**
- 38 % des répondants sont plutôt **pour le tracé vert**
- 7 % des répondants ne savent pas ou n'ont pas de préférence

Dans les avis :

- 25 % des contributeurs sont **pour le tracé rouge proposé**
- 9 % des contributeurs sont **pour un tracé rouge modifié**
- 11 % des contributeurs sont **contre le tracé rouge**

- 24 % des contributeurs sont **pour le tracé vert proposé**
- 1 % des contributeurs est **pour un tracé vert modifié**
- 15 % des contributeurs sont **contre le tracé vert**

15 % des contributeurs abordent **le tronçon commun ou le tracé global** dont :

- 3 % sont contre les deux tracés
- 7 % sont pour d'autres tracés
- 3 % des avis abordent le tronçon commun
- 1 % des contributeurs est pour un tracé commun modifié
- 1 % est neutre

De manière générale, et quel que soit le tracé abordé, on relève dans les contributions sur les tracés des craintes majeures sur les impacts fonciers, les impacts sur les espaces verts et sur les nuisances. Les arguments sont exposés pour chacun des tracés ci-dessous.

Le tronçon commun

Le tronçon commun a été peu évoqué (3 % des avis et peu d'observations recueillies lors des rencontres). La plupart des participants semblent satisfaits du parcours proposé sur le tronçon commun. Selon certains, il va permettre de décongestionner une partie de la route de Genas qui est très empruntée, de mieux desservir les quartiers de Montchat et de Ferrandière Maisons-Neuve et va également le réaménagement de la place Grandclément. Les participants soulignent également l'opportunité d'être connectés plus rapidement au groupement hospitalier.

Le tronçon commun fait tout de même l'objet de quelques points de sensibilité. Certains participants estiment que la circulation sur la route de Genas est trop importante pour pouvoir y accueillir un tramway et que le croisement du tramway et des autres modes de transport devant la gare de Villeurbanne pourrait s'avérer dangereux. D'autres participants s'inquiètent de la disparition du marché alimentaire et du marché manufacturé. Ils aimeraient savoir où ceux-ci seront déplacés.

Le tracé rouge

A l'issue de la concertation, le tracé rouge semble privilégié par les participants. Il en ressort les contributions suivantes.

Parmi ceux qui sont favorables au tracé rouge, ils mettent en avant qu'il permet de desservir le centre-ville et ses équipements (services publics, établissements scolaires, lieux sportifs et culturels). Par ailleurs, certains avancent



la possibilité d'accompagner des secteurs en développement et desservir des futurs projets urbains comme la ZAC des Gratte-Ciel et le secteur ACI-Spreafico. Le tracé rouge, selon les avis favorables, permettrait aussi une plus grande opportunité de végétalisation de la voirie et un meilleur partage de celle-ci avec les modes actifs. Le tracé serait donc plus sécurisant pour les cycles. Les participants relèvent qu'il est également moins coûteux que le tracé vert, car il présente moins de contraintes techniques et moins d'impacts fonciers.

Cependant, concernant le tracé rouge, d'autres participants s'inquiètent aussi des impacts potentiels sur les espaces verts tels que le Parc du Centre et le Jardin d'Yvonne. Selon eux, ces espaces font partie du poumon vert de Villeurbanne et sont appréciés par les riverains et les usagers. Ils attirent également l'attention sur les secteurs contraints du parcours (rue Billon, rue Bourgey, contournement de l'usine ACI) et les impacts associés : virages importants, nuisances sonores, impacts fonciers. Enfin, certains participants considèrent que le secteur traversé par le tracé rouge est déjà suffisamment doté de transports en commun et donc que l'intérêt de desservir ce secteur est moindre. On relève également une pétition qui s'oppose au tracé rouge, portée par les riverains de la rue Billon et comptabilisant 114 signatures à la fin de la concertation préalable.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :
55 % sont plutôt pour le tracé rouge

Dans les avis :
25 % des contributeurs sont pour le tracé rouge proposé
9 % des contributeurs sont pour un tracé rouge modifié
11 % des contributeurs sont contre le tracé rouge

Lors des rencontres les observations sont partagées entre le tracé rouge et le tracé vert.

Le tracé vert

Les participants se sont également prononcés à de nombreuses reprises sur le tracé vert. Il en ressort les contributions suivantes.

Les participants qui sont favorables au tracé vert s'accordent à dire qu'il apporte une meilleure desserte du Nord-Est de Villeurbanne, secteur mal desservi par les transports en commun et pourtant en pleine densification. La desserte du campus LyonTech-La Doua et des résidences étudiantes est également perçue comme un atout du tracé vert pour les participants et notamment pour ceux qui travaillent ou étudient dans ce secteur. Les participants ajoutent que le tracé vert est plus rectiligne que le tracé rouge, ce qui limiterait, selon eux, les nuisances pour les riverains et favoriserait la vitesse du tramway.

Cependant, sur ce tracé, d'autres participants soulèvent la question d'une redondance de l'itinéraire avec le bus C26, aujourd'hui peu utilisé et qui transite aussi par la rue des Bienvenus, la rue Château-Gaillard et la rue Jean-Baptiste Clément. Des participants s'inquiètent également du partage de la voirie entre les différents usages (tramway, voiture, cycles) et de la création d'axes réservés aux cycles. Certains indiquent que le tracé vert présente plus d'impacts fonciers, notamment sur les zones pavillonnaires des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément. D'autres relèvent le coût et les travaux supplémentaires liés notamment aux interventions sur les réseaux d'eau et de chauffage urbains présents sur le tracé.

Une pétition ayant recueilli 786 signatures à la fin de la concertation s'oppose au tracé vert. Cette pétition est portée par le collectif des riverains des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément et par l'association Croix-Luizet. Les



auteurs de cette pétition proposent d'adopter le tracé rouge en y apportant une modification : un passage par les rues Pressensé et Colin afin de ne pas impacter la rue Billon qui paraît trop contrainte.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :
38 % sont plutôt pour le tracé vert

Dans les avis :
24 % des contributeurs sont pour le tracé vert proposé
1 % des contributeurs est pour un tracé vert modifié
15 % des contributeurs sont contre le tracé vert

Lors des rencontres les observations sont partagées entre le tracé rouge et le tracé vert.

Les autres tracés

Une part relative des avis libres (18,5 %) abordent d'autres tracés que ceux proposés par le SYTRAL. Les participants ont suggéré des modifications à apporter aux tracés rouge, vert et au tronçon commun et ont également proposé de nouveaux itinéraires pour le T6 Nord.

Tronçon commun modifié :
Les modifications proposées sur le tronçon commun ne sont pas nombreuses (7 % des contributions portant sur les autres tracés) et se prononcent en grande partie pour limiter le passage du tramway en secteurs contraints et les nuisances pour les riverains. Trois propositions ressortent :

- passage par la rue du 4 août 1789, puis par la rue du 1er mars 1943 puis vers les Gratte-ciel ;
- passage par l'avenue Auguste Blanqui et par la rue du Dr Rollet à la place de la rue Paul Verlaine ;
- passage par la rue Émile Decrops après le Chemin du Vinatier.

À noter : ces scénarios de tracés ont été analysés dans le cadre des phases d'études précédentes et n'ont pas été retenus suite aux analyses multicritères.

Tracé rouge modifié :

Les propositions pour une modification du tracé rouge sont nombreuses, elles représentent près de 48 % des contributions sur les autres tracés. Les modifications proposées cherchent à éviter les secteurs contraints, notamment la rue Billon :

- passage par la rue Francis de Pressensé puis par la rue Colin. Cette alternative est plébiscitée par une majeure partie des contributions du tracé rouge modifié, dont le collectif des riverains des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément et par l'association Croix-Luizet ;
- passage par la rue Verlaine, la rue Bourgey, la rue Vaillant, la rue des Antonins puis arrivée à INSA-Einstein ;
- passage par la rue de la Doua ;
- tracé rouge jusqu'à la rue Perroncel puis par la rue des Bienvenus.

À noter : ces scénarios de tracés ont été analysés dans le cadre des phases d'études précédentes et n'ont pas été retenus suite aux analyses multicritères.



Tracé vert modifié :
Les propositions pour une modification du tracé vert sont moins nombreuses que pour le tracé rouge (7 % des contributions sur les autres tracés). Elles suggèrent :

- terminus à INSA-Einstein pour éviter les problèmes d'exploitation avec d'autres lignes ;
- passage par la rue Edouard Vaillant pour éviter la rue des Bienvenus.

A noter : le passage par la rue Edouard Vaillant a été analysé dans le cadre des phases d'études précédentes et n'a pas été retenu suite à l'analyse multicritères.

Autres tracés :
Les autres tracés proposés sont des itinéraires alternatifs pour la partie nord du tracé. Les propositions sont nombreuses (38 % des contributions sur les autres tracés) et sont plutôt en faveur de tracés qui passeraient davantage par l'Est de Villeurbanne pour desservir des secteurs non-équipés en transports en commun. Les tracés présentés sont évoqués par plusieurs participants :

- depuis les Gratte-Ciel : passage par la rue Anatole France, puis rue Flachet, rue Château Gaillard et arrivée à INSA-Einstein ;
- depuis la place Grandclément : passage par la rue du 1^{er} mars 1943 puis rue Flachet puis rue Château Gaillard, rue Armand, rue Émile Dunière, rue Jean-Baptiste Clément et arrivée à INSA-Einstein ;
- passage par la rue du 8 mai 1945 ;
- terminus au Transbordeur, à la Cité Internationale.

À retenir

Au cours de la concertation, le tracé a été l'objet de très nombreuses contributions. Le tronçon commun est bien accueilli par les participants, alors que les tracés rouge et vert divisent davantage. Toutefois, à l'issue de la concertation, le tracé rouge semble privilégié par les participants. Il est tout de même important de souligner les nombreuses propositions d'autres tracés. D'autres propositions de tracé à l'Est du tracé vert ont également émergé et présentent l'avantage, selon les participants, de desservir des quartiers qui ont un besoin de transports en commun.

34



d. La desserte locale, un enjeu dominant

La thématique de la desserte locale anime la réflexion des participants et représente un enjeu fondamental du projet. Cette thématique a été abordée dans toutes les modalités de contribution et s'articule autour des sous-thématiques suivantes : la desserte des centralités et des équipements, les emplacements des stations, la desserte des secteurs moins bien desservis et les interconnexions.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

24 % des répondants estiment que la **connexion à d'autres modes de transport** est une priorité à prendre en compte dans l'aménagement du T6 Nord.

Dans les avis :

24,8 % des avis traitent du sujet de la desserte et d'accès aux équipements et services.

Dans les rencontres :

Les participants se sont exprimés sur la thématique de la desserte à chaque atelier. C'est un sujet qui a été largement abordé et élargi lors des échanges autour de la localisation des stations, de leurs aménagements et de l'intermodalité.

Des centralités et des équipements à desservir

Les deux tracés permettent de desservir le centre-ville de Villeurbanne en passant notamment par la place Grandclément et les Gratte-Ciel. La majorité des participants sont favorables à une connexion plus rapide au centre-ville grâce à un mode de transport lourd. Cependant, quelques participants ont le sentiment que cette desserte est déjà assurée, notamment par le métro et la ligne T1, et questionnent le besoin d'un nouveau tramway au cœur de Villeurbanne.

Les répondants au questionnaire seraient particulièrement intéressés par une desserte des secteurs de La Doua (14 %), de la ZAC des Gratte-Ciel (14 %), des Hôpitaux-Est (13,5 %) et de l'Hôtel de ville (12 %).

Ces tendances ressortent également dans les avis où les participants émettent des préférences pour une desserte :

- des commerces des Gratte-Ciel et du supermarché Carrefour ;
- des établissements scolaires (campus LyonTech-La Doua, IUT Lyon 1, lycées, collèges et écoles) ;
- des établissements sportifs (piscine, gymnase des Gratte-Ciel, stade, salle d'escalade MRoc) ;
- des services publics et administratifs (Hôtel de ville, Pôle emploi, la Poste, commissariat) ;
- des établissements culturels (Théâtre National Populaire, Double Mixte, Maison du Livre, de l'Image et du Son).



Des exigences sur les emplacements et aménagements des stations

Les participants se sont également exprimés sur les emplacements et aménagements des stations. Ce sujet a été particulièrement abordé dans les ateliers secteurs. Les attentes suivantes sont exprimées aux sujets de l'emplacement des stations et de leurs aménagements de manière générale :

- aménagement de cheminements adaptés entre les espaces publics, les stations et les autres transports à proximité ;
- création de dispositifs pour les personnes malvoyantes ;
- aménagements pour le stationnement des cycles ;
- mise en place d'une signalétique dynamique pour les cycles ;
- réflexion sur le stationnement automobile autour des stations ;
- aménagement des quais ;
- réflexion pour une alimentation du tramway par le sol à certains endroits ;
- proposition d'insertion des stations à proximité des établissements scolaires et des carrefours.

Les participants ont également relevé des points de sensibilité à prendre en compte pour certaines stations :

Station Route de Genas – Gare de Villeurbanne

Certains participants questionnent l'utilité de la station « Route de Genas » et proposent de garder uniquement la station « Gare de Villeurbanne » en veillant à la positionner au Sud de la gare et en veillant à simplifier la correspondance avec la ligne T3. Les participants insistent également sur la nécessité d'avoir des places de parking à proximité de la gare pour favoriser l'intermodalité.

Station Grandclément

Les participants aimeraient mutualiser la construction de la station « Place Grandclément » avec le réaménagement de la place. Ils suggèrent d'y réduire la place de l'automobile, d'y aménager des cheminements piétons et cycles, d'y favoriser les interconnexions tramways et bus et enfin de végétaliser au maximum cette place.

Station Verlaine

Les participants souhaitent que la station ne soit pas située sur la rue Verlaine au vu de l'insertion contrainte et de la proximité avec la station « Hôtel de Ville-TNP ». Ils proposent de positionner la station cours Tolstoï, ce qui faciliterait les connexions au trolleybus ou de positionner les quais de la station dans deux rues différentes.

Station Perroncel

Les participants s'accordent à dire que l'emplacement de cette station dépend du futur passage du tramway sur le secteur ACI. Si la zone ACI est aménagée en parc, certains participants suggèrent d'y implanter la station aux abords. D'autres participants suggèrent d'implanter la station rue d'Yvonne.

Station Croix-Luizet

Les participants relèvent la difficulté à positionner la station sans connaître le tracé du T9 et les potentielles futures interconnexions entre les tramways. Toutefois, les participants trouvent opportun d'implanter une station dans le secteur de Croix-Luizet pour le dynamiser et connecter les riverains aux transports.

Station La Doua-Gaston Berger

Les participants demandent d'anticiper les futurs prolongements et aménagements des lignes de tramways de ce secteur pour penser l'emplacement de la station.



Une attention à porter aux secteurs moins bien desservis

Quel que soit le tracé retenu, et de manière générale, les participants considèrent que les deux tracés proposés desservent des secteurs déjà bien dotés de transports en commun. Malgré cela et de manière plus spécifique, certains participants relèvent que le tracé apparaît comme une opportunité de connexion au réseau de transports en commun des quartiers de Montchat et Maisons-Neuve.

En revanche, de nombreux participants regrettent que le tracé ne dessert pas des quartiers plus à l'Est de Villeurbanne comme Croix-Luizet et Les Buers, secteurs densément peuplés et non connectés aux transports en commun. Une forte attente à ce niveau s'est fait ressentir lors de la concertation. Certains participants estiment qu'un passage plus à l'Est aurait positionné davantage le T6 Nord comme un véritable itinéraire de rocade.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

42 % des avis portent sur les **secteurs de l'Est de Villeurbanne**, à savoir les Bienvenus, Jean-Baptiste Clément, les Buers, Château-Gaillard et Croix-Luizet.

38 % des avis abordent **d'autres tracés portant sur des tracés plus à l'Est** : rue Flachet, rue du 8 mai 1945.

Les interconnexions : une opportunité pour se déplacer sur l'ensemble du territoire métropolitain

Les participants accordent un intérêt fort aux interconnexions entre le T6 Nord et les autres transports en commun de l'agglomération. C'est notamment le cas pour 24 % des répondants au questionnaire qui jugent ce sujet comme une priorité à prendre en compte dans le projet. Les participants souhaitent notamment être connectés aux métros pour pouvoir se déplacer plus rapidement sur le territoire. Ils apprécient également l'opportunité de maillage du réseau de tramways qu'apporte le tracé du T6 Nord.

L'interconnexion est également un argument de choix de tracé. En effet, parmi les participants favorables au tracé rouge, certains y voient une opportunité de connexion plus rapide avec le métro A aux Gratte-Ciel.

Certains participants alertent sur les aménagements nécessaires aux interconnexions qui, selon eux, devront être de bonne qualité pour faciliter au maximum le trajet des usagers. D'autres suggèrent de profiter de l'arrivée du T6 Nord pour restructurer le réseau de bus afin de permettre davantage de correspondances bus/tramway.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

24 % des répondants pensent que la **connexion à d'autres modes de transports est une priorité** à prendre en compte dans le projet du T6N. Il s'agit de la priorité la plus partagée par les répondants au questionnaire.

Dans les avis :

6 % des avis concernent le **sujet de l'interconnexion**.

Lors des rencontres : les participants se sont particulièrement exprimés sur les interconnexions lors des ateliers secteurs où ils ont partagé leurs recommandations pour chaque station du T6 Nord.

À retenir

Lors de la concertation, la desserte locale est apparue comme un enjeu prédominant. Les participants ont exprimé de fortes attentes sur le futur tracé qui devra desservir les commerces, les équipements et les établissements scolaires. Une forte demande de desserte de l'Est de Villeurbanne se fait aussi ressentir afin de désenclaver les quartiers de ce territoire. Les participants demandent également qu'une attention particulière soit portée aux stations et à leurs aménagements. Enfin, une réflexion globale sur les interconnexions avec les autres transports en commun de l'agglomération est attendue.

e. L'environnement, une priorité à prendre en compte lors de la conception et la mise en œuvre du projet

L'environnement est une des thématiques les plus abordées par les participants (en dehors du tracé), toutes modalités confondues. Les participants souhaitent que le SYTRAL considère les enjeux environnementaux à la fois dans la conception, le choix du tracé et dans la mise en œuvre du projet.

Focus sur les observations expriméesDans les questionnaires :

22 % des répondants citent « la lutte contre les îlots de chaleur (végétalisation, désimperméabilisation, amélioration de la biodiversité en ville) » comme la priorité à prendre en compte dans l'aménagement du tramway. Cette réponse est la plus citée après « la connexion à d'autres modes de transport ».

Dans les avis libres :

L'environnement est la deuxième thématique la plus abordée dans les avis libres. Cela représente 8,4 % des contributions.

Lors des rencontres :

Des enjeux liés à l'environnement ont été cités à chaque rencontre. Les ateliers portant sur chacun des secteurs ont permis aux participants de préciser leurs attentes concernant les aménagements : l'environnement est à chaque reprise apparu comme une priorité.

Un mode de transport plus respectueux de l'environnement

Une grande majorité des participants s'est exprimée en faveur du mode tramway qu'ils considèrent comme un mode de transport respectueux de l'environnement. Certains indiquent à ce titre que le tramway contribuerait à diminuer la pollution en centre-ville.

Focus sur les observations expriméesDans les questionnaires :

18 % des répondants qui se disent futurs usagers du T6 Nord citent la préservation de l'environnement comme principale motivation.

Des espaces verts existants à préserver

Les participants ont été nombreux à s'exprimer sur des espaces verts existants sur les tracés et souhaitent qu'une attention forte soit portée à la préservation de ces espaces pour conserver au maximum la nature et la biodiversité en ville.

A proximité du tracé rouge, les participants sont attentifs au devenir du Parc du Centre. Ils souhaitent que l'insertion du tramway ainsi que de la station Parc du Centre n'aient aucun impact sur le parc et sur les chênes qui y sont plantés. Le jardin d'Yvonne est également régulièrement cité par les participants qui s'interrogent et s'inquiètent sur son devenir. Certains participants demandent également que soient préservés les jardins privés de la rue Billon.



De même, des remarques sont formulées concernant les espaces verts à proximité du tracé vert. Les participants remarquent qu'il y a peu d'espaces verts sur le tracé hormis sur les parcelles privées. Ils craignent que l'insertion du tramway ne viennent détruire ces espaces de végétation et de biodiversité, notamment rue des Bienvenus et demandent donc à ce qu'ils soient préservés.

Une opportunité de végétalisation sur le tracé

De nombreux participants ont fait part de leurs attentes pour une meilleure végétalisation des zones urbaines, particulièrement le long du tracé retenu. Ces observations ont été particulièrement développées lors des ateliers de concertation. D'une manière générale, les participants expriment une volonté d'une végétalisation aux abords des stations ainsi que sur la plateforme du tramway, ce qui contribuerait à la désimperméabilisation des sols. Cependant, certains attirent l'attention sur la nécessité de surveiller la consommation d'eau utile à la végétalisation du tracé et à son entretien.

Sur le tracé rouge, plus précisément, les participants constatent de meilleures capacités de végétalisation. Ceci constitue donc un argument, pour certains, en faveur de ce tracé. Ils souhaitent également profiter de la transformation de la zone ACI pour créer un nouveau parc urbain et ainsi renforcer encore la végétalisation de la ville.

Les possibilités de végétalisation apparaissent, pour les participants, plus limitées sur le tracé vert ce qui fait craindre à certains la création d'îlots de chaleur sur la rue des Bienvenus si le tracé vert était retenu.

À retenir

Durant la concertation, les participants ont montré qu'ils étaient particulièrement attentifs aux enjeux environnementaux. Ils souhaitent préserver au maximum les espaces verts (publics et privés) présents à proximité du tracé et saisir l'opportunité de le végétaliser au maximum pour laisser plus de place à la nature en ville.



f. Le partage de la voirie : entre attentes et questionnements

L'arrivée du tramway est perçue à la fois comme une opportunité pour (ré)aménager les voiries, et donner une vraie place aux modes actifs, mais également comme une inquiétude pour ceux qui vont devoir cohabiter de près avec les aménagements qui seront mis en place.

Lors de la concertation, une forte demande a émergé quant à la mise en place de voies dédiées aux modes actifs, ce qui contribuera, selon les participants, à réduire la place de la voiture en ville. Cependant les interrogations subsistent sur les problématiques de sécurité liées à la cohabitation des modes. Par ailleurs, les riverains se questionnent sur les accès qui leur seront dédiés dans les cas où les aménagements contraindraient la place de la voiture sur certains axes.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

20 % des répondants estiment que l'aménagement des nouveaux cheminements pour les modes actifs (vélo, piéton) est une priorité à prendre en compte dans l'aménagement du T6 Nord.

14 % des répondants estiment que l'amélioration du partage de la voirie entre les différents modes est une priorité à prendre en compte.

Dans les avis :

3,5 % des avis traitent du sujet des modes actifs.

Lors des rencontres :

Les participants se sont exprimés sur la thématique des mobilités actives lors de chaque rencontre. Cette thématique a particulièrement été abordée lors de la rencontre des acteurs constitués, dans la table ronde sur la mobilité et l'accessibilité. Les associations de cyclistes se sont notamment particulièrement mobilisées lors des rencontres pour faire part de leurs attentes en termes d'aménagements cyclables.

Des parcours aménagés et sécurisés à mettre en place

D'une manière générale, les participants souhaitent des aménagements sécurisés pour les différents modes de déplacements : cycles, piétons, voitures et transports en commun.

En effet, les contributions pointent un problème de sécurité concernant les aménagements cycles actuels. C'est notamment pour cela que les participants ont affirmé leur souhait que soient aménagées des pistes cyclables, plutôt que des bandes cyclables, afin que les cyclistes puissent transiter en sécurité et afin d'assurer une vraie continuité à l'échelle de la ville et de la Métropole. Plusieurs contributions plaident d'ailleurs pour une insertion de voies express vélo.

Une mise en garde est formulée sur les sections du tracé en voirie partagée. Certains participants suggèrent alors le report des pistes cyclables sur des rues adjacentes en solution au partage de voirie lorsque celui-ci ne permet pas des cheminements délimités pour chaque mode.

En plus des cycles, certains participants demandent que soient étudiées de près des solutions sécurisées pour les modes actifs de plus en plus utilisés, notamment par les travailleurs et étudiants : trottinettes, gyropodes, etc. Par ailleurs, les participants souhaitent qu'une place plus importante soit accordée aux piétons, notamment dans le centre de Villeurbanne.

La sécurité de ces cheminements est longuement abordée lors des ateliers et dans les avis recueillis. Les participants s'inquiètent des voiries partagées entre le tramway, les cycles et les piétons. Des appréhensions sont formulées :



- Sur le tracé rouge : le tramway passera à proximité de groupes scolaires, il est important pour les participants que soient délimités les cheminements des enfants. La sécurité quant au partage de voie entre les différents modes est également questionnée sur les axes Henri Barbusse, Anatole France, Billon, et sur la zone Gratte-Ciel (aujourd'hui piétonnisée).
- Sur le tracé vert : la rue des Bienvenus est jugée étroite par les participants qui pensent que le partage de la voirie sera dangereux considérant le passage des piétons, des cyclistes, du tramway et des résidents de cette rue.

Sur le tracé rouge, une meilleure capacité d'intégration des différents modes, notamment les cycles a été soulignée à plusieurs reprises lors des échanges.

Des accès à maintenir pour les riverains

L'intégration du tramway et les choix d'insertion et d'aménagement qui seront faits sont une source de préoccupations pour certains participants, notamment les riverains des rues les plus étroites. Ils se questionnent sur les accès qui leur seront réservés, particulièrement dans les cas où le tramway ne pourrait pas circuler en site propre. Ils souhaitent donc que pris en compte dès à présent :

- un maintien des cheminements piétons et vélos lors des chantiers, ou, à défaut, des itinéraires de substitution définis ;
- un accès maintenu aux différentes rues sur les voies partagées ;
- un maintien des largeurs de trottoirs.

À retenir

Les participants, en grande majorité habitants des secteurs traversés par le projet, disposent d'une réelle expertise d'usage quant au partage de la voirie, c'est pourquoi lors de la concertation ils ont exprimé des attentes précises à ce sujet. Ils souhaitent que le partage de la voirie entre les différents modes soit anticipé et que les cheminements soient les plus sécurisés possible, notamment pour les cycles et les piétons. Les participants souhaitent également que les accès riverains soient facilités, dès la mise en service du tramway mais aussi durant la phase de travaux.



g. Circulation et stationnement : un sujet de préoccupation pour les usagers

De manière générale, les participants expriment une forte attente sur la diminution du nombre de voitures dans Villeurbanne grâce l'arrivée du tramway. Pour accompagner cette transition, un certain nombre d'entre eux demandent qu'un travail soit mené sur le nouveau plan de circulation de Villeurbanne. D'autres participants doutent en revanche d'un report modal important et craignent au contraire des problèmes de congestion liés à l'arrivée du tramway.

Par ailleurs, la question du stationnement est une préoccupation, notamment chez les automobilistes. La concertation a donc montré la nécessité de (re)penser la place de la voiture à Villeurbanne en lien avec l'arrivée du T6 Nord.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

6,6 % des contributions ont pour sujet **la circulation et le stationnement**.

Dans les questionnaires :

9,2 % des répondants **considèrent « la recomposition des plans de circulation et de stationnement » comme une priorité** à prendre en compte dans la mise en place du prolongement de la ligne T6.

Des secteurs à décongestionner

Les participants reconnaissent des problèmes de congestion dans plusieurs secteurs de Villeurbanne. Parmi eux, certains sont concernés par le passage du tramway, ce qui a suscité des réactions lors de la concertation.

Certaines contributions voient dans l'arrivée du tramway une réelle opportunité de décongestionner les secteurs de Spréafico, Gratte-Ciel, Grandolément, Salengro, les Poulettes et Château-Gaillard. Concernant plus spécifiquement le tracé rouge, certains participants considèrent que l'insertion de la plateforme du tramway, tout en conservant les voies de circulation pour les voitures, est possible sur une grande partie du tracé. Cette solution éviterait donc la congestion. Concernant le tracé vert, des participants rappellent que la zone au nord du tracé est moins desservie par les transports en commun et que le report modal pourrait donc être plus important. Ceci viendrait décongestionner des axes comme le cours Emile Zola, la rue Château-Gaillard et le quartier des Poulettes dans son ensemble.

Cependant, des contributions craignent, au contraire, davantage de congestion :

- sur le tronçon commun, l'insertion du tramway au niveau du croisement entre l'avenue du Général Leclerc et la route de Genas pourrait entraîner une congestion encore plus importante selon certains participants ;
- sur le tracé rouge, certains participants expriment leurs craintes sur des problèmes de circulation au droit de la rue Salengro, déjà fortement congestionnée ;
- sur le tracé vert, certains participants partagent leur inquiétude sur une amplification de la congestion due au passage du tramway sur l'avenue du Commandant L'Herminier.

Par ailleurs, sur l'ensemble des tracés, des contributions indiquent la crainte d'un report de trafic sur des voies parallèles, non dimensionnées à cet effet. Cela est particulièrement le cas dans les secteurs où des rues seront fermées à la circulation ou passées à sens unique. Les participants anticipent à ce titre des nouveaux problèmes de congestion qui les préoccupent.

Enfin, plusieurs contributions demandent une attention particulière au risque de congestion durant les travaux.

De stationnements à maintenir et/ou à remplacer

La question de l'avenir du stationnement à la suite de l'arrivée du tramway suscite également des réactions chez les participants. La plupart des contributions mettent en avant la nécessité de maintenir au maximum le stationnement en ville. Les participants jugent notamment important de garantir du stationnement autour de Gratte-Ciel et sur la rue Paul Verlaine de manière à pouvoir accéder aux commerces.

Il est également jugé essentiel de garantir des places pour les riverains le long des tracés, notamment rue Florian sur le tronçon commun. Sur le tracé vert qui traverse des secteurs plus résidentiels, sont citées les rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément. Plusieurs contributions assurent que si les riverains doivent se stationner dans les rues voisines, cela contribuera à détériorer leur cadre de vie.

Outre les places de stationnement pour les particuliers, les participants expriment la nécessité de garantir un stationnement facilité pour les personnes à mobilité réduite mais aussi pour certains services tels que les livraisons, les taxis, la Poste, les secours, les services de propreté, etc.

À retenir

La circulation automobile préoccupe les participants puisqu'elle est aujourd'hui au cœur de nombreux déplacements quotidiens. Si les effets positifs du tramway sont attendus, tels que la décongestion de certains secteurs, des craintes sont exprimées quant au report de trafic qui pourrait émerger mais également sur les impacts possibles sur le stationnement.

h. L'insertion du tramway dans les quartiers traversés : une inquiétude majeure pour les riverains concernés

De nombreuses observations abordent l'insertion du tramway dans les secteurs traversés. En effet, certains participants se questionnent sur la possibilité d'insérer le tramway dans certaines rues. Ils souhaitent s'assurer que les aménagements nécessaires au fonctionnement du tramway aient le moins d'impacts possibles. Les virages qu'empruntera le tramway peuvent aussi être source de nuisances et inquiètent certains participants.

Des secteurs particulièrement contraints

Sur le tronçon commun, les participants pointent la rue Verlaine qu'ils décrivent comme résidentielle et assez étroite. Ils craignent que l'insertion du tramway empêche un accès aux commerces, un accès des différents services (livraisons, taxis, etc.), et entraîne la suppression de places de stationnement. Au niveau de La Doua, des participants demandent que les contraintes techniques soient anticipées pour éviter les problèmes d'exploitation liés au passage des autres lignes de tramway.

Sur le tracé rouge, les participants relèvent une zone déjà fortement urbanisée qui facilite l'insertion. Cependant, de nombreuses contributions pointent l'étroitesse de certaines rues, particulièrement la rue Billon qui entraînera la suppression de places de stationnement.

L'insertion du tramway sur le tracé vert inquiète les participants car il traverse des secteurs résidentiels, aux rues plutôt étroites, particulièrement la rue des Bienvenus. Ils perçoivent cette insertion comme une véritable difficulté technique et craignent une détérioration du cadre de vie des habitants.

Le souhait d'un tracé limitant les impacts fonciers

Les participants sont particulièrement attentifs aux impacts fonciers, notamment dans les secteurs contraints, où le tramway devra cohabiter de près avec les habitations. De nombreuses contributions évoquent une préoccupation autour des possibles expropriations et préemptions de certaines parcelles. Les participants demandent donc à ce que les impacts fonciers soient les plus limités possible dans les secteurs contraints. Les attentes concernent plus particulièrement la limitation des emprises sur les parcelles privées.

Certaines contributions relèvent également un manque d'informations précises dans le dossier de concertation au sujet du nombre de parcelles impactées par l'insertion du tramway.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

Le sujet des impacts fonciers est un sujet régulièrement abordé puisque qu'il concerne **6,4 %** des avis libres recueillis.

Lors des rencontres :

Ce sujet a aussi fait l'objet de nombreuses questions et inquiétudes lors des permanences, des stands mobiles et des ateliers. Les riverains des rues étroites préalablement citées se sont particulièrement mobilisés lors de la concertation pour alerter le SYTRAL sur le sujet des impacts fonciers.

Des demandes pour limiter au maximum les nuisances

Concernant les impacts, les participants ont souvent évoqué les nuisances que peut générer un tramway. Ils s'inquiètent particulièrement des nuisances sonores et des vibrations. Ils relèvent certains secteurs sur les différents tracés où les nuisances pourraient être plus importantes et souhaitent que des solutions soient trouvées pour les réduire au maximum.

Sur le tronçon commun, les ateliers et les avis recueillis mettent en avant une crainte de nuisances sonores et de vibrations le long de la rue Paul Verlaine, particulièrement étroite. Également, au niveau des Gratte-Ciel, les participants s'inquiètent des nuisances sonores du fait des virages sur le tracé.

Les participants relèvent sur le tracé rouge plusieurs virages et s'inquiètent donc des nuisances sonores au niveau des rues Jean Bourgey et Billon mais également sur les rues Perroncel et Yvonne si le tracé retenu ne traverse pas la zone ACI.

Au sujet du tracé vert, d'une manière générale, les participants considèrent que sa forme rectiligne limiterait les nuisances sonores. Cependant, ils précisent que la rue des Bienvenus est étroite et s'inquiètent des vibrations et des nuisances sonores que pourraient néanmoins ressentir les habitations de la rue qui se situeront à proximité immédiate de la plateforme du tramway.

À retenir

L'insertion du tramway est un vrai sujet de préoccupation pour les participants. Ils l'ont exprimé tout au long de la concertation préalable. C'est d'ailleurs autour de ce sujet que sont organisées des mobilisations collectives dans les différents quartiers concernés. Les participants souhaitent que les impacts fonciers liés à l'insertion du tramway soient limités autant que possible et quel que soit tracé retenu. Les riverains concernés par les tracés craignent là également la cohabitation avec les nuisances (bruit, vibration) du tramway et souhaitent que des mesures soient prises pour les éviter.

i. Autres thématiques abordées

D'autres thématiques ont été abordées durant la concertation préalable. Elles n'ont pas été au cœur des débats, mais permettent d'attirer l'attention du SYTRAL sur quelques points particuliers. Les attentes et les points de sensibilités présentés ci-après sont partagés par plusieurs participants.

Le cadre de vie et le patrimoine

Les contributions sur le cadre de vie et le patrimoine abordent principalement les impacts des tracés sur le patrimoine historique et architectural de Villeurbanne et ont été évoquées dans près de 180 avis. En effet, certains participants souhaitent que soit sauvegardé le patrimoine de Villeurbanne et notamment le quartier historique des Poulettes et la rue des Bienvenus et préserver les maisons construites au 20^e siècle par des ouvriers italiens accueillis à cette époque. Quelques participants insistent aussi sur la préservation de la cheminée du Parc du Centre, témoin du passé industriel de la ville et maintenant intégrée à l'œuvre d'art de Felice Varini.

La gestion des travaux

Les contributions sur la gestion des travaux concernent plus particulièrement leur durée et les nuisances associées. Les riverains craignent particulièrement les nuisances sonores des chantiers et le report de circulation. Ils se questionnent aussi sur les accès à leur logement, à leur garage et aux commerces pendant la durée des travaux.

A ce sujet, les participants favorables au tracé rouge mettent en avant que ce tracé nécessite moins de travaux que le tracé vert puisque les déviations de réseaux y sont moins importantes.

Un nombre limité de participants se prononce contre le T6 Nord car ils jugent la durée des travaux trop longue. Pour la majorité d'entre eux, ils cohabitent déjà avec des travaux à l'heure actuelle (riverains de la place Grandclément notamment).

Le développement économique local

Certains participants considèrent que le T6 Nord est une opportunité de développement économique pour les commerces à proximité du tramway, qui pourront ainsi bénéficier d'un flux plus important. Les clients seraient plus nombreux dans les zones de commerces situés à proximité du tracé puisqu'il sera plus facile de s'y déplacer.

D'autres participants relèvent qu'il s'agit d'une opportunité pour les entreprises concernées par le tracé qui seront à termes directement reliées aux transports en commun. Cela pourra permettre d'apporter plus de confort à leurs salariés. C'est notamment le cas des nombreuses entreprises installées récemment dans le secteur de La Doua.

Le coût et le calendrier

Le coût du projet et son financement ont été abordés dans 164 avis et ont fait l'objet de quelques échanges lors des temps de rencontres. Ce sujet est un vrai argument en faveur du tracé rouge pour certains participants, puisque son coût est inférieur à celui du tracé vert (+ 7,5 millions d'euros pour le tracé vert).

Certains participants demandent que la réalisation du T6 Nord respecte les délais annoncés pour la mise en service. Ils s'interrogent également sur le phasage prévu pour le chantier. Globalement, les expressions sur cette thématique confirment l'attente du projet et les exigences en termes de respect des délais.



La concertation

Durant la concertation environ 200 contributions ont porté de façon complète ou partielle sur l'organisation de la concertation.

Quelques expressions ont salué la qualité de la concertation : la forme et la diversité des rencontres ont notamment été très appréciées.

Quelques expressions ont fait part de critiques sur le dispositif de concertation préalable (trop numérique, trop court, manque de publicité en amont, manque d'informations précises données dans le dossier de concertation).

Certains participants regrettent que des positions de type « référendum » se soient souvent exprimées, particulièrement dans la plateforme en ligne. Ils considèrent que les positions très tranchées sur les tracés ont eu pour effet de diviser certains habitants et de créer un climat de tension entre les quartiers concernés.

La suite de la concertation a suscité une attente et un intérêt particulier chez certains participants très investis durant la concertation préalable. D'une part, quant à la capacité à traiter et analyser l'ensemble des contributions recueillies ainsi que l'importance qui leur sera accordée dans le choix du tracé. D'autre part, des attentes ont été exprimées pour poursuivre les échanges, une fois le tracé retenu, en particulier concernant la localisation précise des stations et les aménagements aux abords et dans les stations.



IV. Les suites à donner

a. Au projet

L'opportunité du prolongement de la ligne T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua desservant les communes de Bron, Lyon et Villeurbanne est confirmée par cette concertation préalable. Le SYTRAL décide donc de poursuivre les études pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.

Le tracé, au travers des deux itinéraires proposés a largement fait débat au cours de la concertation, que ce soit dans les différentes contributions recueillies que lors des rencontres organisées. Les deux itinéraires proposés ont révélé des atouts mais également des points de sensibilité, particulièrement sur les secteurs contraints traversés, notamment au Nord du tracé.

Au terme de la concertation et parmi les avis exprimés, **le tracé rouge apparaît légèrement préférentiel** pour les personnes ayant pris part à la concertation. A noter également que parmi les avis favorables au tracé rouge, un certain nombre se sont exprimés en faveur d'une modification de parcours.

En complément de cette concertation, les principaux éléments différenciant issus de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre des études préliminaires sont les suivants :

- Un linéaire d'intégration en secteur contraint plus important sur le tracé vert que sur le tracé rouge ;
- Pour le tracé vert, des contraintes fortes pour l'intégration des modes actifs et la nécessité de déroger au PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives) ;
- Un impact important sur les déviations de réseaux pour le tracé vert (linéaire concerné et emprise travaux) ;
- Un risque sur l'exploitabilité de T6, T1/T4 et de la future ligne T9 sur le tronc commun Nord
- Un montant d'opération plus élevé pour le tracé vert.

Enfin, concernant les propositions de modifications de parcours, la plupart avaient été étudiées dans le cadre des phases d'études de faisabilité ou préliminaires précédentes et écartées à l'issue d'analyses multicritères. Certaines contributions ont notamment proposé une variante au tracé rouge par les voies Pressensé et Colin, variante écartée au titre de son orientation plus à l'ouest, de son impact sur les voies traversées (circulation, stationnement, bandes plantées) et de son interface avec les réseaux existants.

Les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées que formule le SYTRAL sont donc les suivantes :

Le tracé

Les études préliminaires, les résultats de l'analyse multicritères et les enseignements de la concertation permettent de conforter le choix du SYTRAL de retenir le tracé rouge tel que proposé lors de la concertation préalable.



Le positionnement des stations

- Sur le tronc commun : au regard des contributions sur le secteur de la « Route de Genas » et des éléments issus des études préliminaires, il est proposé de mutualiser les stations « Gare de Villeurbanne » et « Route de Genas » en une station unique « Gare de Villeurbanne » à implanter au sud de l'infrastructure de T3.
- Sur le tronçon « Grandclément – Doua » : au regard des incertitudes et attentes quant à l'emplacement des stations au centre-ville de Villeurbanne, il est proposé d'approfondir la répartition géographique des stations sur ce tronçon dans le cadre des études d'avant-projet (AVP). Ce sujet sera également débattu en phase de concertation continue (un atelier secteur dédié).

L'accompagnement spécifique sur les secteurs contraints

Les contributions ont montré de fortes inquiétudes sur le nombre et la localisation des expropriations ainsi que sur les nuisances sonores et nuisances liées aux vibrations liées au passage du tramway sur certains axes, notamment rue Billon et rue Bourgey. Pour cela, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts fonciers sur les secteurs contraints et à mettre en place des mesures de limitation des nuisances sonores et des vibrations là où elles ne peuvent être évitées.

- Les études techniques chercheront à optimiser l'insertion du tramway et intégreront des dispositions visant à limiter au maximum les nuisances sonores et vibratoires.
- En concertation continue, des modalités spécifiques et de proximité seront mises en œuvre pour accompagner les riverains concernés.

La desserte locale, un enjeu dominant

De fortes attentes ont été formulées pour une meilleure desserte des quartiers Est de Villeurbanne, avec le sentiment que le quartier des Buers, notamment, n'était pas pris en compte dans les nouveaux projets de lignes fortes du mandat.

- Le SYTRAL s'engage à lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface en lien avec la mise en service du T6 prolongé.

Le cadre de vie et l'usage de l'espace public

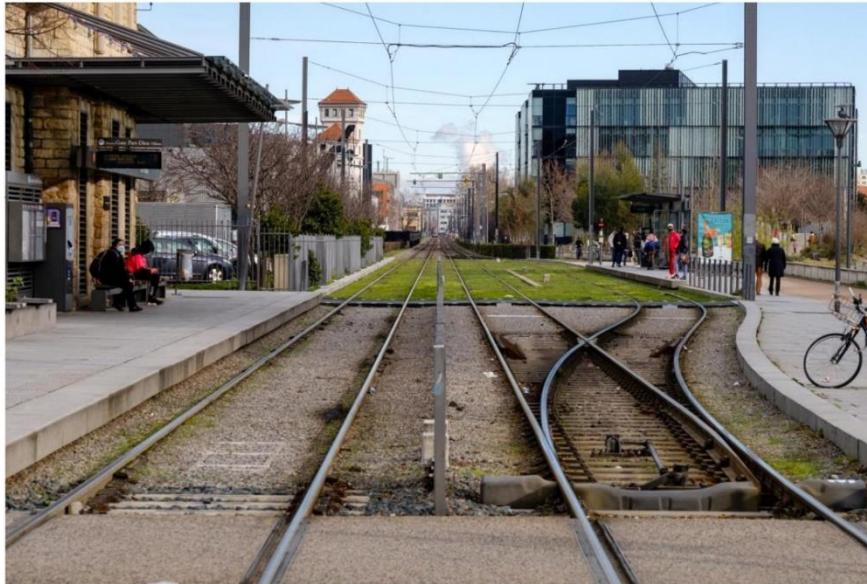
- Sur les volets intermodalité et modes actifs, la concertation a mis en avant l'opportunité d'aménager de nouvelles voies cyclables tout en soulevant des questionnements sur la sécurité liée au partage de la voirie et à la cohabitation des modes. Le SYTRAL s'engage donc à :
 - travailler avec les services de la Métropole sur l'intégration des cycles et la cohérence avec le Plan d'action pour les Mobilités Actives (PAMA) et le projet de Réseau Express Vélo (REV) à proximité du T6 Nord ;
 - travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie entre les différents modes ;
 - mettre en œuvre les conditions d'une bonne intermodalité aux abords de chaque station.



- Sur les volets circulation et stationnement, le SYTRAL note des attentes du public en matière de décongestion de certains secteurs et de maintien d'un maximum de places de stationnements et des accès riverains et commerçants. Le SYTRAL s'engage à travailler finement avec les services de la Métropole et des Villes sur le nouveau plan de circulation prenant en compte les impacts liés à l'arrivée du tramway et à mener une étude d'insertion des places de livraisons et maintien des accès riverains.
- Sur le volet environnement : si le tramway est perçu largement comme un mode répondant aux objectifs environnementaux, et comme une opportunité de végétaliser les secteurs traversés, la concertation a également révélé des attentes fortes sur la préservation des espaces verts existants (parc, jardins publics et privés). Pour cela, le SYTRAL s'engage à limiter au maximum les impacts sur les espaces verts et végétalisés existants et à proposer des aménagements qui participeront à la revégétalisation et à la réduction des îlots de chaleur sur l'ensemble des secteurs traversés.
- Pour les espaces publics, leur réaménagement, particulièrement les places et carrefours, suscite de fortes attentes, avec un point d'attention à ne pas créer des « fractures » dans l'espace public par le passage du tramway. Comme pour tous les projets de tramway qui font l'objet d'un réaménagement de façade à façade, le SYTRAL s'engage à mener des études en lien avec l'ensemble des partenaires des secteurs concernés pour proposer et réaliser des aménagements de qualité, au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers. Il s'engage également à proposer des aménagements permettant l'accès à la ligne et de l'espace public, y compris pendant les travaux.

L'accompagnement des travaux du chantier

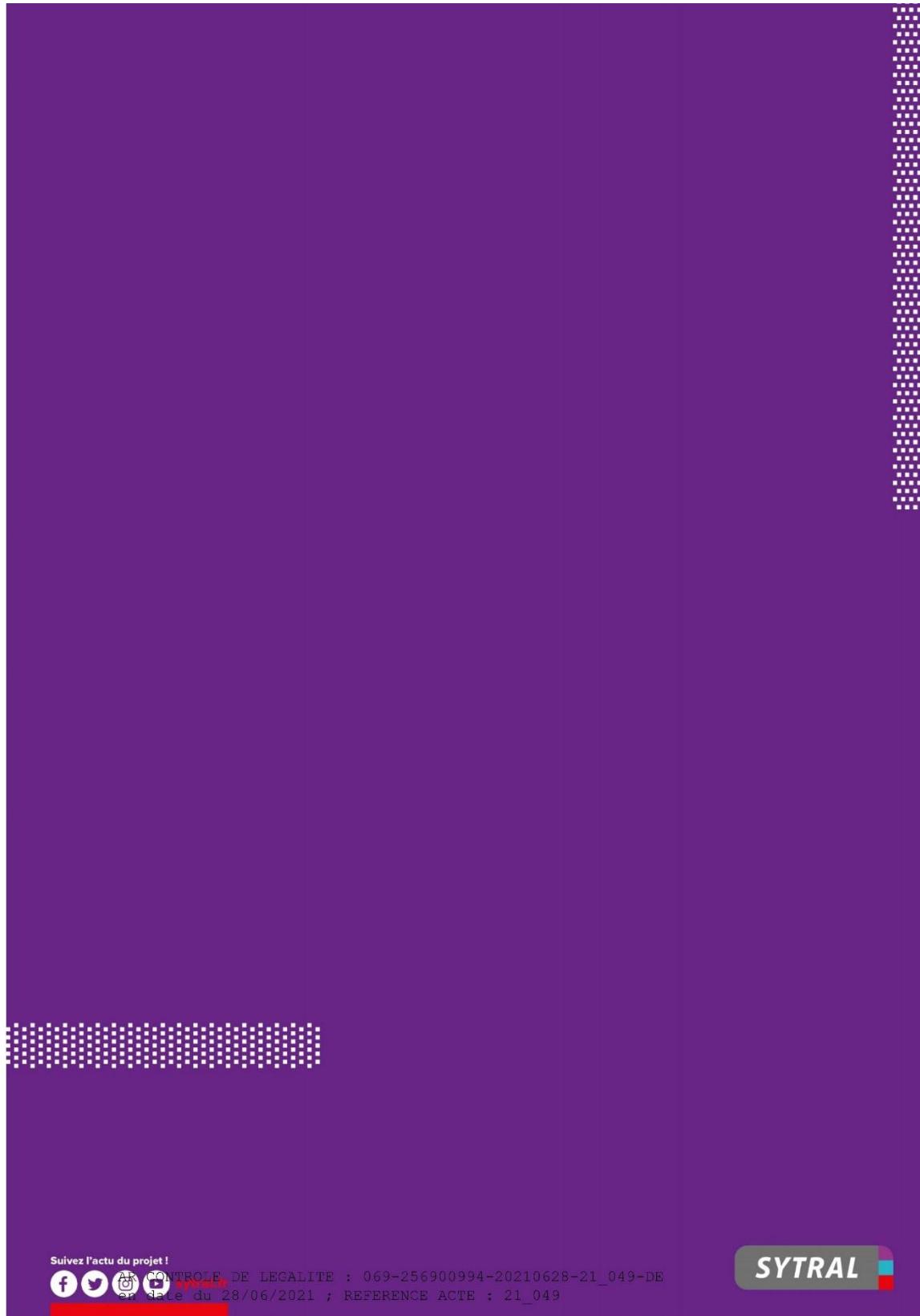
Le SYTRAL note les craintes et questionnements concernant les impacts sur les commerces des rues concernées et sur la circulation et les accès durant la phase travaux. Il s'engage, comme pour tous ses projets à assurer l'accessibilité des logements et commerces et maintenir les cheminements piéton et cycles tout au long des travaux. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux.

**b. À la concertation**

En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité des différentes phases de concertation engagées sur le projet et pour répondre aux fortes attentes qui se sont exprimées durant la concertation préalable à ce sujet, le SYTRAL s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet. Pour cela, il proposera un dispositif adapté en enjeux du projet :

- **Une concertation ouverte** à tous ceux qui le souhaitent pour poursuivre les échanges sur les thématiques liées au projet, par secteur à chaque phase d'étude (AVP/PRO). Ces temps d'échange seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme du projet.
- **Une concertation ciblée**, à destination des riverains et commerçants concernés. Des temps de rencontres de proximité leurs seront dédiés. Ils accompagneront le dispositif de « relation riverains ». Une chargée de relation riverains est dédiée au projet et sera mobilisée jusqu'à la mise en service du T6 Nord. Ce dispositif contribue à la bonne information sur l'avancée des projets et des travaux auprès des riverains des chantiers et des usagers du réseau.





4.3 Réponse de l'autorité environnementale au cadrage préalable



Mission régionale d'autorité environnementale
Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale pour le cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis n° 2021-ARA-AP-1157

Avis délibéré le 22 juin 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 juin 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Igor Kisselleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 14 avril 2021, par les autorités compétentes pour délivrer le cadrage préalable, au titre de l'autorité environnementale, conformément aux articles R.122-4 et R.122-6 du code de l'environnement.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement) ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte général.....	4
1.2. Présentation du projet de ligne T6 Nord.....	5
1.2.1. La ligne T6.....	5
1.2.2. L'extension T6 Nord.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	9
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	10
2. Les réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par le Sytral.....	12
2.1. Retours d'expérience et aires d'étude.....	12
2.2. Observations relatives aux études acoustique et vibratoire envisagées.....	12
2.2.1. Bruit.....	12
2.2.2. Vibrations.....	16
2.3. Observations relatives au contenu de l'étude air et santé envisagé.....	17
3. Autres observations de l'Autorité environnementale.....	19
3.1. Les enjeux biodiversité et eau.....	19
3.2. Spécificités des infrastructures de transport.....	20
3.3. L'articulation du T6 Nord au sein du système de transports.....	22
3.3.1. Report modal de la voiture particulière sur les transports en commun et terminus T6 Nord.....	22
3.3.2. T9 - la Soie à La Doua/Charpennes, et Bus à haut niveau de service (BHNS) dite ligne centre est (LCE).....	22
3.4. Variantes.....	22
3.5. Insertion paysagère.....	23

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122- 4 du code de l'environnement. L'avis exprimé ici résulte de l'analyse par l'Autorité environnementale du projet de tramway T6 partie nord tel qu'il a été présenté par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) et des questions qui lui ont été posées dans la demande pour le cadrage préalable de l'étude d'impact à conduire¹. Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète, alors même que certains points de celle-ci, n'ayant pas fait l'objet de questions de cadrage, ne sont pas ou que partiellement évoqués ici. L'avis rappelle le projet et son contexte et expose les réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées ainsi que d'autres éléments utiles pour l'établissement de la future étude d'impact.

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte général

Le Sytral², autorité organisatrice des transports en commun du Rhône et notamment de l'agglomération lyonnaise, définit la politique d'aménagement des transports (offre de transport, normes de qualité de service et tarification) du territoire. Elle s'inscrit dans la politique de mobilité et les actions pour le développement de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030 qui sont définies dans le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération 2017-2030 approuvé le 8 décembre 2017. Son axe stratégique 3 concerne notamment « *le développement de l'offre de transports collectifs, avec des services performants et attractifs* », et son action 2 la structuration du réseau maillé d'agglomération³.

Les aménagements de la métropole s'inscrivent en particulier dans les cadres définis par la directive territoriale d'aménagement de l'agglomération lyonnaise modifiée et approuvée le 25 mars 2015, le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise modifié le 19 mai 2017, le PLUi-H, approuvé le 13 mai 2019, dont sa [trame verte et bleue urbaine](#), et le plan de prévention du bruit dans l'environnement : plan environnement sonore Grand Lyon du 23 mai 2011.

Le Sytral a présenté le 17 décembre 2020 son programme d'investissement 2021-2026, dénommé « [plan de mandat 2021-2026](#) ». Il comprend les investissements multimodaux sur le territoire de la métropole de Lyon et des études d'évolution du réseau au-delà de ces échéances : quatre nouvelles lignes ou prolongement de lignes de tramways (T6 Nord, T8, T9, T10), une ligne de bus à haut niveau de service (Part Dieu-Genas) et une ligne de transport par câble mises en service fin 2025 (cf. Figure 1), deux nouvelles lignes en étude avec démarrage des travaux d'ici la fin du mandat en vue d'une mise en service en 2028 dont le mode reste à confirmer, 2 liaisons supplémentaires de transport par câble en étude⁴. Quarante-cinq nouvelles rames de tramway seront ac-

¹ Le présent avis restitue une partie du contenu de ce document de 42 pages.

² Établissement public local, créé en 1985, dirigé par un comité syndical composé de 31 élus représentant l'ensemble des territoires adhérents (Métropole, Région, Communautés de communes et communes adhérentes) concernant 1,7 million d'habitants et 290 communes.

³ PDU p. 92 et son action 4 est relatif à la réduction des nuisances sonores générées : p.103.

⁴ Étant réalisé dans un contexte inédit de crise sanitaire affectant de manière significative les ressources et la fréquentation des réseaux, le Sytral a prévu une clause de revoyure d'ici 2023 (source : plan de mandat)

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 4 sur 23

quises. Le prolongement de la ligne T2 et la ligne T7 (reliant Vaulx-en-Velin La Soie à Décines OL Vallée) ont été mis en service début 2021.

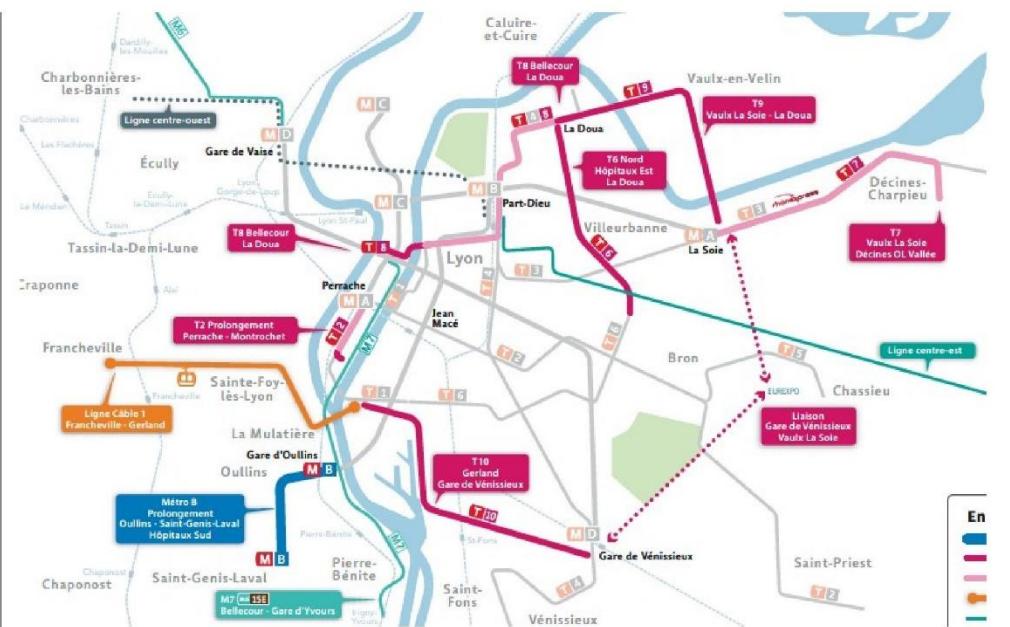


Figure 1: Les réalisations prévues pour le réseau de transports en commun en 2026 - en rouge foncé nouvelle infrastructure tramway, en orange nouvelle infrastructure de transport par câble, en rose nouvelle ligne sur infrastructure existante, en vert nouvelle infrastructure de BHNS (source: plan de mandat du Sytral)

1.2. Présentation du projet de ligne T6 Nord

1.2.1. La ligne T6

La ligne de tramway T6 de 12,2 km reliant Gerland à La Doua comprend une partie sud entre Debourg et Hôpitaux Est, de 6,6 km et 14 stations, qui a déjà été réalisée et mise en service le 22 novembre 2019⁵. Sa partie nord consistant en son prolongement jusqu'au site de La Doua est inscrite au plan de mandat ; elle est qualifiée de nécessaire et permettra de « donner à la ligne son plein potentiel ». La ligne T6 dans son ensemble permettra en effet de finaliser la rocade en tramway à l'intérieur du périphérique lyonnais, « contribuant fortement au report modal ». Elle poursuit trois objectifs :

- « améliorer l'offre de transports collectifs, afin de desservir et irriguer des centres de vie de Villeurbanne, Bron et Lyon et les grands équipements, et accompagner la structuration de la ville en devenir ;
- poursuivre le maillage du réseau de transports en commun en créant une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes (métro, tramway, Bus à haut niveau de service (BHNS)) du réseau sur l'Est de l'agglomération ;
- continuer à améliorer le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun pour une ville plus apaisée et moins polluée. »

⁵ Objet d'un [avis de l'Autorité environnementale du 2 mai 2016](#)

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 5 sur 23

Cette extension finalise l'axe nord-sud formé par le T6 permettant un maillage du réseau de transports avec les axes est-ouest du territoire : 32 lignes seront interconnectées avec les 26 stations que comportera la ligne. Le terminus de La Doua constitue le lieu d'échange entre les futures lignes T6, T9 Vaulx-en-Velin-La Doua, T8 Bellecour-La Doua et la future liaison de bus à haut niveau de service (CHNS) dite Centre-Est. Un possible prolongement de la ligne T6 vers l'ouest est également envisagé.

1.2.2. L'extension T6 Nord

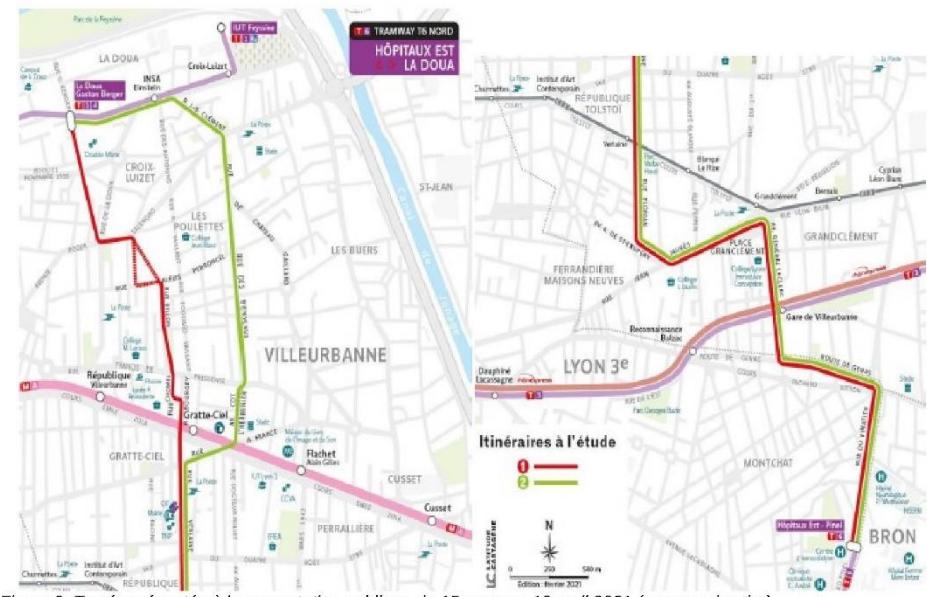


Figure 2: Tracés présentés à la concertation publique du 15 mars au 12 avril 2021 (source : dossier)

L'opération s'intègre non seulement dans un réseau de transport en commun métropolitain en évolution mais également dans un réseau viaire et un tissu urbain en mutation. Le niveau d'offre de transport public sur les secteurs de Gratte-Ciel et du nord-est de Villeurbanne qui seront desservis par la future ligne est actuellement insuffisant par rapport à la densité de population. 25 000 étudiants fréquentent le domaine universitaire de La Doua. Des projets urbains sont en cours à proximité du tracé projeté (cf. Figure 3) dont ceux de la future zone d'aménagement concerté (ZAC) Grandclément, de l'écoquartier Maisons Neuves et de la ZAC Gratte-Ciel, et plus au nord à hauteur du campus de La Doua une vingtaine de réhabilitations, huit constructions neuves, la requalification des voiries et un axe vert en est – ouest (inscrits au Contrat de plan Etat-Région CPER et au Plan campus). Enfin, notamment du fait de la réalisation de la ligne, le site des usines d'Auto Châssis International (ACI) pourrait être amené à muter dans les prochaines années ; les terrains bordant la ligne rue Spréafico participeront eux aussi à l'évolution urbaine de Villeurbanne.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 6 sur 23

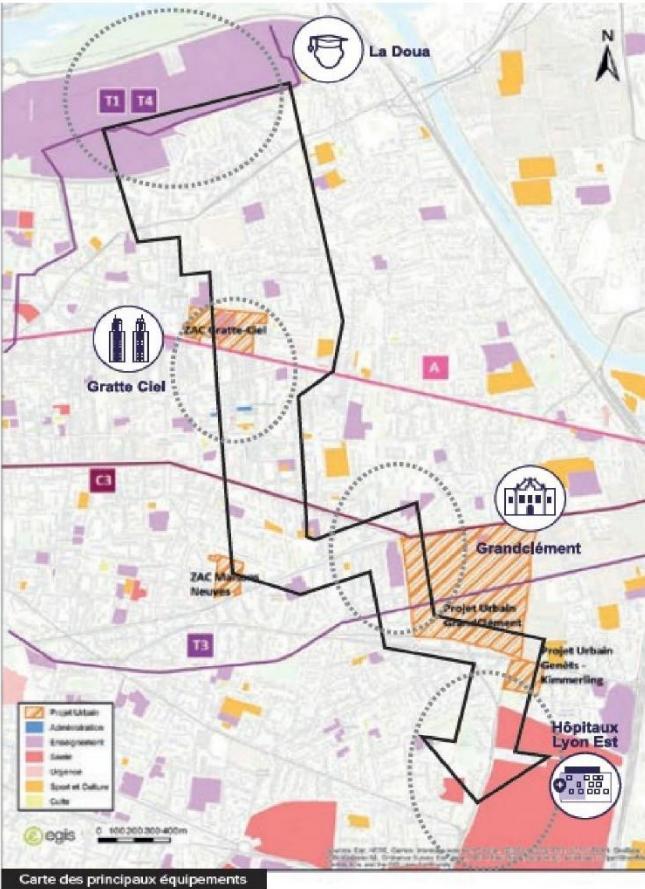


Figure 3: Carte des principaux équipements (source dossier de concertation préalable) – en hachuré les projets urbains, en rouge les établissements de santé, en violet les établissements d'enseignement, en orange, le social et la culture

La ligne « T6 Nord » d'une longueur de 5,6 km environ et 11 ou 12 stations, est constituée d'une portion de tracé déjà arrêtée depuis les Hôpitaux Est⁶ ; deux options restaient à la date de la saisine de l'Autorité environnementale encore ouvertes pour la suite du parcours jusqu'à la Doua, avec un tracé rouge⁷ et un tracé vert⁸, pour un budget estimé à 140 M€ HT (valeur décembre 2020, +7,5 M€ HT si tracé vert).

La fréquentation estimée de la ligne T6 ainsi prolongée est d'environ 55 000 voyages journaliers⁹. La mise en service du projet est prévue début 2026. Les travaux de déviations de réseaux sont

⁶ de la station Hôpitaux Est Pinel à la rue Anatole France, successivement par le Chemin du Vinatier, la route de Genas et l'avenue du Général Leclerc, la place Grandclément, la rue Jean Jaurès, la rue Florian et la rue Verlaine.

⁷ de la rue Verlaine, le cours Émile Zola, la ZAC Gratte-Ciel, la rue Bourgey, la future esplanade Agnès Varda, la rue Barbusse, longeant le parc du Centre, la rue Billon, l'avenue Salengro, l'avenue Gaston Berger après avoir desservi les secteurs ACI et Spréafico.

⁸ de la rue Anatole France, l'avenue du Commandant L'Herminier, rues Bienvenus, Château Gaillard et Jean-Baptiste Clément, l'avenue Jean Capelle, emprunte l'infrastructure tramway existante T1/T4 pour rejoindre le terminus Gaston Berger, avec une possibilité d'interconnexion future avec le projet T9.

⁹ Ou 53 1000 ou 59 000 selon les pièces consultées, ce qui sera à ajuster.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et

Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 7 sur 23

planifiés en 2023, les travaux d'infrastructures en 2024 et 2025. La fréquence de passage sera de 10 minutes à la mise en service. Elle sera de 5 à 7 minutes en 2030, probablement au terme de la montée en charge de la fréquentation de la ligne, même si le dossier ne précise pas la raison de cette augmentation de la fréquence.

Les aménagements projetés constituant cette extension sont, selon le dossier, les suivants :

- les travaux préparatoires (libération des emprises de surface et préparation des chantiers, travaux annexes à réaliser avant la mise en place des chantiers, y compris les déviations provisoires de la circulation automobile et des lignes de bus, ainsi que ceux nécessaires en fin de chantier),
- les démolitions de bâti (en particulier du site ACI), démolitions et reconstructions de clôture,
- la déviation des réseaux,
- la réalisation de la plateforme tramway et des ouvrages d'art nécessaires,
- la création des stations,
- la réalisation des voiries et espaces publics (terrassement, assainissement de surface, structure de chaussée, bordures et revêtements de trottoirs), en particulier les voies cyclables¹⁰ et la requalification des voiries de façade à façade, incluant la réalisation d'aménagements¹¹ « qualitatifs », notamment sur les secteurs particuliers et/ou à forte valeur patrimoniale ;
- les aménagements paysagers, dont l'aménagement d'un parc urbain de 3 ha notamment¹² ;
- les équipements et mobilier urbains, y compris l'éclairage public, sur les sections courantes de la ligne de tramway,
- la signalisation horizontale et directionnelle, la signalisation de police et le traitement de la signalisation lumineuse pour l'ensemble de la ligne,
- la création des sous-stations électriques,
- les équipements des stations (interphonie, sonorisation, vidéosurveillance, information voyageurs, billettique...), le SAE (Système d'aide à l'exploitation), les systèmes de transmission en ligne par fibres optiques pour les stations et sous-stations, la vidéosurveillance de l'ensemble des zones de manœuvre et la signalisation ferroviaire (zones de manœuvre, liaison dépôt, gestion des terminus),
- l'achat du matériel roulant.

Pour l'Autorité environnementale, le projet inclut également, au vu des termes du dossier de concertation publique : l'aménagement le cas échéant des interconnexions avec les lignes existantes (en particulier : C3, T3, T1-T4, Métro A, gare de Villeurbanne), la restructuration du réseau de transports en commun de surface (lignes de bus¹³), la modification du plan de circulation routière¹⁴, la relocation des marchés alimentaires et manufacturés du secteur Grandclément. Ces opérations seront à définir précisément.

¹⁰ La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) imposent des itinéraires cyclables sur l'itinéraire du tramway. Le prolongement de la ligne T6 complétera le maillage cyclable de la Métropole de Lyon.

¹¹ la renaturation de la rue Verlaine ; une réduction viaire de la route de Genas ; le réaménagement global de la place Grandclément et l'avenue du Général Leclerc, avec mise à sens unique ; l'apaisement de l'axe Florian – Verlaine (Mise en sens unique, la rue Florian est coupée à la circulation à la hauteur du parc Vaclav Havel) ; Si tracé rouge : une réduction de la largeur des voies et/ou une réduction de la capacité sur certains axes Est-Ouest avec priorité aux transports en commun (cours Émile Zola, avenue Roger Salengro) ; une fermeture à la circulation (sauf riverains) sur la rue Billon, rue Bourgey, rue Verlaine (tronçon A. France – É. Zola) ; Si tracé vert : la mise à sens unique de l'axe Château Gaillard et la fermeture à la circulation (sauf riverains) des axes Bienvenus / Jean-Baptiste Clément ; des reports de trafic de transit vers des voies locales initialement non prévues à cet effet ; une fermeture à la circulation de la rue Anatole France (depuis le cours Émile Zola) et la mise à sens unique de l'avenue du Cdt l'Herminier à envisager ;

¹² À partir de l'actuelle promenade de la gare, cf. page 15 du dossier de concertation préalable.

¹³ Sont identifiées à ce stade : C26, C9, C11,...

¹⁴ Avec une saturation possible de trois carrefours : Kimmerling, Leclerc/T3, Jaures/Perrin ; Et si tracé vert, une saturation possible du carrefour Zola/Cdt l'Herminier (square Georges Lévy) ; Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 8 sur 23

Le dossier de concertation développe le lien entre la ligne T6 nord et la « vie urbaine », précisant que le projet « vient en appui » de la piétonisation du centre-ville de Villeurbanne¹⁵ et également de la requalification de secteurs : Les Genêts, Grandclément, axe Genas – Leclerc¹⁶, qu'il participe à la composition des projets urbains à travers la desserte fine de la ZAC Gratte-Ciel ou encore du développement de ZAC. L'Autorité environnementale revient sur ce lien dans la suite de cet avis.

Le dossier indique que le Sytral assure la maîtrise d'ouvrage du projet. D'autres acteurs tels que les villes de Lyon, Villeurbanne et Bron ou la Métropole paraissent devoir réaliser une partie des opérations. La composition de la maîtrise d'ouvrage serait donc plurielle et nécessite d'être définie précisément, au regard de chacune des opérations projetées, afin qu'au sein du projet, les interfaces entre les opérations et entre les maîtres d'ouvrage soient claires elles aussi .

L'étude d'impact du projet d'extension portera sur l'ensemble de son périmètre, tel que défini ci-dessus ; unique, elle sera l'objet d'actualisations éventuelles au fur et à mesure de l'avancée de la définition du projet et des autorisations nécessaires(cf. L. 122-1 et suivant du code de l'environnement). Le dispositif de pilotage du projet et de suivi de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation de ses incidences sur l'environnement en phase de travaux comme d'exploitation sera à décrire. Les sujets, objets des observations du public lors des concertations de 2019 et 2021, seront utilement suivis et les résultats afférents mis à disposition du public.

L'étude d'impact fournie en 2016 à l'occasion de la réalisation du tronçon sud de la ligne T6 présentait une analyse du tronçon nord concluant alors, du fait du décalage de définition et de calendrier de réalisation, qu'elle ne faisait pas partie du même « programme de travaux ». Sans revenir sur cette analyse, l'Autorité environnementale relève que les éléments rappelés en 1.1 et ci-dessus, extraits du dossier fourni et du dossier de concertation publique de 2021 témoignent d'un lien fonctionnel fort entre ces deux tronçons de la même ligne, ce lien étant intrinsèque au projet d'extension et le justifiant. Pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact produite à l'occasion de la réalisation de l'extension nord de la ligne T6 devra¹⁷ décrire précisément :

- les attendus de la ligne T6 dans son ensemble, par rapport à son seul tronçon sud, déjà réalisé, et à son seul tronçon nord, à réaliser et objet du cadrage sollicité,
- le tronçon sud de la ligne tel que réalisé et le retour d'expérience de sa réalisation (phase de travaux et phase d'exploitation),
- les incidences de l'ensemble de la ligne T6 sur l'environnement, en sus des seules incidences du tronçon nord.

1.3. Procédures relatives au projet

Une première concertation préalable du public s'est déroulée du 2 mai au 14 juin 2019 sur différents tracés (deux variantes au nord et trois au sud). Une deuxième concertation¹⁸ a eu lieu du 15 mars au 12 avril 2021 pour présenter deux variantes dont l'une (la verte) n'avait pas encore été présentée au public. Le conseil syndical du Sytral a retenu le tracé rouge le 14 juin 2021¹⁹.

¹⁵ Avenue Barbusse prolongée, rue Verlaine..., cf. page 39 du dossier de concertation préalable

¹⁶ Cf. page 39 du dossier de concertation préalable

¹⁷ Pour répondre aux exigences des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement

¹⁸ « conformément aux dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L.121-16 du code de l'environnement. » - Source : <https://t6nord-sytral.fr/la-concertation/>

¹⁹ A l'issue de la concertation, le conseil syndical du Sytral a retenu le tracé rouge, qui a « reçu la préférence du public », ce tracé desservant le centre-ville de Villeurbanne et de nombreux équipements, traversant des secteurs en développement et y contribuant, présentant moins de contraintes d'insertion, offrant un vrai potentiel de végétalisation et permettant une plus grande intégration du vélo et de la marche à pied à ses abords. (source : <http://magazine.sytral.fr/t6-nord-preference-centralite/>)

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 9 sur 23

Les principales procédures à venir sont notamment :

- une déclaration d'utilité publique (DUP), une enquête parcellaire et une déclaration de projet, une déclaration d'utilité publique pour servitude d'ancrage en façade, avec un objectif de dépôt du dossier DUP pour la fin d'année 2021,
- un permis d'aménager en raison du passage du projet dans l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Villeurbanne – Gratte-Ciel, avec accord de l'architecte des Bâtiments de France,
- un éventuel permis de construire des sous-stations électriques, un permis de démolir des bâtiments, un dossier bruit de chantier, une déclaration²⁰ loi sur l'eau, le cas échéant, un dossier de dérogation à la destruction des espèces protégées et d'autres démarches²¹.

Une enquête publique sera diligentée avant l'été 2022.

S'il n'était *in fine* pas possible d'éviter un espace boisé classé, la maîtrise d'ouvrage précise qu'une mise en compatibilité du PLUI-H serait effectuée, dans le cadre d'une procédure commune à celle de la DUP. Une évaluation environnementale de la mise en compatibilité sollicitée sera alors produite, commune avec celle du projet. L'Autorité environnementale²² attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur le fait que réglementairement cette évaluation environnementale commune peut tenir lieu d'étude d'impact du projet concerné et non l'inverse (cf. article R. 122-27 du code de l'environnement).

L'Autorité environnementale attire également l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur l'intérêt, pour la bonne information du public, de conduire autant que possible des enquêtes publiques conjointes pour les différentes autorisations nécessaires au projet comme le permet également la réglementation.

Enfin, le coût hors taxes du projet étant égal ou supérieur à 83 084 715 €, il s'agit d'un « grand projet d'infrastructure de transport » au sens de l'article L. 1511-2 du code des transports (leur définition est détaillée dans les articles R. 1511-1 et suivants). Le dossier d'enquête publique remis à l'Autorité environnementale pour avis devra donc comprendre l'analyse socio-économique requise en vertu des mêmes articles²³. L'étude d'impact elle-même du projet comprendra les éléments spécifiques aux infrastructures de transport listés au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

La bonne articulation des différentes composantes et opérations du projet et donc également de l'ensemble de la maîtrise d'ouvrage apparaît pour l'Autorité environnementale un facteur majeur de maîtrise de ses incidences environnementales, tout particulièrement en phase de travaux.

²⁰ Eaux de ruissellement sur une surface inférieure au seuil de 20 ha de la rubrique loi sur l'eau 2.1.5.

²¹ Autorisation Temporaire d'Occupation (AOT) du domaine public, autorisation d'exploitation, dossier de définition de la sécurité à constituer lors des études préalables, dossier préliminaire de sécurité à élaborer lors de la phase projet, avant le démarrage des travaux, dossier d'autorisation des tests et essais, dossier de sécurité préalable à l'ouverture de l'exploitation commerciale, règlement de sécurité de l'exploitation.

²² La circonstance que, par décision motivée du 27 septembre 2017, la formation d'autorité environnementale du CGEDD se soit saisie, en vertu des dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'environnement alors en vigueur, de l'avis sur le PLUI-H de la métropole lyonnaise n'a pas pour conséquence que cette dernière serait alors compétente pour rendre un avis sur le projet objet du présent avis si une mise en compatibilité du PLUI-H était rendue nécessaire par le projet (cf. article R. 122-27 du code de l'environnement).

²³ La maîtrise d'ouvrage pourra utilement se référer à la [note de la formation d'autorité environnementale \(Ae\) du CGEDD sur ce sujet](#).

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 10 sur 23

Dans l'état actuel des informations qui lui ont été communiquées, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet, en phase de travaux ou d'exploitation, sont, pour l'Autorité environnementale :

- les émissions de gaz à effet de serre, notamment par le transport routier, et la vulnérabilité au changement climatique (îlots de chaleur en particulier) ;
- la santé humaine via notamment la qualité de l'air, le bruit et les vibrations en milieu urbain dense accueillant un trafic routier très dense et aussi d'anciens sites industriels et des sols pollués ;
- le paysage et le patrimoine, notamment les alignements d'arbres et le site patrimonial remarquable du quartier Villeurbanne-Gratte-ciel ;
- la biodiversité, en particulier les continuités écologiques en secteur totalement anthropisé,
- la qualité des eaux souterraines et la gestion des eaux pluviales.

Le porteur de projet qualifie les enjeux dont il dresse la liste²⁴. Cette qualification nécessitera d'être étayée par un état initial complet, prenant en considération de façon claire toutes les composantes du projet et ses phases de travaux et d'exploitation.

Le qualificatif de « moyen » pour l'air n'est pas compréhensible au vu du niveau de pollution que connaît le territoire. L'agglomération lyonnaise est en effet concernée par des problèmes importants de qualité de l'air que les mesures prises pour les limiter (plan de protection de l'atmosphère de 2014 et feuille de route pour la qualité de l'air de mai 2018) n'ont pas permis de résoudre conduisant la Cour de justice de l'Union européenne à condamner la France en 2020 à ce titre²⁵. Des zones à faibles émissions (où la circulation des véhicules est réglementée en fonction de leur niveau Crit'air) sont en vigueur au sein de la métropole de Lyon depuis le 1er janvier 2020. L'objectif du projet, qui est en particulier de réduire ces émissions de polluants, ne fait que renforcer l'enjeu.

De même, le qualificatif de « moyen » pour les émissions de gaz à effet de serre, au vu des objectifs du projet laisse interrogatif. L'Autorité environnementale rappelle qu'un enjeu peut être fort pour un territoire ou un projet et ne correspondre qu'à des incidences négatives faibles voire nulles ou positives du projet, par nature ou du fait des mesures prises.

2. Les réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par le Sytral

Le maître d'ouvrage a posé à l'Autorité environnementale deux questions qui font l'objet de réponses et de commentaires dans les parties 2.2 et 2.3, précédés toutefois dans la partie 2.1 ci-dessous d'observations s'appliquant à l'ensemble des sujets à aborder dans l'étude d'impact du projet.

2.1. Retours d'expérience et aires d'étude

La maîtrise d'ouvrage dispose sans aucun doute d'un retour d'expérience approfondi des lignes de tramway existantes, pour ce qui concerne les phases de travaux comme celles d'exploitation : résultat des suivis, analyses, ajustement ou reprise des mesures. Celui-ci doit lui permettre d'étayer le choix des mesures d'évitement et de réduction (et si cela s'avérait nécessaire de compensation) des incidences sur l'environnement qui seront retenues pour la présente opération, s'appuyant sur une efficacité avérée de celles-ci ou sur des expériences moins positives. Ces éléments viendront donc documenter les choix effectués au regard de l'ensemble des thématiques analysées.

L'Autorité environnementale attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'intérêt, tout particulièrement en milieu urbain dense, de prévoir les modalités d'une mise à disposition du public des éléments de suivi, notamment ceux concernant les sujets, objets de ses observations, lors des concertations préalables et des enquêtes publiques.

L'aire d'étude à retenir pour l'évaluation environnementale dépend de chaque thématique considérée ; elle se définit en fonction des incidences potentielles du projet sur tel aspect de l'environnement. Ainsi, l'aire d'étude à retenir pour les analyses de bruit et de pollution de l'air correspond *a priori* au périmètre au sein duquel le projet a des incidences significatives sur les flux routiers, qui ne se limite pas forcément au seul fuseau du tracé du tramway. C'est ce périmètre qu'il faut à tout le moins retenir pour les analyses relatives à la santé humaine (et au sein de celui-ci identifier les établissements sensibles à prendre en considération notamment) auquel il faudra ajouter les sites pollués dont le constat devrait conduire à élargir le périmètre d'étude précédent. La qualité de l'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, cruciale pour les objectifs assignés au projet, repose essentiellement sur la qualité de la modélisation des trafics routiers et du plan de circulation afférent générés par le projet.

2.2. Observations relatives aux études acoustique et vibratoire envisagées

Question posée : « avez-vous des remarques sur les études acoustique et vibratoire envisagées dans le cadre du projet T6 nord ? »

2.2.1. Bruit

Ce que dit le dossier :

Le porteur de projet propose de réaliser une étude acoustique au droit du tracé retenu, qui aura pour objet de caractériser l'ambiance sonore existante et les objectifs « réglementaires » du projet de tramway, qui comprendra :

- la réalisation de huit points de mesures acoustiques *in situ* de 24 h le long du tracé retenu sur les périodes réglementaires diurne (6 h - 22 h) et nocturne (22 h - 6 h) ;

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 12 sur 23

²⁴ Sont qualifiés à enjeu très fort : patrimoine culturel ; à enjeu fort : contexte souterrain (fondations), contexte urbain (aspects) et infrastructures (accès aux commerces, déplacements et stationnements), risques industriels sites et sols pollués (sites sur le tracé), population lors des travaux, inventaires faune et flore, ambiance paysagère ; à enjeu moyen : cadre de vie et santé (air et bruit, vibration), risques industriels, sites et sols pollués (enrobés et amiante), réseaux et transports de matières dangereuses. à enjeu faible : climat, topographie, géologie, hydrogéologie, captages d'eau potable, hydrographie, risque d'inondation, risque sismique, zonage de milieu naturel, vestiges archéologiques et PLU ; à enjeu nul : aléa retrait et gonflement d'argiles.

²⁵ La Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air de 2008, dans son arrêt n°C-636/18 du 24/10/2019, concernant 12 agglomérations dont l'agglomération lyonnaise, et ce pour dépassement répété de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis le 1er janvier 2010. Par ailleurs, le Conseil d'Etat a rendu une décision le 10 juillet 2020 et prononcé une astreinte de 10 millions d'euros par semestre à l'encontre de l'Etat, s'il ne justifie pas avoir, dans les six mois suivant la notification de la présente décision, exécuté la décision du Conseil d'Etat du 12 juillet 2017, et jusqu'à la date de cette exécution.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 11 sur 23

- des boucles de comptage routiers pour le calage du modèle acoustique initial ;
- la modélisation de l'état initial acoustique sans tramway ;
 - la modélisation acoustique du projet à la mise en service + 20 ans prenant en compte le bruit du seul tramway (dans le cadre réglementaire de la création d'une infrastructure ferroviaire) ;
 - la modélisation acoustique du projet à la mise en service + 20 ans prenant en compte le tramway et les voiries routières (dans le cadre réglementaire d'une éventuelle modification significative du bruit de la voie).

Le projet prévoit de respecter les seuils réglementaires, éventuellement via des mesures de protection dédiées, qui sont différenciés en fonction de l'ambiance sonore préexistante au projet, prenant en compte la contribution du tramway et des aménagements routiers rendus nécessaires.

La cartographie des niveaux sonores en milieu extérieur est fondée sur une simulation informatique des différentes sources de bruit pour le calcul de la propagation acoustique. La modélisation du site est réalisée en trois dimensions à l'aide du logiciel Mithra-SIG (Modélisation inverse du tracé dans l'habitat de rayons acoustiques associé au système d'information géographique). Elle intègre la topographie, le bâti et les sources de bruit d'infrastructures routières et ferroviaires. Un calage entre le modèle et la situation existante est prévu.

Observations de l'Autorité environnementale

Certaines réglementations relatives au bruit s'appliquent aux infrastructures ferroviaires dont les tramways : seuils maximums de la contribution de l'infrastructure en façade, seuils à proximité d'établissement de santé²⁶. Celles-ci ont été retenues par le maître d'ouvrage comme indiqué ci-avant. Ce choix fait par le maître d'ouvrage peut conduire à des modifications importantes des niveaux de bruit en cas de contribution initiale (bruit routier et ferroviaire) inférieure à 60 dB(A) de jour et inférieure à 55 dB(A) de nuit.

La loi d'orientation des mobilités annonce en outre des règles relatives à l'émergence et aux pics de bruits qui n'ont toujours pas été précisées. La réglementation propre aux infrastructures routières ne s'applique pas aux ouvrages de tramway. Pour autant, la démarche d'évaluation environnementale doit conduire à fournir un état initial et une évaluation des incidences du projet en matière de bruit, présenter et comparer les solutions envisagées pour les éviter ou les réduire et si besoin les compenser, en justifiant les choix effectués. Un suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité, pour pouvoir les réajuster si nécessaire est requis²⁷.

Les effets sanitaires et la gêne liés au bruit peuvent se faire sentir à des niveaux inférieurs aux seuils prévus par la réglementation, selon la sensibilité individuelle ou d'autres facteurs de contexte (cumuls notamment) et selon les indicateurs retenus par la réglementation. De plus en plus de maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures de transport restituent déjà dans leurs études d'impact, outre les mesures réglementaires, les mesures *in situ* des pics de bruit, des émergences et de leur fréquence, proposant des mesures pour les éviter et les réduire le plus possible à la source. Ce parti pris résulte de retours d'expérience (en particulier des observations des riverains de projets de transport) qui ont été capitalisés. La loi sur la mobilité sus-citée en a en outre posé le principe.

26 L'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires s'applique notamment.

27 Cf. R. 122-5 du code de l'environnement. Les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du même code.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 13 sur 23

L'ensemble des bruits est à prendre en considération : ferroviaire et routier notamment, incluant les avertissements sonores du futur tramway par exemple²⁸. Le périmètre géographique est celui susceptible d'être affecté par le projet : bruits générés par le tramway et ceux générés par les évolutions des plans de circulation du fait de la nouvelle ligne. Le bruit éventuel généré par les sous-stations électriques est en tout état de cause à évaluer.

Le projet comporte donc une part « ferroviaire » et une part « routière » du fait de la modification des plans de circulation routiers (incluant les voiries dédiées aux circulations routières et la réorganisation induite du réseau de bus).

Dans le cas d'une infrastructure nouvelle comme dans celui d'une modification (tramway et réseaux routiers), il est nécessaire d'examiner les tronçons de réseau adjacents aux travaux projetés pour déterminer si chacun de ces tronçons est significativement modifié, et le cas échéant de parcourir le réseau de proche en proche jusqu'à aboutir aux « nœuds » au-delà desquels la modification de l'environnement induite par le projet n'est plus significative. Pour la modélisation, le périmètre d'étude devra intégrer également les reports de trafic, notamment dans les zones d'ambiance sonore modérées.

Au vu de l'amplitude horaire probable de l'équipement au-delà de la période 6h-22h, les valeurs de nuit des seuils maximum seront aussi à retenir.

Il s'agira dans l'étude d'impact :

- de préciser clairement les données et les raisonnements adoptés (justification des points de mesure, hypothèses, modélisations, calage, précision et sensibilité des modèles, outils, etc) et les incertitudes associées ;
- de tenir compte des émergences et bruits singuliers que les indicateurs moyennés auxquels la réglementation fait référence peine à intégrer ;
- d'inscrire pleinement la thématique du bruit dans la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC), notamment en explorant l'ensemble des pistes de traitement du bruit à la source et en évitant les effets de seuil dans le traitement du bruit²⁹ ;
- de tenir compte des inégalités environnementales³⁰ et des situations de multi-expositions.

En particulier :

- De fortes modifications seront possibles dans les zones où la contribution initiale est inférieure à 60 dB(A) de jour et inférieure à 55 dB(A) de nuit : ces cas particuliers seront à étudier de près, notamment les secteurs à faible trafic pouvant connaître une hausse des nuisances sonores. L'étude des impacts acoustiques induits par les reports de trafic sur d'autres axes est attendue (tout comme plus généralement une étude des incidences du projet sur le trafic, notamment dans les secteurs congestionnés : si une amélioration de la circulation est attendue à l'échelle de l'agglomération, certains secteurs peuvent cependant connaître une dégradation des conditions de circulation routière).

28 Cf. les éléments sur ce sujet dans la note de la formation d'autorité environnementale (Ae) du CGEDD sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire.

29 Pour les ambiances pré-existantes non modérées proches du seuil de modération, l'Autorité environnementale ne peut qu'inviter à appliquer le même niveau de protection pour éviter cet effet de seuil, par exemple.

30 Qui sont l'inégalité de bénéfice de biens environnementaux et de services écosystémiques et donc l'inégalité d'exposition (à la pollution ou à un risque, par exemple) et l'inégalité face aux conséquences de cette exposition, et peuvent aller de pair avec les inégalités sociales.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 14 sur 23

- Pour les établissements sensibles (de santé, de soins, d'action sociale, d'enseignement) situés à proximité immédiate du tracé, pour les logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, une baisse des seuils de 3 dB(A) est à respecter, voire plus pour les salles de soins et salles réservées au séjour de malades pour lesquels la contribution est abaissée à 57 dB(A)³¹.
- Les rayons courts, notamment inférieurs à 30 m (potentiellement très bruyants du fait des frottements des roues sur les rails dans les courbes) sont à étudier avec attention³², tout comme les bruits liés à la vétusté et l'usure des infrastructures. Les bruits en lien avec des procédures liées à l'arrêt du tramway (portes, avertisseur, climatiseur...), à son entretien (y compris le nettoyage) notamment à hauteur des stations positionnées au droit d'habitations sont à intégrer.

Des cartes de bruit dans l'environnement pourront utilement compléter la présentation, même si des mesures de bruit complémentaires ne sont pas à exclure pour un axe de report identifié (lié à un itinéraire modifié, à un phénomène de congestion ou d'opportunité).

Les solutions de réduction du bruit s'appliquant aux bâtiments (façades, huisseries) présentent le risque de dégrader la qualité de l'air intérieur et d'augmenter la perception des bruits internes et également l'inconvénient de ne s'appliquer que « fenêtres fermées ». Des mesures ou solutions alternatives de réduction peuvent être explorées, si elles n'étaient pas déjà prévues comme : revoir le tracé, utiliser des voies adaptées, assurer la priorité au tramway sur les flux de véhicules, adapter les vitesses, donner accès à une zone de calme (comme un parc par exemple) en proximité...

L'analyse prendra en compte les effets positifs du projet : il est opportun dans l'étude d'impact de quantifier la diminution du bruit dans des secteurs jusqu'alors soumis à un trafic élevé (trafic routier, notamment de bus).

La mise en œuvre d'un suivi précis du bruit est à prévoir en phase d'exploitation, en des points dont la localisation aura été justifiée et qui pourra évoluer en fonction des retours éventuels des riverains.

Des objectifs et actions du plan environnement sonore Grand Lyon (PPBE) du 23 mai 2011 sont applicables au présent projet et leur respect devra être démontré, notamment concernant :

- les zones de calme, où « *L'enjeu consiste donc à garantir une accessibilité à une zone calme pour l'ensemble des habitants du Grand Lyon à une distance raisonnable du lieu de résidence.* »³³. Une zone calme, notamment en zone urbaine doit se situer en dessous d'un seuil de 55 dB(A) en LDEN (voire 45 dB(A)) correspondant à la valeur limite inférieure des cartographies de la directive européenne CE-2002, mais est aussi définie par des critères d'usages et de ressentis : un espace résidentiel ou de loisirs caractérisé par des conditions de confort acoustique acceptable, en termes de distance d'intelligibilité. La notion de zone calme retenue est une notion relative qui exclut les sons d'origine naturelle ou humaine.
- le suivi du protocole « Chantiers Propres » qui vise à limiter les nuisances sonores dues aux chantiers dans l'agglomération ;
- l'intégration de la protection de l'environnement sonore comme critère dans les procédures d'appel d'offre.

³¹ Cf. Arrêté du 8/11/1999

³² Voir notamment p. 103 PDU, nuisances sonores dans les courbes, des revêtements.

³³ Plan environnement sonore Grand Lyon.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 15 sur 23

L'Autorité environnementale ne revient pas plus ici sur les précautions à prendre en phase de chantier qui sont celles de tout chantier d'ampleur en secteur urbain dense. Si des secteurs devaient connaître des périodes d'incidences particulièrement significatives en termes de bruit (niveau élevé pendant une période longue), des mesures spécifiques seraient à prendre (par exemple envisager un relogement temporaire des habitants ou activités).

2.2.2. Vibrations

Ce que dit le dossier :

Le porteur de projet propose une étude vibratoire au droit du tracé retenu, qui comprendra :

- des mesures de vibration in situ sur huit secteurs homogènes (bâti et sol), permettant d'évaluer la propagation vibratoire entre les futures voies de tramway et les bâtiments sensibles ;
- le calcul de l'impact vibratoire du projet T6 Nord au droit des bâtiments ;
- la définition d'un objectif de bruit de grondement à l'intérieur des bâtiments ;
- la modélisation de la propagation vibratoire depuis le sol vers les planchers des bâtiments ;
- la proposition de solutions d'amélioration du niveau vibratoire pour respecter l'objectif.

Concernant l'identification de bâtiments pouvant comporter des fragilités (vibration de chantier et vibration en exploitation), le modèle et la méthode envisagés sont les suivants :

- Pour chaque famille de bâti homogène le long du tracé seront réalisées des mesures du niveau vibratoire induit. La méthode MASW (Multichannel analysis surface waves) de traitement du signal sera employée afin de caractériser la célérité des ondes dans le sol.
- Les mesures de fonctions de transfert vibratoire seront réalisées à partir d'une source excitatrice vibratoire de type marteau d'impact ou rouleau tandem. Les mesures de caractérisation de sol seront réalisées conformément à la norme de mesurage NF ISO 14837-32. La source est positionnée à l'emplacement du tracé du futur tramway T6 Nord et permet d'exciter les vibrations du sol.
- Parmi ces mesures, une mesure permettra la caractérisation au passage du tramway T6 sur l'itinéraire existant.
- Les bâtiments sensibles sont définis comme les habitations, les bâtiments d'enseignement et de santé.
- Les calculs d'impact vibratoire en situation future seront estimés à dire d'expert ou calculés à l'aide des logiciels Vibrafer ou Meffisto, afin de caractériser les impacts vibratoires du projet au pied des bâtiments sensibles et de les comparer à un seuil défini par le Sytral selon son retour d'expérience.

Observations de l'Autorité environnementale

Bien qu'il n'existe pas de texte réglementaire fixant un seuil de niveau vibratoire à ne pas dépasser au voisinage d'une ligne de tramway (hors jurisprudence du code civil liée à la dégradation du bâti, et indirectement du bruit issu de vibrations), la démarche d'évaluation environnementale doit permettre de répondre aux impacts significatifs induits par les vibrations, vis-à-vis des personnes et potentiellement des biens. Ces impacts sont : la stabilité des bâtiments, surtout en phase chan-

tier, la perception tactile des vibrations³⁴ et les bruits solidiens³⁵. L'Autorité environnementale émet les observations suivantes dont certaines sont de même nature que celles relatives au bruit et évoquées précédemment :

- le seuil choisi comme acceptable³⁶ doit être défini et justifié, tout comme le modèle utilisé, ses limites, son calage et les hypothèses retenues ;
- l'ensemble des bâtiments et activités, en localisant les installations sensibles (écoles maternelles et primaires, maisons de retraite, etc.) pouvant être affectées par les vibrations en phase de travaux et en phase d'exploitation sont à identifier.
- les bruits solidiens supérieurs aux valeurs de référence sont à intégrer dans l'analyse des effets sonores.

Concernant les mesures d'évitement ou de réduction de ces vibrations, les méthodes et matériaux de chantier utilisés seront le cas échéant à prévoir tout comme la pose d'une voie anti-vibratile sur certains secteurs accueillant des bâtiments sensibles.

Les analyses doivent s'appuyer sur les versions les plus récentes des outils et logiciels reconnus.

2.3. Observations relatives au contenu de l'étude air et santé envisagé

Question posée : Avez-vous des remarques sur le contenu de l'étude air et santé envisagé pour le projet de T6 Nord ?

Ce que dit le dossier :

Afin de quantifier les effets de T6 Nord, le porteur de projet propose une méthode semblable à celle des études de type II des infrastructures routières définie dans la note technique du 22 février 2019 ; ainsi sont prévues :

- une caractérisation de l'état de référence (état initial) de la zone d'étude avec deux campagnes³⁷ de mesures *in situ* de NO₂ sur un mois ;
 - une première campagne en mars 2021 sur les deux tracés de la concertation publique, en 25 points de mesure ;
 - une deuxième campagne en juin 2021 sur le tracé retenu à l'issue de la concertation ;
- une évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air avec :
 - une estimation des émissions polluantes induites par le trafic routier (conformément à la méthodologie Copert) ;
 - une estimation des teneurs en polluants dans la bande d'étude (modélisation gaussienne de la dispersion atmosphérique des émissions des polluants avec le modèle ADMS Road) ;

³⁴ Il s'agit de la perception par le corps humain des vibrations engendrées dans le bâtiment au passage d'une circulation ferroviaire et qui se traduisent par exemple par de très légers déplacements du plancher ou du mobilier qui peuvent être ressenties au niveau des pieds sur le plancher ou des mains lorsqu'elles sont posées sur un meuble. (Source SNCF réseau)

³⁵ On appelle « bruits solidiens » les bruits émis par rayonnement acoustique des parois de bâtiment soumises à une vibration mécanique (source Ifstar/Cerema)

³⁶ Il est possible de citer « la norme ISO 2631-2 :2003, dont il semble qu'une version antérieure définissait des seuils admissibles, auxquels certains maîtres d'ouvrages se réfèrent toujours (Cf. avis Ae n° 2014-75). L'Ae souligne néanmoins qu'une norme n'a jamais pour objet de se substituer à une réglementation et ne saurait donc fournir des seuils admissibles, sauf à citer une réglementation en vigueur. » Source Note Ae n°2015-N-02.

³⁷ Campagnes de mesures semblables aux campagnes de mesures de niveau II études de type II des infrastructures routières.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 17 sur 23

- une évaluation de l'exposition des populations résidant dans la bande d'étude à l'aide de l'indice pollution population (IPP) ;
- des propositions, le cas échéant, de mesures réductrices en phase d'exploitation et en phase chantier, voire compensatoires ;
- une analyse des effets induits du projet sur l'ensemble de l'aire d'étude (amélioration-dégradation) sous la forme d'une analyse des coûts collectifs de l'impact sur la qualité de l'air et l'effet de serre et des avantages / inconvénients induits pour la collectivité³⁸.

Par ailleurs, le porteur de projet indique prévoir une analyse portant sur les effets de :

- la pollution sensible : odeurs, transparence de l'air, nuages de poussières ;
- la pollution atmosphérique sur la faune, la flore, le sol et les bâtiments.

Observations de l'Autorité environnementale

Un des objectifs du projet de tramway T6-Nord est de développer le report modal des véhicules légers vers les transports en commun et de contribuer ainsi à améliorer la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise. Se donner les moyens d'évaluer et de suivre l'évolution de cette contribution du projet est indispensable.

Ceci nécessite d'évaluer l'évolution des flux routiers induite par le projet par rapport à une situation de référence sans projet (sans l'extension de la ligne T6 vers le nord, et également sans ligne T6). Une évaluation des incidences du programme d'investissement 2021-2026 du Sytral sur le trafic routier, à l'échelle de l'agglomération, et par voie de conséquence sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre à la même échelle, permettrait d'identifier la contribution de l'extension de la ligne T6 au regard de celle de l'ensemble du plan de mandat projeté. À ce jour, ce « programme » n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale qui aurait été présentée au public³⁹. Celle du plan de déplacement urbain de l'agglomération le prend a priori en considération et pourrait être utilisée.

L'étude air et santé doit porter, comme l'étude de bruit, sur le périmètre géographique concerné par des évolutions de trafic routier dues au projet. Elle portera opportunément sur les polluants listés dans la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact, et s'appuiera sur son guide méthodologique relatif au contenu des études. Ces derniers concernent les projets d'infrastructures routières et trouveront à s'appliquer aux aspects routiers de la présente opération. Le choix des polluants retenus *in fine* devra être particulièrement justifié.

L'étude doit également prendre en compte de façon plus spécifique les secteurs de sites et sols pollués traversés par le projet (en particulier la démolition du site ACI « Auto chassis international »). Des mesures adaptées à ce type de pollution et aux risques associés, en phase de travaux comme d'exploitation, seront à présenter en lien avec l'usage projeté des sols.

Les éléments relatifs aux mesures, données, hypothèses, outils, choix et modèle des logiciels, calages et précisions des modèles, et aux limites associées (par exemple celles de la méthodologie Copert, l'usage ou non des stations fixes existantes (« secteur Lyon périphérique » et « Villeurbanne »).

³⁸ Requis par le III du R. 122-5 du code de l'environnement

³⁹ L'article R. 122-17 du code de l'environnement ne prévoit pas qu'un tel plan en fasse l'objet ; ce plan n'a en outre pas été considéré comme un projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement par la maîtrise d'ouvrage.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)

Avis délibéré le 22 juin 2021

page 18 sur 23

banne place Grand Clément ») seront à présenter clairement, comme pour les études sur le bruit et les vibrations.

En outre, seront à évaluer :

- la contribution du projet aux objectifs du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération (la baisse des oxydes d'azote, des concentrations en PM₁₀ et PM_{2,5}, le respect des niveaux d'exposition recommandés par l'OMS et la maîtrise de la dégradation des niveaux d'ozone),
- la contribution au respect des objectifs de réduction des émissions de polluants définis dans le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa) ;
- la contribution à la stratégie Eau Air Sol⁴⁰ de l'État en région Auvergne-Rhône-Alpes, avec en particulier un objectif de réduire de moitié le nombre de journées d'épisode de pollution entre 2019 et 2027 ;
- la qualité de l'air intérieur dans les rames de tramway (matériaux et produits d'entretien, ventilation et climatisation...).

Ces évaluations prendront tout leur sens si elles sont comparées à celles du programme d'investissement du Sytral (« plan de mandat ») en cours.

3. Autres observations de l'Autorité environnementale

3.1. Les enjeux biodiversité et eau

Ce que dit le dossier :

Le dossier fourni fait mention, pour l'état actuel, d'une très forte minéralisation des espaces urbains traversés, d'un cloisonnement des espaces végétalisés et d'un manque d'habitats favorables à la faune.

Les espèces faunistiques protégées inventoriées sont notamment :

- 11 espèces de chauves-souris : 83 arbres gîtes chiroptères localisés sur trois grands secteurs :- le boulevard du 11 novembre, l'avenue Salengro et la rue Colin - la rue Florian et le début du boulevard Jean Jaurès - la route de Genas, la place Krüger et ses alentours ;
- l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe ;
- 41 espèces d'oiseaux recensées dont 30 présentent un statut de nidification (17 nicheurs certains, 8 nicheurs probables et 5 possibles), 4 espèces avec des enjeux réglementaires forts (c'est-à-dire protégé ou avec un statut de menace élevé) : le Serin cini, le Verdier d'Europe, le Chardonneret élégant et le Pigeon colombin, 17 espèces présentent des enjeux modérés (espèce protégée avec statut de menace faible ou non protégée avec statut de menace modérée) ;
- le Lézard des murailles ;
- l'Alyte accoucheur (dans les mares dédiées conçues pour ces espèces) : square Florian et rue Raymond Terracher.

Le porteur de projet prévoit :

- dans un premier temps : d'éviter d'affecter la trame arborée existante implantée au sein des espaces urbanisés avec une attention particulière sur la préservation des arbres identifiés comme "arbres à enjeux" (notamment pour l'avifaune ou pour les chauves-souris),
- dans un second temps : d'accroître les capacités d'accueil, de maintien et de déplacements de la "biodiversité en ville" tout en améliorant ainsi le cadre de vie des habitants et des usagers (désimperméabilisations des sols, ambiances végétales renforcées et diversifiées, "îlots de fraîcheur"..., éclairage adaptés).

Plus particulièrement :

- la mise en place d'une plateforme engazonnée, au moins pour le tracé rouge avec la liaison entre le futur espace végétal de la ZAC Gratte-Ciel et le parc du Centre ;
- le maintien d'espaces en pleine terre ou de nature spontanée, une palette végétale adaptée, des habitats minéraux... ;
- le concept de « rue corridor », qui permet un traitement cohérent de la plateforme du tramway et sa connexion aux espaces adjacents tout en évitant l'effet d'obstacle (travail sur les bordures et la perméabilité des clôtures...) ;
- la gestion optimale des éclairages ;
- l'anticipation des phases de travaux et d'entretien de la ligne (élagage et débroussaillages réalisés aux périodes adaptées, vigilance vis-à-vis des espèces envahissantes et/ ou toxiques, pérennité des aménagements et du mobilier urbain...) ;

Observations de l'Autorité environnementale :

La pression d'inventaires paraît adaptée aux enjeux ; les mesures présentées pour éviter ou réduire les impacts du projet le semblent également.

La maîtrise d'ouvrage retient cependant l'objectif de profiter du projet pour restaurer ou renforcer la trame verte au sein du territoire. Les espèces qui seront utilisées dans le cadre de la revégétalisation des espaces publics et privés du secteur devront pour cela être l'objet d'un cahier des charges précis, défini à l'échelle de l'ensemble du projet et articulé avec celui retenu pour les projets urbains bordant le tracé de la ligne. Une harmonisation voir un tronc commun devra être recherché entre eux. Celui-ci devra inclure également les principes de plantations et éventuellement de strates (arbres, arbustes, herbacées), leur suivi et leur maintenance et entretien à court, moyen et long termes. L'usage de pesticides, non évoqué dans les documents consultés, sera à proscrire explicitement tout comme l'implantation d'espèces allergisantes. Une définition précise des trames retenues (surfaces, linéaires, types de trames, individus isolés...), leur agencement ainsi que les strates et les espèces les constituant devront être aussi aptes à favoriser le retour et le développement de la biodiversité (notamment d'insectes, d'oiseaux ou de lézards) sur ce secteur. Cet objectif bénéficiera d'un suivi dédié et précis.

3.2. Spécificités des infrastructures de transport⁴¹

En plus de son contenu habituel, l'étude d'impact doit comprendre dans le cas des infrastructures de transport (visées aux 5° à 9° de la nomenclature du R. 122-2 du code de l'environnement) :

⁴⁰ <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/auvergne-rhone-alpes/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Environnement-developpement-durable-et-prevention-des-risques/Eau-air-sol> et sa déclinaison dans le département du Rhône <https://www.rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Strategie-eau-air-sol>

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 19 sur 23

⁴¹ Cf. le III de l'article R.122-5 du code de l'environnement
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 20 sur 23

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse⁴² des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Concernant les trois derniers points, il est fondamental que ces analyses se fondent sur les mêmes données et hypothèses que l'évaluation socio-économique du projet et que l'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre produite au titre du I du R.122-5 du code de l'environnement.

Concernant le premier point, l'opération « T6 Nord » est prévue au PLU-H de la Métropole tout comme :

- plusieurs projets urbains d'habitat le long de l'axe Genas – Leclerc et dans la future ZAC Grand-clément ;
- 1 200 nouveaux logements construits dans le cadre du réaménagement du quartier Grandclément, d'ici 2030 ;
- l'écoquartier Maisons Neuves ;
- la future ZAC Gratte-Ciel Centre-ville ;
- la mutation du site des usines d'Auto Châssis International (ACI) ;
- la transformation de sites en mutation, secteur Spréafico/Gaston Berger, les terrains bordant la rue Spréafico, le terrain Mazoyer à La Doua ;
- divers autres secteurs autorisés à être densifiés au dernier PLU-H, à déterminer avec les services compétents.

Plus que d'identifier lequel ou lesquels entre le projet de ligne et les projets urbains ont été à l'origine du développement de l'un ou des autres, il convient dans l'étude d'impact de présenter clairement, de façon proportionnée, les incidences cumulées de ces projets sur l'environnement pour ce qui concerne les enjeux principaux (en phase travaux – nuisances aux riverains par exemple - et d'exploitation – les îlots de chaleur, les continuités et les flux actifs par exemple). Une réflexion permettant d'articuler et d'optimiser l'efficacité des mesures prises pour les éviter, réduire et si nécessaire les compenser est indispensable ; une mutualisation de ces mesures peut être bienvenue dès que cela s'avère possible notamment en matière de réduction des îlots de chaleur urbain, de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre. L'élaboration du futur plan de circulation et des réseaux des secteurs concernés doit tout particulièrement être menée conjointement à celles concernant les trames viaires des Zac projetées et de leurs accès.

3.3. L'articulation du T6 Nord au sein du système de transports

3.3.1. Report modal de la voiture particulière sur les transports en commun et terminus T6 Nord

Ce que dit le dossier :

Le report modal de la voiture particulière sur les transports en commun est un objectif avancé par le porteur de projet. Les flux routiers radiaux sur Lyon-Villeurbanne devraient bénéficier selon le dossier d'un rabattement efficace vers les lignes de métro (A, B et D) et de tramway (existantes T1, T2, T3, T4, T5 et future T9, prévue au plan de mandat).

Observations de l'Autorité environnementale :

Pour les usagers de la future ligne provenant de l'extérieur de Villeurbanne, la possibilité de stationnement des véhicules reste floue à l'extrémité nord de la ligne. Plus largement, le terminus nord du T6 actuellement prévu appelle un traitement approfondi : offre de stationnement, devenir du parc relais de la Feyssine, gestion du bout de ligne pour les trams, ouverture à l'ouest, desserte du Transbordeur, interconnexion avec d'autres lignes de transport en commun, stationnement des cycles, multimodalité...) etc. Par ailleurs, le dossier de concertation du public mentionne une probable extension de la ligne T6 vers l'ouest qui sera à expliciter dans l'étude d'impact.

Cette partie nord de l'extension de la ligne est en outre concernée par le risque d'inondation, à prendre tout particulièrement en compte lors des études à venir, l'augmentation de la fréquentation de ce secteur conduisant à augmenter les enjeux en présence.

3.3.2. T9 - la Soie à La Doua/Charpennes, et Bus à haut niveau de service (BHNS) dite ligne centre est (LCE)

La nouvelle ligne de tramway T9, en cours d'étude, passera au nord-est de la ligne T6 pour desservir le cœur de Vaulx-en-Velin et le quartier Saint-Jean à Villeurbanne, de l'autre côté du canal de Jonage. L'articulation de la ligne T9 dans le secteur de La Doua avec le terminus nord du T6 reste à préciser.

La ligne Centre-Est est présentée comme une desserte se voulant performante de l'est de l'agglomération métropolitaine. Elle reliera La Part-Dieu à Genas sur 20 km, en 2025, en desservant des équipements publics et zones d'emplois majeurs de Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bron et Chassieu.

Les liens fonctionnels entre T6, T9 et LCE seront à analyser et à décrire dans l'étude d'impact afin de n'hypothéquer aucune implantation qui pourrait être de moindre impact environnemental.

3.4. Variantes

L'étude d'impact sera l'occasion de présenter l'analyse des variantes de tracé étudiées au regard de leurs incidences environnementales, notamment. Seront à inclure les variantes présentées en 2016 dans le dossier de la réalisation de la ligne T6 sud, et en 2019 et 2021 dans les dossiers des concertations ainsi que d'éventuelles variantes complémentaires étudiées. Pour mémoire, une variante technique de la solution voie unique⁴³ a également été écartée, elle devra être présentée.

⁴² Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
cadrage préalable du projet de tramway T6 partie Nord, porté par le Sytral, sur les communes de Villeurbanne, Bron et Lyon (69)
Avis délibéré le 22 juin 2021

page 22 sur 23

Les variantes en termes de modes de transport (tramway, BHNS, métro par exemple), de raccordement en électricité, de modèle de matériel (rames, rails, voies par exemple), d'aménagement des stations, de gestion des eaux pluviales etc sont également à fournir.

Les analyses multicritères ayant conduit au choix retenu sont à détailler dans l'étude d'impact.

3.5. Insertion paysagère

Le tracé traverse le quartier Gratte-Ciel et plus précisément l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (Avap) de Villeurbanne – Gratte-Ciel. Sa réalisation nécessitera l'accord de l'architecte des bâtiments de France qui s'appuiera sur une étude paysagère approfondie, à produire dans le cadre de la demande. Cette étude comportera des variantes en termes d'architecture des stations, de mobilier urbain, de revêtement, d'éclairages... Différencier le traitement de la ligne dans sa traversée de ce quartier de celui du reste de la ligne est une option à envisager. D'autres secteurs pourraient eux aussi bénéficier d'une « signature » différente, en harmonie avec le patrimoine ou les projets urbains alentours. Le dossier de consultation évoque ce principe d'insertion et d'articulation aux spécificités des quartiers et de points remarquables (arbres, alignements, places) à plusieurs reprises.

4.4 Courrier DRAC


PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Le Préfet de région
À
SYTRAL
21 Boulevard Vivier Merle
69487 LYON CEDEX 03
À l'attention de Mme BOUZERDA Fouziya,
Lyon, le 05 JUIN 2020

Objet : Archéologie préventive - Consultation préalable à un projet d'aménagement
Références : BRON (RHÔNE), Ligne T6 Nord, entre Hôpitaux Est et la Doua - Communes de Bron, Lyon 3ème et Villeurbanne
CP0690292000032
Votre courrier du 9 mars 2020
Livre V du Code du patrimoine

Madame,

Vous m'avez transmis un dossier relatif au projet visé en référence afin que j'examine s'il est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques. Cet envoi constitue une demande d'information préalable au titre de l'article R.523-12 du code du patrimoine.

J'ai l'honneur d'en accuser réception à la date du 12 mars 2020.

Conformément à l'ordonnance 2020-306 du 25 mars 2020, le délai réglementaire de 1 mois à compter de la date de réception de votre dossier, pour vous notifier une prescription de diagnostic ou vous faire connaître mon intention d'édicter une prescription de fouille ou de demander la modification de la consistance du projet est prorogé à compter du 24 mai 2020. Si aucune décision ne vous a été notifiée au terme de ce délai, je serai réputé avoir renoncé à émettre celle-ci.

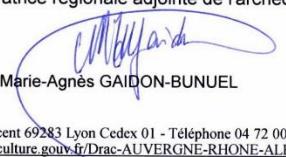
Après examen du dossier, je vous informe que, en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci ne semblent pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. Ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

En conséquence, je suis réputée avoir renoncé à émettre des prescriptions d'archéologie préventive. Ce renoncement est valable cinq ans sauf si votre projet connaît des modifications substantielles ou si l'état des connaissances archéologiques sur ce territoire évolue.

Je vous rappelle toutefois qu'en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques vous avez l'obligation d'en faire la déclaration immédiate auprès du maire de la commune concernée conformément à l'article L.531-14 du code du patrimoine, et je vous remercie d'en informer mes services.

Mes services se tiennent à votre disposition pour vous apporter toutes les informations que vous jugerez utiles.

Je vous prie d'agrérer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le préfet de région, par délégation, le directeur régional
des affaires culturelles par intérim
et par subdélégation,
La Conservatrice régionale adjointe de l'archéologie

Marie-Agnès GAIDON-BUNUEL

Le Grenier d'abondance 6 Quai Saint-Vincent 69283 Lyon Cedex 01 - Téléphone 04 72 00 44 50 - Télécopie 04 72 00 44 57
<http://www.culture.gouv.fr/Drac-AUVERGNE-RHONE-ALPES/>



Construisons ensemble le tramway T 6 !

SYTRAL