T9 CONCERTATION

LA SOIE <> CHARPENNES

Enseignements de la concertation

du 23 août au 23 octobre 2021

Les enseignements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable

Décembre 2021

SYTRAL

Sommaire

1. LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION 4

A. LE PROJET DE TRAMWAY T9 4
B. LE MAITRE D'OUVRAGE 8

2. LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION 9

A. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION 9
B. UNE CONCERTATION PREPAREE AVEC LES ACTEURS LOCAUX 15
C. UNE CONCERTATION PREPAREE EN COHERENCE AVEC LA CONCERTATION DU PROJET T10 16
D. L'ANNONCE DE LA CONCERTATION 17
E. LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET 24
F. LES MODALITES POUR S'EXPRIMER PAR ECRIT 29
G. LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION 32
H. LE PROCESSUS DE MOBILISATION TOUT AU LONG DE LA CONCERTATION 45
I. LA PARTICIPATION EFFECTIVE A LA CONCERTATION 48

3. L'ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS 51

A. L'OPPORTUNITE DU PROJET DE TRAMWAY T9 51
B. LE TRACE DE T9 55
C. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS 63
D. LE CADRE DE VIE AUTOUR DE T9 67
E. LE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT AVEC T9 79
F. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET 85
G. LA CONCERTATION ET LE DIALOGUE AUTOUR DU PROJET 87

4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DU SYTRAL 90

5. LES RECOMMANDATIONS DES GARANTS ET LES ENGAGEMENTS DU SYTRAL 93

6. EN SYNTHESE 96

Préambule

Le projet de nouvelle ligne de tramway T9 doit relier Vaulx-en-Velin-La Soie à Charpennes dès 2026. Ce projet d'envergure doit permettre de connecter directement Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, et de rejoindre plus facilement le centre de Lyon en proposant une connexion forte au réseau de transport en commun lyonnais.

Sa mise en service va constituer un moment important pour le développement du réseau de transports en commun de la Métropole lyonnaise et du Rhône. Ce projet va permettre de développer une mobilité plus apaisée et plus durable, au service des habitants. T9 constitue ainsi l'une des étapes phares du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL, maître d'ouvrage du projet, dont l'un des objectifs est d'offrir une alternative performante pour tous à la voiture performante pour tous. Parce qu'il va traverser de nombreux quartiers, dont certains sont actuellement en pleine mutation, T9 est aussi un outil au service de la transformation de la ville.

Dans ce contexte, et en application des articles L.121-8-II et L.121-9 du code de l'Environnement, le projet de nouvelle ligne de tramway T9 a été soumis à concertation préalable à la réalisation de l'opération du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette concertation a été l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet et d'exprimer avis, remarques et propositions. Ces différentes contributions alimenteront les phases d'études ultérieures. La concertation a également permis aux habitants d'exprimer leurs préoccupations et leurs questions, auxquelles le SYTRAL a, dans la mesure du possible, apporté des réponses. Elle était ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet de création du T9 : futurs usagers, riverains, commerçants, associations, etc.
Cette concertation s'est déroulée sous l'égide de deux garants, Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, nommés par la Commission Nationale du Débat Public conformément aux articles L.121-8-II et L. 121-9 du code de l'Environnement.

Ce document constitue la synthèse et l'analyse des 1 296 avis et questions adressés au SYTRAL et ses partenaires pendant la concertation, que ce soit en rencontre publique, par mail, par courrier, via le questionnaire ou sur les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation et sur la plateforme web participative dédiée au projet.
Il présente en conclusion les enseignements de la concertation, les réponses du SYTRAL aux recommandations des garants ainsi que les engagements du SYTRAL pour la suite du projet.

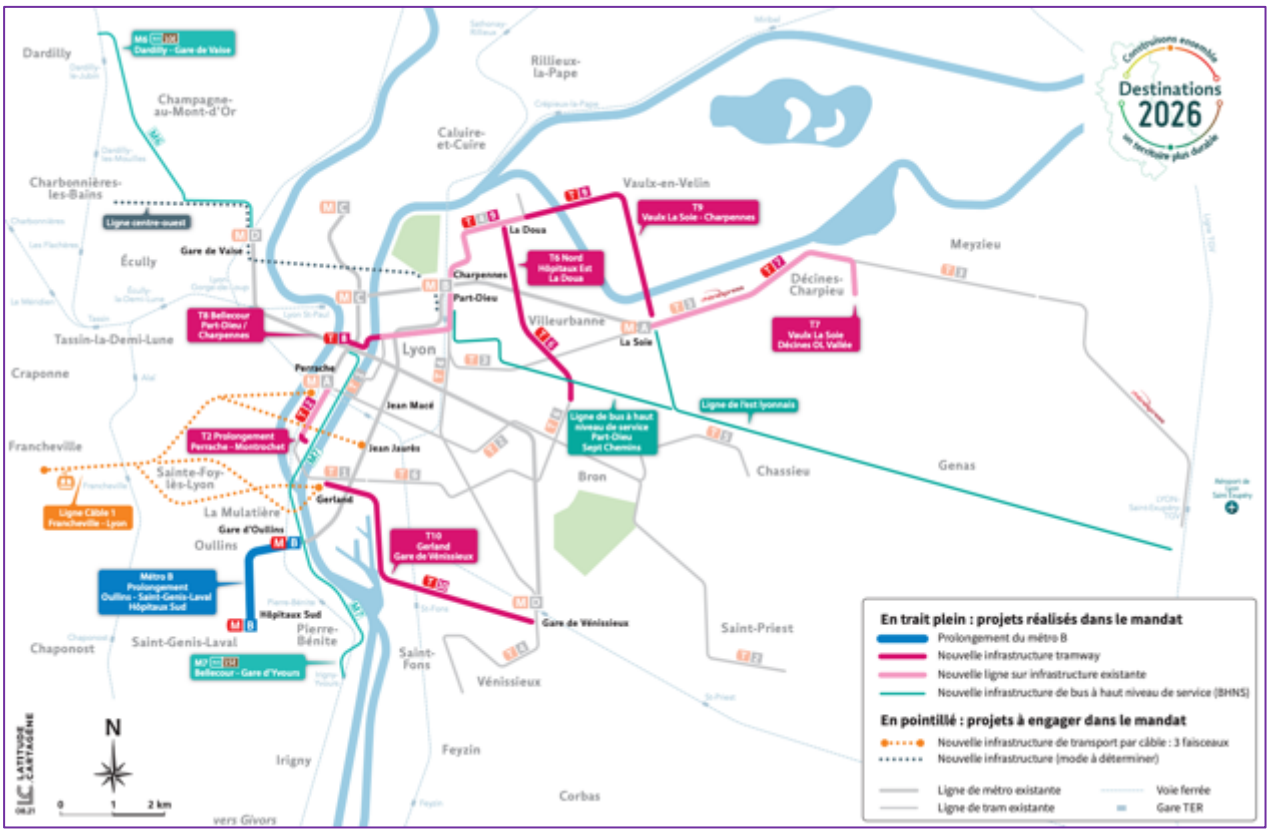
Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique.

1. Le projet soumis à concertation

A. LE PROJET DE TRAMWAY T9

• Le contexte du plan de mandat

La nouvelle ligne de tramway T9, qui reliera Vaulx-en-Velin – La Soie à Charpennes en 2026, est inscrite dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL.



Destinations 2026 – Carte du plan de mandat

Le plan de mandat, voté en décembre 2020 par le SYTRAL, poursuit trois objectifs :

- **Répondre à l'urgence climatique** et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.

- **Participer à la cohésion des territoires** et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur les communes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Saint-Fons, et Vénissieux,

- **Soutenir la relance économique locale** en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire. Le T9 fait partie des dix projets structurants qui s'inscrivent pleinement dans le plan de mandat « Destinations 2026 ».

Les enjeux du projet

La ligne de tramway T9 répond à des besoins de mobilité clairement identifiés auxquels le SYTRAL souhaite apporter une solution.

T9 s'inscrit dans une logique globale de développement du réseau de transport en commun de la Métropole de Lyon et développera **de nouvelles connexions avec le cœur d'agglomération**. Il a pour objectif de faciliter le rabattement vers les lignes structurantes du réseau TCL grâce à des correspondances avec les métros A (stations Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpennes) et B (station Charpennes), et avec les lignes de tramway T1, T4, T3, T7, Rhônexpress et le futur prolongement de la ligne T6.

En franchissant le canal de Jonage à deux reprises, T9 créera aussi de nouveaux liens entre le sud et le nord de Vaulx-en-Velin, et rapprochera le quartier Saint-Jean du centre de Villeurbanne.

De plus, le projet vise à accompagner la **transformation des quartiers** inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) en renforçant leur accessibilité :

- Le nord de Vaulx-en-Velin, comprenant notamment le Mas du Taureau, les quartiers est et le centre-ville
- Saint-Jean à Villeurbanne
- Les Buers à Villeurbanne
- Mais aussi des Quartiers Politique de la Ville (QPV) comme la Tase et La Balme à Vaulx-en-Velin

Enfin, T9 offrira également une liaison directe entre le campus de la Doua à Villeurbanne et le campus de Vaulx-en-Velin. Ces deux campus constituent deux pôles métropolitains de l'enseignement supérieur. Leur connexion renforcera le **continuum universitaire** au sein de l'agglomération.

Les besoins auxquels répond T9 ont été décrits dès 1997 dans les documents de planification en vigueur sur le territoire (et notamment le premier Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise). Ces documents fixent les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme ou encore de mobilité. Les concertations conduites en 2016 et 2017 dans le cadre du NPNRU avaient confirmé le besoin d'une ligne forte de transport en commun pour les territoires qui seront desservis par le T9.

Fruit d'un processus de réflexion engagé sur la durée, T9 constitue donc une nouvelle possibilité de déplacements pour les habitants. De manière générale, il contribuera à **apaiser les circulations en favorisant le report modal**.

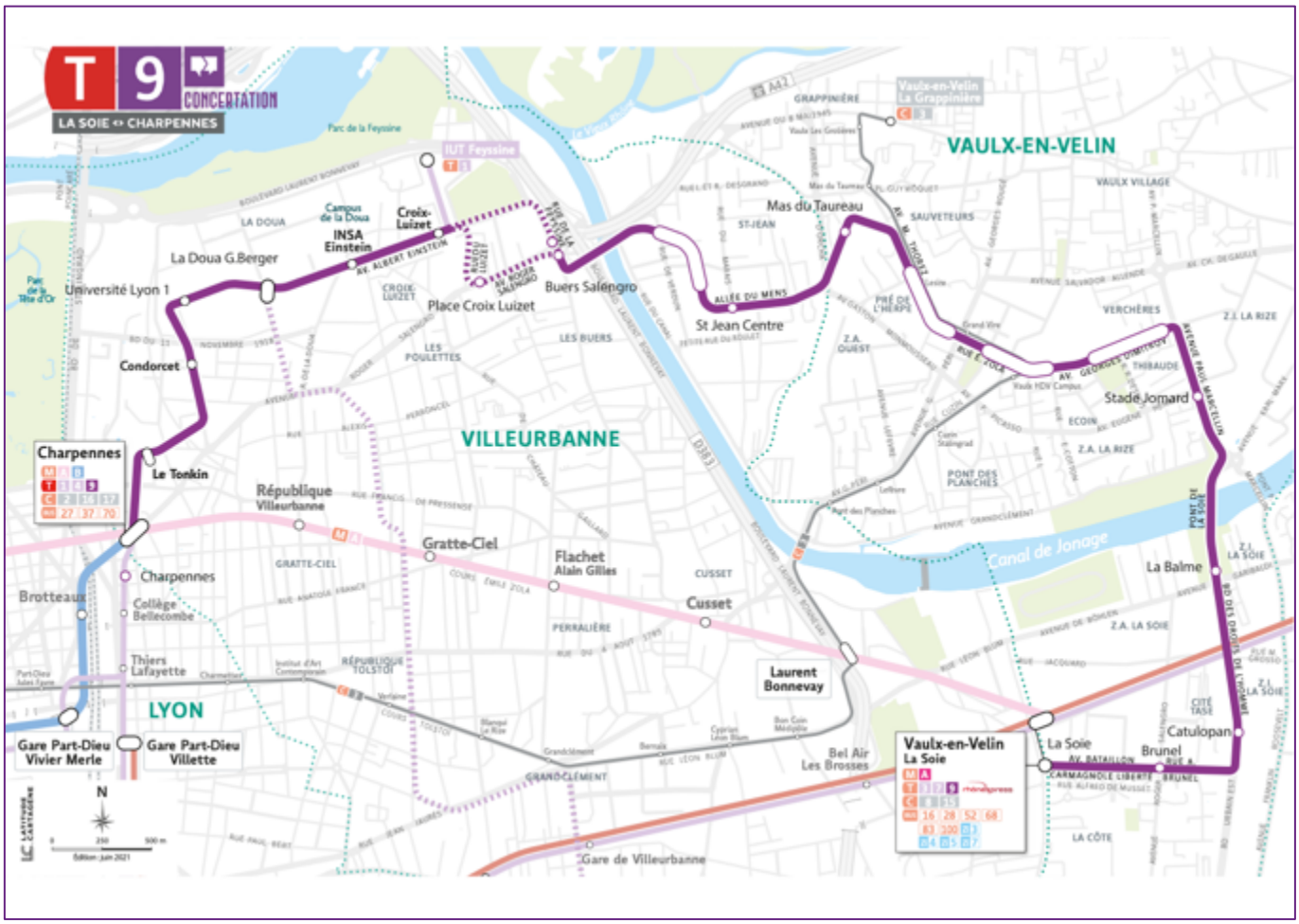
Le tracé soumis à concertation

La nouvelle ligne de tramway traversera Vaulx-en-Velin (La Soie, les quartiers Est, le centre-ville et le Mas du Taureau) puis Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers / Croix-Luizet / La Doua, Charpennes).

Sur le secteur de la Doua, à Villeurbanne, deux itinéraires étaient proposés à la concertation :

- Itinéraire Feyssine / Einstein

- Itinéraire Salengro / rue du Luizet.



Tracé de référence soumis à la concertation

T9 offrira de nouvelles opportunités de desserte pour ces quartiers, proposant une alternative performante à la voiture afin de diminuer le trafic routier, d'améliorer la qualité de l'air et d'accompagner les projets urbains.

Tout au long de son tracé, T9 sera accompagné d'aménagements cyclables pour développer la mobilité douce et répondre aux enjeux de développement durable.

A l'horizon 2026, date de sa mise en service prévisionnelle, T9 parcourra de 11,5 à 11,7 km dont 8,8 à 9 km d'infrastructure nouvelle, sur laquelle 12 à 13 nouvelles stations seront créées.

Ce tracé et ses variantes sont le fruit d'une analyse multicritères et d'une réflexion au long court, constituée de quatre phases d'études (diagnostic, étude d'opportunité, étude de faisabilité, étude de faisabilité approfondie). Ces dernières ont permis au SYTRAL, à la Métropole et aux villes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon, de préciser collectivement le projet et le tracé qui a été présenté à la concertation.

• Les stations envisagées

Tout au long du tracé de T9, 12 à 13 nouvelles stations seront construites (le nombre de stations évolue en fonction de l'itinéraire qui sera retenu dans le secteur Les Buers / Croix-Luizet / La Doua).

A la suite des études techniques déjà réalisées, l'emplacement d'une partie de ces stations a été arrêté par le SYTRAL et ses partenaires pour répondre au mieux aux contraintes des territoires traversés et aux besoins de desserte des habitants.

Le positionnement de quatre stations était quant à lui un sujet de la concertation, dans les secteurs Saint-Jean à Villeurbanne, centre-ville / quartiers est et Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin.

• L'insertion du T9 dans les quartiers traversés

L'insertion correspond à la façon dont le tramway s'articule avec les autres usages de l'espace public au sein duquel il circule (piétons, cycles, voitures). Projet d'envergure, T9 fera évoluer l'environnement urbain qu'il traversera.

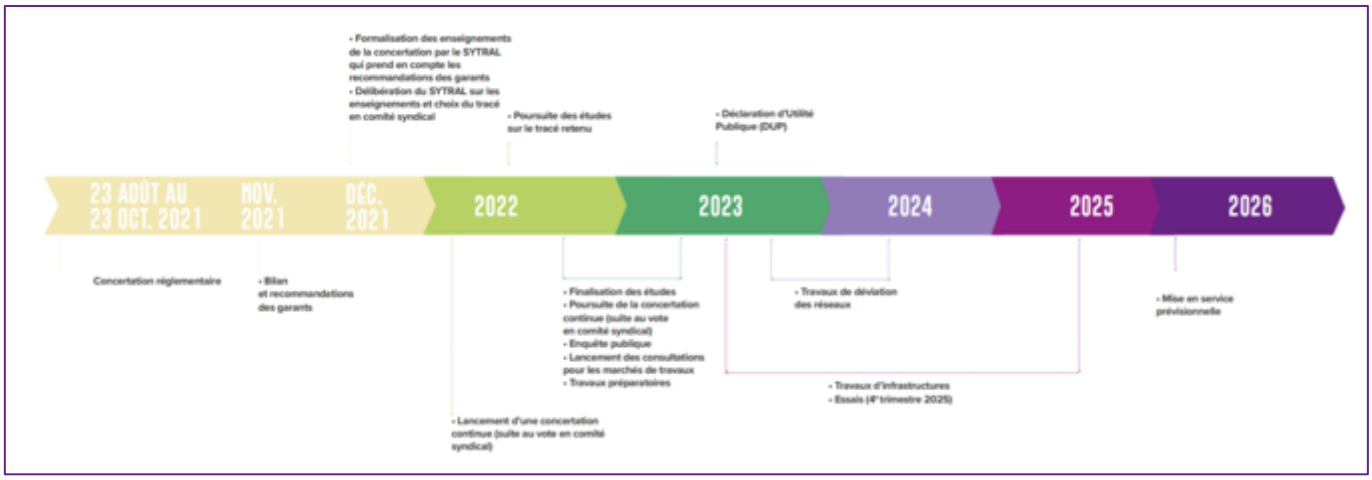
En complément des prescriptions réglementaires, plusieurs priorités ont été déterminées pour la recomposition de l'espace public : créer un site propre pour le tramway, préserver le patrimoine végétal dans la mesure du possible, favoriser l'insertion des vélos par rapport à celle des voitures, proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite, restreindre au maximum les impacts fonciers, donner naissance à des connexions qualitatives avec le reste du réseau de transport en commun.
En fonction des emprises disponibles sur les différents axes empruntés par la ligne de tramway, des choix seront à effectuer sur la cohabitation des modes et leur organisation sur la voirie.

- **Le budget et le calendrier prévisionnel**

Le budget alloué au projet de nouvelle ligne de tramway T9 s'élève à 224 millions d'euros. Il a été voté lors du Comité syndical du SYTRAL du 8 février 2021. Ce coût pourra être réévalué lorsque le projet technique aura été arrêté.

La mise en service prévisionnelle du tramway est prévue en 2026.

D'ici là, plusieurs étapes clés auront lieu :



Calendrier du projet présenté dans le dossier de concertation

B. LE MAITRE D'OUVRAGE

Le projet de création du tramway T9 de Vaulx-en-Velin-La Soie à Charpennes est porté par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), agissant en tant qu'autorité organisatrice des transports. Le SYTRAL pilote, finance et fait réaliser le projet.
C'est à ce titre que le SYTRAL a organisé cette concertation préalable, qui s'est tenue du 23 août au 23 octobre 2021.

2. La préparation et le déroulement de la concertation

A. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

• Le cadre réglementaire

La construction d'une nouvelle ligne de tramway est un projet structurant pour le territoire. Le SYTRAL a donc décidé d'organiser une concertation préalable sous l'égide d'un garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), dans les conditions définies aux articles L.121-16 et suivants du code de l'environnement. Les garants, Jean-Luc Campagne et Valérie Dejour, ont été désignés par la CNDP lors de sa séance du 3 mars 2021.

En vertu du droit d'initiative ouvert pendant deux mois à partir de la saisine de la CNDP par le SYTRAL (articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement), douze parlementaires du Rhône ont saisi la CNDP début avril 2021 afin de requalifier en débat public la concertation préalable souhaitée par le SYTRAL sur les projets de son plan de mandat. La CNDP a jugé partiellement recevable cette saisine, et a décidé de confirmer la concertation préalable sur le projet T9 tout en requalifiant sa référence juridique. La concertation préalable du T9 a cette fois été décidée en application des articles L121-8-II et L.121-9 du code de l'Environnement. Les deux garants initialement nommés ont alors été confirmés dans leur mission.

Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP, qui en confie ensuite l'organisation pratique au maître d'ouvrage (le SYTRAL).

> ***La CNDP, Commission Nationale du Débat Public, est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques pouvant avoir un impact sur l'environnement.***

La concertation préalable a pour objectif d'associer le public le plus tôt possible dans l'élaboration d'un projet qui le concerne et qui est susceptible d'avoir des impacts sur l'environnement.

Elle permet dans ce cadre de :

- Débattre de l'opportunité, des objectifs et des principales caractéristiques du projet
- Débattre du projet porté par le maître d'ouvrage, des alternatives à ce projet, et enfin de sa non mise en œuvre
- Débattre des impacts environnementaux, des enjeux socio-économiques et des effets du projet sur l'aménagement du territoire
- Informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet, ses objectifs et ses effets
- Enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimées par le public
- Éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à son projet et sur les modifications à lui apporter.

La concertation préalable sur T9 a donc constitué une première étape d'information et de dialogue dans la construction du projet.

• Les garants de la concertation

Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne ont été nommés garants de cette concertation préalable. Ils étaient également, et de façon concomitante, les garants de la concertation sur le projet de nouvelle ligne de tramway T10, entre Vénissieux et le secteur de Gerland.

Ils ont été choisis par la CNDP pour leur expérience et leur indépendance vis-à-vis des parties prenantes. Leur mission est décrite dans la lettre de mission qui leur a été confiée par la CNDP, et dont voici les grands objectifs : assurer la bonne mise en œuvre du dispositif de concertation, la sincérité des échanges, la transparence des éléments portés à la connaissance du public et, à l'issue de la démarche, en établir le bilan dans le respect des principes de la CNDP. Ce bilan devra nourrir le SYTRAL pour les enseignements qu'il devra tirer de la concertation du T9.

Les garants ont accompagné le SYTRAL dans la préparation de la concertation en rencontrant les acteurs locaux concernés, et en produisant une étude de contexte sur les territoires traversés par T9. Ils ont également participé aux comités de relecture du dossier de concertation, organisés par le SYTRAL pour associer au maximum les villes partenaires du projet. Enfin, ils ont prescrit les modalités de la concertation et ont veillé à son bon déroulement en étant présents tout au long de la concertation. Lors de chaque rencontre de la concertation à laquelle ils ont participé, ils se sont présentés, ont expliqué leur rôle, leurs attentes et livré leur vision des échanges. Ils étaient également disponibles par mail et voie postale pour échanger directement avec le public.

• Les objectifs et sujets de la concertation

À travers ces deux mois de concertation, le SYTRAL a souhaité présenter au public le projet dans toutes ses dimensions et recueillir les avis et contributions dans l'objectif d'éclairer la décision politique et d'alimenter le maître d'œuvre au démarrage de ses études de conception.

Des thématiques à l'échelle globale du projet ont été abordées :

- L'opportunité du projet et le besoin de desserte
- Le tracé, les différents itinéraires proposés et les grands principes d'insertion du tramway
- Le nombre et l'emplacement des stations
- L'aménagement des espaces publics traversés par T9 et son insertion

Au-delà de ces sujets de concertation d'ordre général, le SYTRAL avait précisé des attentes sur des sujets spécifiques par secteur traversé. Le projet de tramway T9 traverse effectivement des secteurs aux fonctionnements distincts qui impliquent des modalités d'insertion différentes, sur lesquels le maître d'ouvrage avait particulièrement besoin d'échanger avec les habitants et usagers. Les voici ci-après listés tels qu'ils étaient présentés dans le dossier de concertation :

Secteur La Soie / La Tase / La Balme

- L'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation…)
- La végétalisation de la rue Brunel
- L'impact du raccordement avec l'infrastructure T3.

Secteur Vaulx-en-Velin Centre-ville et quartiers Est

- La desserte
- L'aménagement et la réorganisation des espaces publics (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation…)
- Le stationnement, et plus largement la place de la voiture
- Avenue Georges Dimitrov : l'articulation du réaménagement de l'espace public avec les espaces verts extérieurs des immeubles des bailleurs
- Avenue Georges Dimitrov : la circulation et le stationnement, et plus largement la place de la voiture
- Rue Émile Zola : la qualité de l'espace public, l'interface avec les commerces et le C3 (avec notamment la question du regroupement des stations), le stationnement
- L'emplacement de deux stations (entre le stade Jomard et le nord de la rue Émile Zola).

Secteur Mas du Taureau

- L'aménagement et la réorganisation des espaces publics en lien avec l'arrivée de T9 (toutes fonctions : voiture, vélos, piétons, végétalisation)
- L'emplacement d'une station.

Secteur Saint-Jean

- Les fonctions et l'espace public autour du nouvel axe
- L'emplacement d'une station
- La place des mobilités douces, notamment la synergie du nouveau réseau cyclable avec la ViaRhôna
- L'articulation avec le fonctionnement de la ligne 7
- L'amélioration de la place du végétal.

Secteur Les Buers / Croix-Luizet / La Doua

- L'itinéraire préférentiel pour répondre aux enjeux de desserte
- L'insertion du tramway dans l'espace public de chacun des itinéraires envisagés
- L'apaisement et la réorganisation de l'espace public induits par le nouvel aménagement
- La redistribution de la circulation induite par le choix de l'itinéraire Salengro / rue du Luizet.

Secteur Charpennes

- L'intermodalité
- L'interconnexion aux tramways et métros existants
- La réorganisation des flux à Charpennes
- L'adaptation de la place Charles Hernu pour assurer une lisibilité dans les arrêts et correspondances.

• Le périmètre et les cibles de la concertation et de la communication

La concertation s'est déroulée dans le cadre du périmètre réglementaire constitué des communes traversées par le projet : Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon 6.

En complément, et afin de mobiliser l'ensemble des personnes concernées par le projet, trois périmètres faisant l'objet de dispositifs de communication et de concertation d'intensité différente ont été définis :

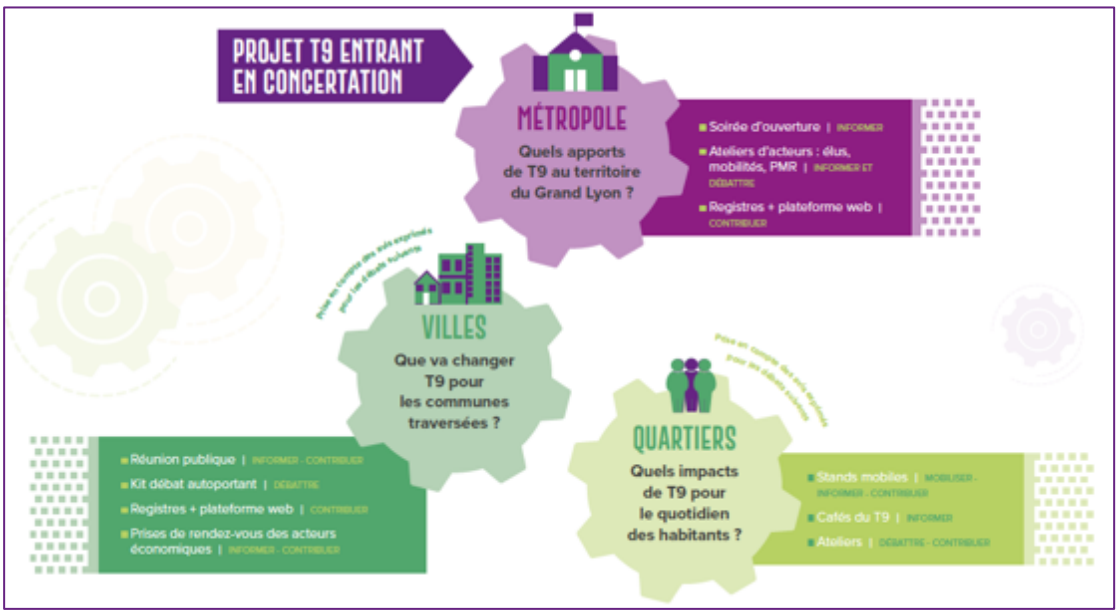
- Un périmètre d'influence large du futur T9 dans le cadre du plan de mandat : Métropole de Lyon, Communauté de communes de Miribel et du Plateau, Décines-Charpieu
- Un périmètre intermédiaire, constitué des habitants et usagers situés à 500 mètres de part et d'autre du tracé
- Un périmètre de proximité autour des six secteurs à enjeux traversés par le T9

• La progressivité dans la concertation

Trois grands principes ont guidé la préparation et l'organisation de la concertation :

- **Une concertation à forte vocation pédagogique**, avec un objectif de clarté et transparence sur l'historique de T9 et les choix effectués jusqu'à présent
- **Une concertation qui devait s'attacher à toutes les échelles du projet**, de l'aire métropolitaine à l'hyper proximité :
    - Afin de prendre en compte l'intégration du T9 dans le plan de mandat et son rôle dans le développement des mobilités à l'échelle de la métropole, la soirée d'ouverture s'est déroulée en ligne et des ateliers ont réuni les acteurs métropolitains et associations d'accessibilité
    - Pour travailler l'insertion fine du projet, la concertation préalable s'est déroulée au plus proche du terrain, avec des réunions publiques communales, des ateliers sectoriels et des rencontres dans l'espace public.
- **Une concertation structurée autour des 6 secteurs du projet**
    - La Soie / La Tase / La Balme
    - Vaulx-en-Velin Centre-Ville et quartiers Est
    - Mas du Taureau
    - Saint-Jean
    - Les Buers/Croix-Luizet/La Doua
    - Charpennes.

Afin de permettre au plus grand nombre de s'approprier progressivement un projet complexe et d'embarquer dans une démarche itérative tout au long des deux mois de concertation, le processus suivant a été mis en place pour assurer une progressivité dans la concertation :



• L'équipe projet SYTRAL et ses partenaires

Du début à la fin de la concertation, le projet a été représenté par la même équipe projet. Cette constance a permis la création de liens avec les acteurs du territoire, nécessaires pour faciliter les échanges.
Bruno Bernard, Président du SYTRAL, et Béatrice Vessiller, Vice-Présidente de la Métropole et Vice-Présidente déléguée du SYTRAL, étaient présents lors de la soirée d'ouverture et des réunions communales. Les maires et leurs adjoints se sont également mobilisés lors de ces rencontres.
Pour les ateliers citoyens, l'équipe projet a été appuyée par ses partenaires (Métropole, communes, Mission Carré de Soie, Grand Projet de Ville de Vaulx-en-Velin, équipes des projets de ZAC Mas du Taureau et ZAC Saint-Jean), ainsi que par ses équipes de maîtrise d'œuvre.

• Le processus de concertation sur le temps long

Il a été rappelé tout au long de la concertation que ces deux mois de concertation préalable constituaient un premier rendez-vous avec les riverains et les territoires, et qu'ils seraient suivis d'une concertation continue, offrant de nouvelles perspectives de rencontres et de travail collectifs sur le projet T9. L'objectif de la concertation continue sera d'alimenter les études en amont et en aval de l'enquête publique sur des thématiques et secteurs particuliers, d'enrichir le projet d'aménagement global et de préparer la phase de travaux.
Elle démarrera dès janvier 2022, au lendemain du vote prenant en compte les enseignements de la concertation préalable par le SYTRAL.

Processus présenté à chacune des rencontres de la concertation

B. UNE CONCERTATION PREPAREE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

• Des réunions préparatoires avec les communes

La Métropole de Lyon, les Villes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon sont les partenaires du projet T9. Les élus de ces collectivités font partie du comité de pilotage T9 qui se réunit régulièrement depuis fin 2020.
C'est dans le cadre de ce comité de pilotage qu'ont été décidées de manière concertée les grandes orientations du projet, au fil des études réalisées. Ces premiers arbitrages ont permis de préciser collectivement le projet et le tracé qui a ensuite été soumis à concertation préalable. Les arguments à l'appui de ces arbitrages ont été exposés dans le dossier de concertation et pendant les rencontres de la concertation.

Le comité de pilotage a aussi été impliqué dans la préparation de la concertation préalable dont les modalités ont été ensuite validées par le SYTRAL.
Les services techniques des villes et de la Métropole de Lyon ont été invités à participer à deux comités de relecture du dossier de concertation, et ont ainsi participé à son écriture.
Ces partenaires ont également été impliqués dans la préparation de la concertation préalable, dans le cadre d'une démarche itérative initiée par le SYTRAL, en particulier sur la définition des modalités de concertation, la réalisation du dossier de concertation, la définition des thématiques à soumettre à concertation, etc.

Ils ont ensuite été associés à la préparation de chaque atelier citoyen et informés de la mise en œuvre opérationnelle de la concertation de façon hebdomadaire, par une synthèse factuelle transmise par mail.

• Des rencontres des acteurs locaux

De nombreuses instances qui font vivre le territoire au quotidien ont été sollicitées par le SYTRAL pour échanger autour du projet T9 en amont de la concertation :

- Des acteurs économiques : Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre de Métiers et de l'Artisanat Lyon-Rhône, associations de commerçants, groupements d'entreprises…
- Des associations liées aux déplacements, à l'accessibilité, à l'environnement, au patrimoine, au sport, au lien social, à l'insertion, à la culture, à la jeunesse…
- Des structures publiques locales : maisons de quartiers, maisons des services publics, bibliothèques, Planétarium, Pôle emploi, centres sociaux, centre culturel…
- Des acteurs du monde éducatif : écoles, collèges, établissements d'enseignement supérieur…
- Des acteurs liés à l'habitat : bailleurs, aménageurs…
- Des instances citoyennes : conseils de quartiers, conseil citoyen…
- Des représentants des lieux de culte.

C'est ainsi plus de 30 acteurs locaux qui ont été rencontrés en amont de la concertation pour identifier les premières questions et attentes à l'égard du T9, et partager avec eux les modalités optimales pour mobiliser le plus grand nombre à la concertation. Certains de ces acteurs locaux sont d'ailleurs devenus des acteurs relais de la concertation du T9, mobilisant et informant le public via leurs canaux de communication.

- **Des réunions régulières avec les garants de la CNDP**

Dès la désignation des garants, des rencontres bimensuelles ont été organisées avec le SYTRAL. Les garants ont ainsi veillé à l'avancement de l'ensemble du processus de concertation préalable et à sa bonne mise en œuvre. Ils se sont assurés que leurs prescriptions concernant les dates, les modalités de concertation, le dossier de concertation et les outils de contributions ont bien été prises en compte.

C. UNE CONCERTATION PREPAREE EN COHERENCE AVEC LA CONCERTATION DU PROJET T10

Le projet de tramway T10 reliera Gerland à Vénissieux en passant par Saint-Fons. Également inscrit au plan de mandat du SYTRAL, sa date prévisionnelle de mise en service est aussi fixée en 2026.

La concertation sur le projet T9 s'est déroulée aux mêmes dates et avec le même duo de garants de la CNDP que la concertation sur le projet T10.
Les deux concertations ont donc été préparées en cohérence, et des rencontres communes ont été organisées afin d'aborder notamment le sujet global du développement du réseau de transport sur la partie Est de l'agglomération lyonnaise, dont T9 et T10 sont deux maillons essentiels, et les modalités d'une accessibilité optimale des personnes porteuses de handicap à ces deux futures lignes.

Par ailleurs, le SYTRAL a veillé à garantir la lisibilité et la clarté des informations en structurant de manière cohérente les documents d'information et les dispositifs de concertation sur les deux projets.
Les calendriers des deux concertations étaient par ailleurs articulés de manière à permettre à ceux qui le souhaitaient de participer à un maximum de rencontres.

D. L'ANNONCE DE LA CONCERTATION

Le début opérationnel de la concertation a été précédé d'une phase de diffusion d'information permettant de mobiliser le plus largement possible l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

• La communication légale

L'annonce légale de la concertation s'est déroulée ainsi :

- **Publication de l'avis de concertation dans la presse**
  - Le Progrès, 20/7 et 3/8
  - La Tribune de Lyon, 22/7, 5/8
  - Les Echos, 20/7, 3/8
- **Affichage de l'avis de concertation dans les lieux de la concertation, la semaine du 26 juillet 2021**
  - Hôtel de Métropole, 20 rue du Lac, 69003 Lyon
  - Mairie centrale de Lyon, Direction de la Mobilité urbaine, 198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon
  - Siège du SYTRAL, 21 boulevard Marius Vivier Merle, 69003 Lyon
  - Mairie du 6e arrondissement de Lyon, 58 rue de Sèze, 69006 Lyon
  - Mairie de Vaulx-en-Velin, Place de la Nation, 69120 Vaulx-en-Velin
  - Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin, 32 rue Alfred de Musset, 69120 Vaulx-en-Velin
  - Espace Info de Villeurbanne, 3 avenue Aristide Briand, 69100 Villeurbanne
  - Maison des Services Publics, 30 rue Saint Jean, 69100 Villeurbanne

- **Publication de l'avis de concertation sur le site Internet du SYTRAL.**

• L’affichage

Une affiche générique d’annonce de la concertation, invitant à se rendre sur le site de la concertation t9-sytral.fr, a été mise à disposition des partenaires et collectivités, dans des quantités préalablement définies avec eux :

- 50 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Vaulx-en-Velin
- 40 affiches A3 ont été mises à disposition des Maisons de la Métropole (Lyon 6, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin)
- La Ville de Vaulx-en-Velin a également diffusé l’affiche de la concertation sur son réseau d’affichage (70 mats 120x176 et 55 faces 320x240)

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 :

- 7 affiches 60 x 80cm ont été installées dans le réseau TCL
- 290 affiches A4 ont été installées dans les tramways.
- 4 stations de tramway ont fait l’objet d’un covering pour inviter à la concertation (à Villeurbanne et Décines)

Des affiches détaillant le programme par commune ont également été diffusées :

- La Soie / La Tase / La Balme : 150 affiches
- Vaulx-en-Velin Centre et quartiers Est : 300 affiches
- Mas du Taureau : 150 affiches
- Saint-Jean : 200 affiches
- Les Buers / Croix-Luizet / La Doua et Charpennes: 150 affiches

- **La distribution du dépliant du projet et du questionnaire de la concertation**

Un dépliant d'information sur le projet et un questionnaire de la concertation ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains sur un secteur de 500 mètres de part et d'autre du tracé. 37 000 dépliants et questionnaires ont ainsi été distribués.

Le dépliant réunissait les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une cartographie permettait de situer dans le territoire le tracé envisagé. Le questionnaire visait à recueillir des contributions sur les principaux sujets de la concertation.

Ces deux documents ont également été mis à disposition du public dans les lieux de la concertation, et diffusés lors des stands mobiles et cafés du T9.

Une opération de diffusion de 1 000 dépliants a eu lieu le 21 août sur les marchés du Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin et de Croix-Luizet à Villeurbanne.

A l'occasion des Journées européennes du Patrimoine, les kakémonos du projet, des dépliants et questionnaires ont été mis à disposition du musée des sapeurs-pompiers de Vaulx-en-Velin, et 630 dépliants ont été diffusés par TCL lors des visites guidées des dépôts sur l'ensemble du réseau.

Au total, 45 000 dépliants et questionnaires papier ont été diffusés pendant toute la concertation.

Une version numérique du dépliant a également été proposée sur le site t9-sytral.fr.

• Les relations presse

L'annonce de la concertation a fait l'objet d'une conférence de presse le 12 juillet 2021 dans la salle Victor Jara, à Vaulx-en-Velin. Un dossier de presse et un communiqué de presse ont ensuite été envoyés par courriel aux médias locaux.

Le 20 août 2021, l'ouverture de la concertation a été annoncée dans un communiqué de presse dédié.

La presse a ensuite été présente à la plupart des rencontres de la concertation.

Les retombées média sur la concertation T9 sont recensées ci-après :

Date de parution	Titre de presse	Titre de l'article
12/7	Lyon Mag	De Vaulx-en-Velin à Villeurbanne : après le T10, le Sytral présente le tracé du futur tramway T9
28/7	Le Progrès	Le tramway devrait désenclaver le quartier… en 2026
19/8	Lyon Capitale	Métropole de Lyon : les concertations pour les projets de tram T9 et T10 débutent lundi, tout ce qu'il faut savoir
20/8	Tribune de Lyon	Le Sytral lance la concertation pour les tramways T9 et T10 à Lyon
21/8	Le Progrès	Tram T9 : une concertation pour connaître les besoins des habitants
21/8	Le Progrès	Concertation : les dates à retenir
23/8	Actu Lyon	Concertation des tramways T9 et T10 à Lyon : ce que vous pourrez encore choisir
23/8	Lyon Poleimmo	Début de la concertation pour les lignes T9 et T10
23/8	MLyon	Début des concertations ce lundi concernant les tramways T9 et T10
23/8	Lyon Mag	Tramways T9 et T10 : lancement des concertations ce lundi
24/8	Rue 89 Lyon	TCL : la concertation pour les lignes de tramway T9 et T10 est lancée
31/8	Le Progrès	Vaulx-en-Velin: concertation Tram T9, c'est parti pour deux mois !
01/09	Lyon Capitale	Projet de tram T9 entre Charpennes et Vaulx - La Soie : soirée d'ouverture de la concertation ce mercredi soir
03/09	Le Progrès	Tram T9, destination 2026 : la concertation, enfin !
06/09	Vivre Lyon	Lyon : le SYTRAL lance les concertations pour les lignes de tramway T9 et T10
07/09	Le Progrès	Concertation T9 : une vingtaine d'habitants découvrent le parcours
18/9	Le Progrès	Tram T9 : concertation publique le 20 septembre
21/9	Le Progrès	Tramway T9 : pour tout savoir sur le projet, rendez-vous ce jeudi
24/9	Le Progrès	Villeurbanne : ces interrogations que suscite le projet de tramway T9
25/9	Le Progrès	Les Décinois aussi concernés par le T9
Octobre 2021	Nouveau Lyon	T9 et T10 : opération désenclavement
7/10	France News Life	Balade sur les futurs rails du tram T9
7/10	Le Progrès	Saint-Jean : balade sur les futurs rails du tram T9
19/10	Le Progrès	Futur T9 avenue Salengro ou rue Feyssine ? À chacun son argument

• L’annonce sur les réseaux sociaux

Le SYTRAL a annoncé la concertation sur les réseaux sociaux, Twitter et Facebook essentiellement, via des posts sponsorisés ou la création d’événements. Voici ci-après la liste des posts diffusés :

Date	Réseau social	Objet du post	Nombre de personnes touchées
12/7	Twitter	Annonce dates de la concertation préalable	11 718
12/7	Twitter	Chiffres du projet T9	2 483
12/7	Twitter	Les rendez-vous de la concertation	2 295
12/7	Facebook	Annonce dates de la concertation préalable	4 341
20/8	Twitter	Partage lien d’inscription à la soirée d’ouverture	2 105
20/8	Facebook	Partage lien d’inscription à la soirée d’ouverture	6 210
24/8	Twitter	Rappel pour les inscriptions à la soirée d’ouverture	9 314
24/8	Facebook	Rappel pour les inscriptions à la soirée d’ouverture	948
24/8	Facebook	Evénement soirée d’ouverture	4 053
27/8	Twitter	Agenda hebdomadaire de la concertation	3 621
27/8	Facebook	Agenda hebdomadaire de la concertation	3 439
30/9	Facebook	J-2 Soirée d’ouverture	4 003
1/9	Twitter	Partage du lien de la soirée d’ouverture en visioconférence	1 506
3/9	Twitter	Agenda hebdomadaire de la concertation	2 675
3/9	Facebook	Agenda hebdomadaire de la concertation	1 448
10/9	Twitter	Agenda hebdomadaire de la concertation	782
10/9	Facebook	Agenda hebdomadaire de la concertation	2 454
16/9	Twitter	Rappel réunion publique de Vaulx-en-Velin	2 099
16/9	Facebook	Rappel réunion publique de Vaulx-en-Velin	2 521
17/9	Twitter	Agenda hebdomadaire de la concertation	1 043
20/9	Twitter	Rappel Jour J réunion publique de Vaulx-en-Velin	1 000
20/9	Facebook	Rappel Jour J réunion publique de Vaulx-en-Velin	996
21/9	Twitter	Rappel Jour J-2 réunion publique de Villeurbanne	3 385
21/9	Facebook	Rappel Jour J-2 réunion publique de Villeurbanne	996
23/9	Twitter	Rappel Jour J réunion publique de Villeurbanne	1 565
23/9	Facebook	Rappel Jour J réunion publique de Villeurbanne	1 364
24/9	Twitter	Agenda hebdomadaire de la concertation	1 107
24/9	Facebook	Agenda hebdomadaire de la concertation	2 507
1/10	Twitter	Agenda hebdomadaire de la concertation	2 329
1/10	Facebook	Agenda hebdomadaire de la concertation	1 355
8/10	Twitter	Annonce balade secteur Saint Jean	1 100
8/10	Facebook	Annonce balade secteur Saint Jean	1 543
23/10	Twitter	Fin de la concertation préalable	1 272
23/10	Facebook	Fin de la concertation préalable	2 199

• Le relai de l’information par les acteurs locaux

L’annonce de la concertation a été largement relayée par les communes, dans le cadre d’une coopération étroite avec l’équipe du SYTRAL.

En effet, pour orchestrer l’annonce de la concertation et la mobilisation, un **kit de communication** a été préparé pour chaque commune. Il contenait :

- Les versions numériques des affiches et de l’ensemble des documents d’information
- Une bannière pour les réseaux sociaux
- Un planning éditorial digital, appuyé sur le programme de la concertation préalable dans chaque commune
- Le film de la concertation, la carte du tracé et une photo d’illustration

- Le kit du débat autoporté, pouvant être transmis, à tout collectif ou toute entité souhaitant organiser son propre débat de façon autonome.

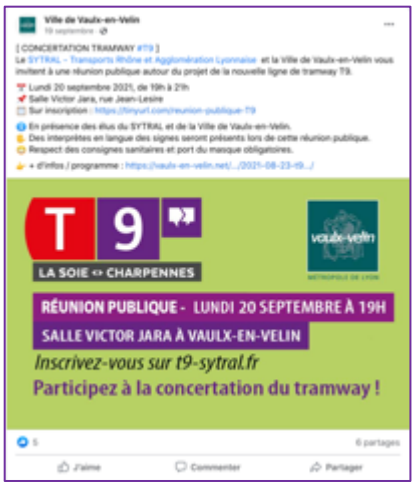
Une version allégée de ce kit a également été transmis aux acteurs locaux et entreprises du territoire : c'est ainsi plus d'une centaine de structures du territoire qui ont reçu par mail les supports d'information à relayer : affiches, dépliant, communiqué, post pour réseaux sociaux, etc.

Les communes ont donc relayé l'annonce de la concertation par les actions suivantes :

Date	Commune	Support	Thème
Depuis fin août	Villeurbanne	Ecrans numériques	Annonce générique de la concertation
19/8	Vaulx-en-Velin	Site de la ville de Vaulx-en-Velin	Intégration des grandes dates dans l'agenda de la ville
22/8	Villeurbanne	Post Facebook	Annonce lancement de la concertation
25/8	Vaulx-en-Velin	Newsletter	Participez à la concertation du projet T9
1/9	Villeurbanne	Post Facebook	Annonce de la soirée d'ouverture
1/9	Villeurbanne	Info interne	Post sur l'intranet pour participer à la concertation
Début septembre	Villeurbanne	Agenda Viva Interactif	Mise en ligne des dates des stands, cafés, ateliers et réunion publique sur l'agenda en ligne
6/9	Vaulx-en-Velin	Evènement facebook	Annonce réunion publique de Vaulx-en-Velin le 20/09
3/9	Vaulx-en-Velin	Journal municipal	Vaulx-en-Velin journal – numéro 244 "La consultation sur le tram T9 a commencé : réunion publique lundi 20 septembre salle Jara"
20/9	Villeurbanne	Post Facebook	Annonce réunion publique
20/9	Villeurbanne	Info presse	Petite info à la presse pour rappeler la réunion publique
21/9	Villeurbanne	Info interne	Annonce réunion publique
21/9	Villeurbanne	Site web : villeurbanne.fr	Annonce réunion publique en Une
21/9	Villeurbanne	Site d'actus : viva.villeurbanne.fr	Annonce réunion publique du 23/09
Début octobre	Villeurbanne	Viva magazine d'octobre	Brève pour annoncer la fin de la concertation au 23 octobre et renvoi vers les deux ateliers d'octobre
21/10	Villeurbanne	Twitter	Invitation à contribuer pour les deux derniers jours de la concertation

T9 CONCERTATION

LA SOIE <> CHARPENNES



E. LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET

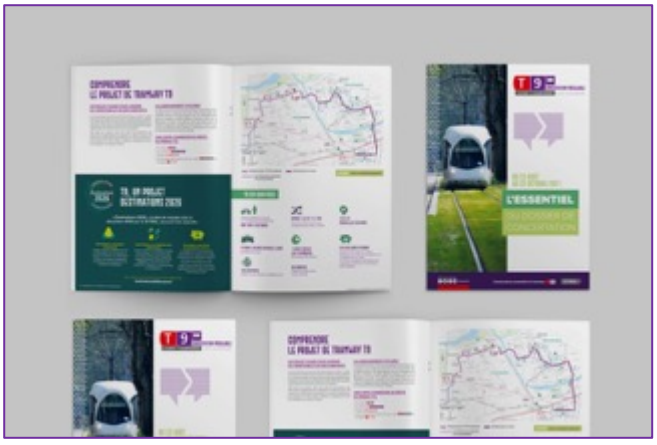
L'information sur la concertation et le projet a été assurée par trois supports clés : le dossier de concertation et sa synthèse, une exposition et le site Internet. Des supports spécifiques ont également été créés et présentés en cours de la concertation au fur et à mesure des travaux en atelier.

• Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation est le document le plus complet sur le projet et le processus de concertation. Il permet notamment de comprendre le contexte de conception du projet, l'historique des études réalisées et les critères de choix du tracé proposé pour T9. Il décrit aussi l'environnement urbain dans lequel s'insère le tramway T9 et précise les implications de la future ligne en matière de réorganisation de l'espace public par secteur traversé. Il explique enfin les sujets sur lesquels le SYTRAL attend plus spécifiquement les avis et contributions des participants à la concertation.

Ce dossier est accompagné de sa synthèse, document appelé « L'essentiel ». Les deux supports ont été mis à la disposition du public dans les lieux de la concertation. Ils étaient également disponibles et consultables en version papier à chacune des rencontres organisées dans le cadre de la concertation.

Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet : t9-sytral.fr.
Le dossier de concertation y a été téléchargé 188 fois, sa synthèse 259 fois.



• Les corner expos

Les huit lieux réglementaires de la concertation, cités plus haut, ont accueilli tout au long de la concertation une exposition, composée de deux kakémonos, du dossier de concertation en consultation, d'un registre papier pour recueillir avis et contributions, d'une urne et de questionnaires à remplir.

Corner Expo de la Mairie Annexe de Vaulx-en-Velin

Corner Expo de l'Espace Info de Villeurbanne

• La plateforme participative

Un espace dédié au projet a été mis en place sur le site internet (plateforme participative) « Destinations 2026 » du SYTRAL à l'adresse suivante : t9-sytral.fr.

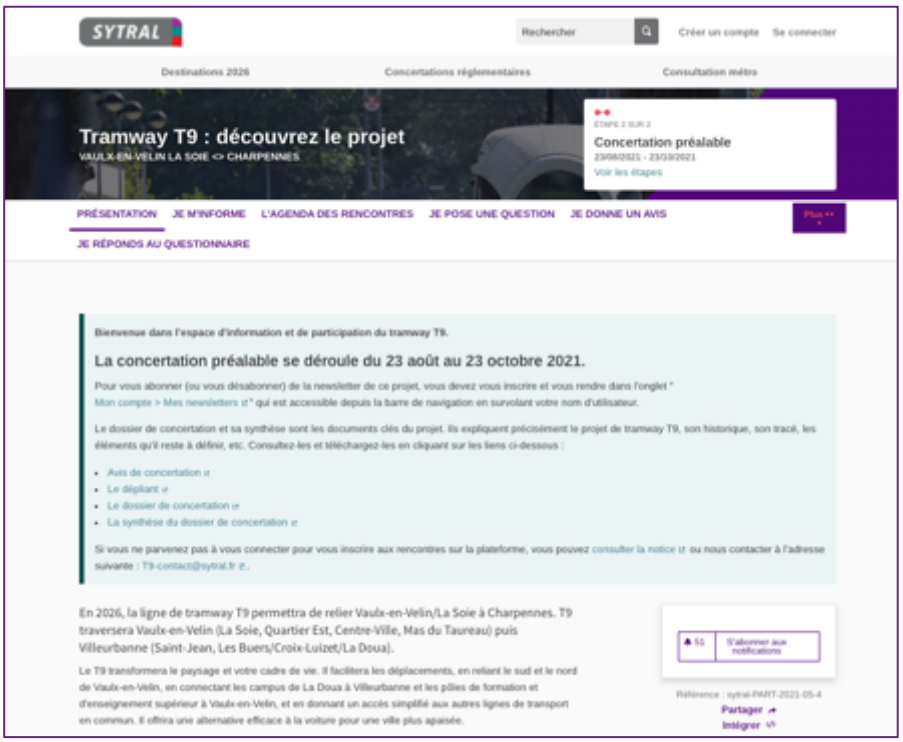
Cet espace a été à la fois le relai de l'information et de la participation. Dès l'annonce de la concertation, les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet, consulter l'agenda des rencontres et s'y inscrire, poser une question, donner un avis ou répondre au questionnaire.

Afin de faciliter le parcours de tous, et notamment de ne pas freiner les inscriptions, la page d'accueil du site indiquait aussi une adresse email à laquelle écrire en cas de souci technique.

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

- Les actualités et les principales informations sur le projet
- « Je m'informe » : accès à la documentation et aux différents éléments de présentation du projet et de la concertation
- « L'agenda des rencontres » : accès aux modalités d'organisation de la concertation et aux formulaires d'inscription aux rencontres
- « Je pose une question »
- « Je donne un avis »
- « Je réponds au questionnaire »
- « Les comptes rendus des rencontres » : cette dernière rubrique a été alimentée tout au long de la concertation au fur et à mesure des rencontres.

Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 36 069 visites, chaque connexion par visiteur durant en moyenne 1 minute 27.
La plateforme a également été un support important de la préparation de la concertation, car elle a comptabilité près de 35 000 visites entre le mois de juin et le 23 août, début de la concertation.



Plateforme participative T9

• La communication dans l'espace public

Quatre totems ont été installés dans l'espace public, jalonnant ainsi le tracé avec des informations clés sur le projet et la concertation :

- Place Guy Moquet à Vaulx-en-Velin
- Place de la Nation à Vaulx-en-Velin
- Sortie du métro Vaulx-en-Velin La Soie à Villeurbanne
- Carrefour rue Einstein / rue Bohr à Villeurbanne

Véritables repères visuels sur la voirie, ces totems ont été cités à de nombreuses reprises par les participants rencontrés aux stands mobiles comme ayant été la première source d'information sur le projet et la concertation.

Totem installé sur l'espace public, à Vaulx-en-Velin

• Le motion design ou film du projet

Un film a été conçu pour permettre, en 3 minutes, d'avoir un regard sur le projet soumis à concertation : objectifs de T9, tracé, stations, sujets soumis à concertation, dates de la concertation... Il a été projeté lors des réunions publiques et était disponible en ligne, sur la plateforme participative. Il a également été envoyé aux acteurs locaux, relais d'information sur le projet. Il a enfin été diffusé sur les écrans i-TCL du réseau.

Diffusion sur écran i-TCL

• Les vidéos de restitution de la concertation

Deux vidéos ont été réalisées pour valoriser la démarche de la concertation et restituer en images la participation aux rencontres :

- Une première vidéo, à mi-concertation, a été diffusée sur les réseaux sociaux pour continuer à mobiliser, tout en rendant compte des premières rencontres et de la mobilisation durant les premières semaines de concertation
- Une seconde vidéo, diffusée après la concertation, a permis de remercier l'ensemble des participants, tout en proposant une synthèse quantitative et thématique de la concertation

• Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres

Ce panel de supports d'information décrit précédemment a été complété tout au long de la concertation par des supports complémentaires :

- **Des diaporamas adaptés pour chaque secteur et diffusés pendant les réunions publiques et ateliers** ont permis de préciser des éléments techniques sur le projet, d'apporter des éléments de réponse aux questions et avis déjà exprimés dans le cadre de la concertation.
- **Des supports pédagogiques utilisés en atelier** ont permis d'apporter des informations complémentaires aux participants et d'accompagner leurs échanges lors des travaux en sous-groupes :
    - La carte du tracé de T9 a été complétée en fonction des ateliers avec des photos de situation pour aider les participants à se repérer dans l'espace
    - Un tableau d'analyse comparative des variantes de tracé a été fourni pour la réunion publique communale de Villeurbanne et pour l'atelier du secteur concerné par le choix de la variante
    - Des outils de représentation des distances nécessaires entre chaque station ont été proposés pour aider les participants à s'exprimer sur le positionnement des stations en intégrant les contraintes techniques du maitre d'ouvrage

F. LES MODALITES POUR S'EXPRIMER PAR ECRIT

Les modalités d'expression mises à disposition du public ont été diverses, afin de permettre aux participants de s'exprimer en plusieurs lieux et sur plusieurs supports.

• Les registres

Des registres papiers ont été mis à disposition dans les lieux de la concertation. Les huit registres ont été relevés chaque semaine afin d'intégrer les avis et contributions au processus de concertation. Au total, 6 avis ont été rédigés dans ces registres.

• La plateforme participative

La plateforme t9-sytral.fr permettait de poser une question, répondre au questionnaire ou rédiger un avis.
Tout au long de la concertation, le SYTRAL a répondu aux questions et la totalité des réponses et contributions déposées étaient rendues publiques.

Au total, sur la plateforme en ligne :

- 77 avis ont été déposés
- 44 questions ont été posées
- 158 questionnaires ont été remplis.

• Le courrier postal et la boîte mail

Les participants avaient aussi la possibilité de s'exprimer par courrier postal et par mail, en s'adressant directement au maître d'ouvrage ou aux garants.

- 13 mails et aucun courrier postal ont été adressés au SYTRAL
- 3 mails et 1 courrier postal ont été adressés aux garants

• Le questionnaire

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

Outil phare de la concertation, il a permis de recueillir un grand nombre de contributions, facilitant vraisemblablement la participation d'un certain nombre dans le projet et la concertation.
Il était en effet structuré de manière à s'approprier le futur tramway T9 (avec des questions à réponses multiples sur l'usage futur de la ligne) avant d'amener les répondants à s'exprimer de façon libre sur la manière dont ils souhaitaient que leur cadre de vie et leur quotidien soit amélioré avec son arrivée.

Le questionnaire de la concertation a été distribué à 37 000 exemplaires dans les boites aux lettres des riverains du tracé du T9. Il a été également diffusé systématiquement à chaque rencontre. Il était enfin disponible en format papier dans les lieux de la concertation. Les participants étaient invités à déposer leur questionnaire complété dans les urnes prévues à cet effet.

Le questionnaire papier comprenait également une Lettre T, permettant à ceux qui le souhaitaient de renvoyer gratuitement leur questionnaire complété par la Poste.
Le questionnaire pouvait être également complété en ligne durant toute la durée de la concertation.

Du 23 août au 23 octobre, 534 questionnaires ont été complétés.

Questionnaire de la concertation

• Le kit débat pour inciter aux contributions collectives

Le kit débat visait à inciter l'expression de contributions collectives grâce à l'organisation de débats autoportés sans la présence du maitre d'ouvrage. Conçu comme un guide méthodologique pour l'organisation de son propre débat, le document proposait 10 conseils pour préparer et animer un débat de 1h en 5 étapes :

- Introduire le sujet
- Apprendre à se connaître
- Partager les connaissances sur le projet T9
- Se questionner : un tramway pour mieux se déplacer
- Se questionner : un tramway pour façonner la ville

Pour chacune des étapes, des questions précises étaient suggérées pour échanger les points de vue et formuler un avis.

Ce document de 4 pages était disponible en ligne. Il y a été téléchargé 57 fois.

Il a surtout été diffusé une centaine d'acteurs locaux recensés par le SYTRAL comme potentiels relais d'information sur la concertation du T9.

Le 7 septembre 2021, une réunion en ligne a réuni ces acteurs pour leur permettre, entre autres, de prendre en main ce kit débat.

Kit débat T9

7 structures ont transmis au SYTRAL leurs contributions collectives :

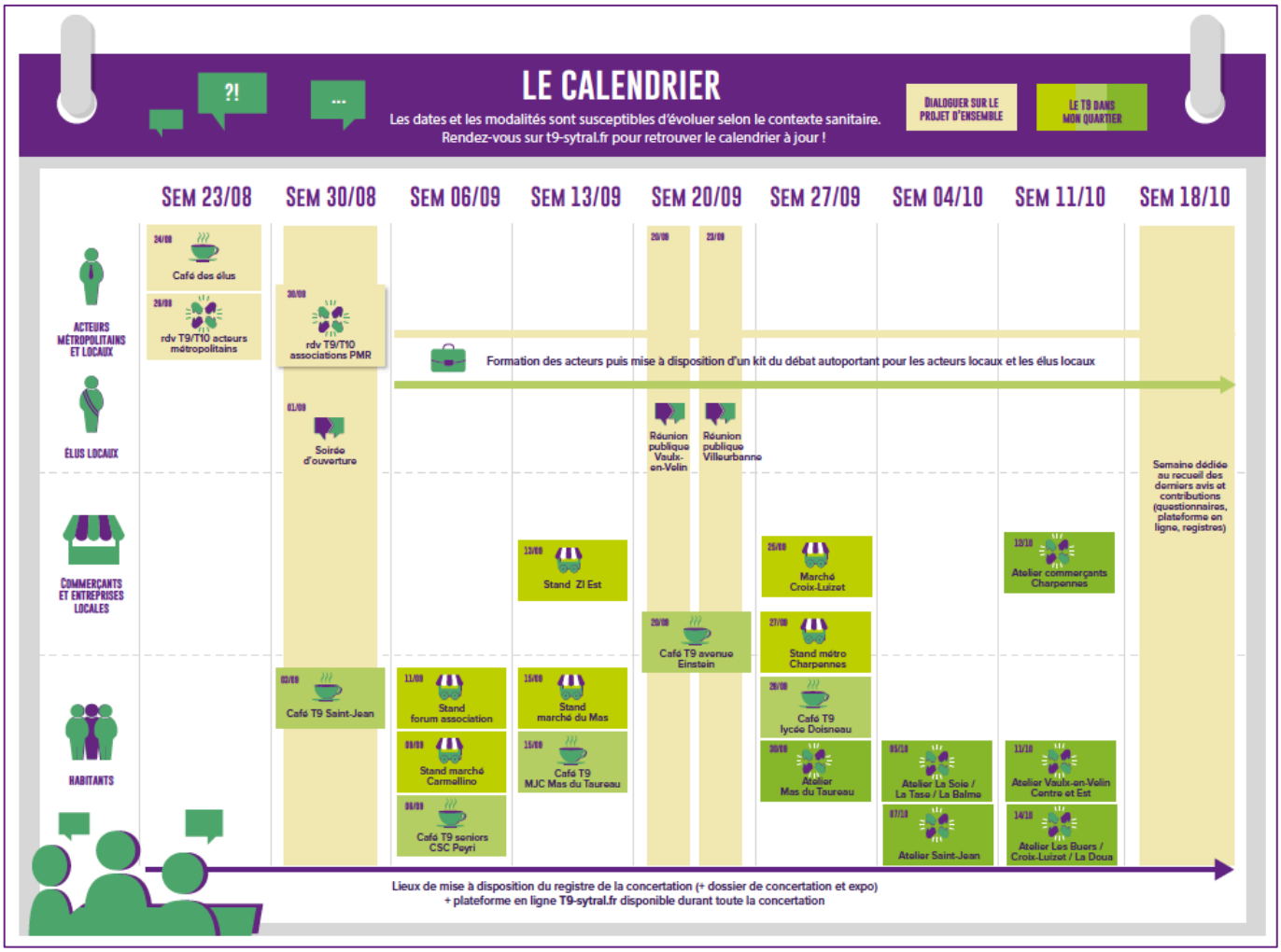
- Le conseil de quartier Pont des Planches, à Vaulx-en-Velin
- Le Centre Social Grand Vire, à Vaulx-en-Velin
- L'ADAPEI du Rhône (Association départementale de parents et d'amis des personnes handicapées mentales) via l'ESAT Léon Fontaine, basé à Vaulx-en-Velin
- La Ville à vélo, sur la métropole de Lyon
- Le groupe local EELV de Villeurbanne
- Les acteurs du campus universitaire LyonTech-La Doua
- L'association des riverains de la rue Jean-Baptiste Clément élargie au quartier de Croix-Luizet

G.LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de 24 temps de rencontre. Pour répondre aux contraintes du contexte sanitaire, mais aussi pour diversifier les dispositifs, certaines rencontres ont été organisées à distance et d'autres en présentiel, dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur. Les réunions et ateliers en présentiel étaient sur inscription pour permettre une organisation en visioconférence si le contexte sanitaire l'imposait.

L'ensemble des informations actualisées étaient disponibles sur le site internet du projet (plateforme en ligne). Les comptes rendus des rencontres ont été mis en ligne au fur et à mesure pour donner une vision globale sur le déroulement de la concertation.

Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, garants de la concertation, sont intervenus lors de chaque rencontre à laquelle ils ont participé afin de présenter le cadre de la concertation, leur rôle et se tenir à la disposition des publics qui le souhaitaient.



Calendrier des rencontres, tel que présenté dans le dossier de concertation.

• La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture s'est tenue le 1er septembre, de 18h30 à 20h30, en visioconférence sur la plateforme Zoom. Elle était ouverte à tous, sur inscription et traduite en lange des signes français (LSF) par deux interprètes.

175 personnes étaient connectées au pic de la soirée. Cette forte mobilisation s'est maintenue tout au long de la réunion.

En présence de Bruno Bernard, Président du SYTRAL, Béatrice Vessiller, Vice-Présidente de la Métropole et Vice-Présidente déléguée du SYTRAL, Hélène Geoffroy, Maire de Vaulx-en-Velin et Cédric Van Styvendael, Maire de Villeurbanne, la soirée d'ouverture était l'occasion de :

- Lancer la démarche de concertation et présenter son cadre (concertation avec garants)
- Présenter le projet, le tracé et ses 2 variantes locales
- Répondre aux questions et recueillir les observations et les avis du public afin d'enrichir le projet
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation.

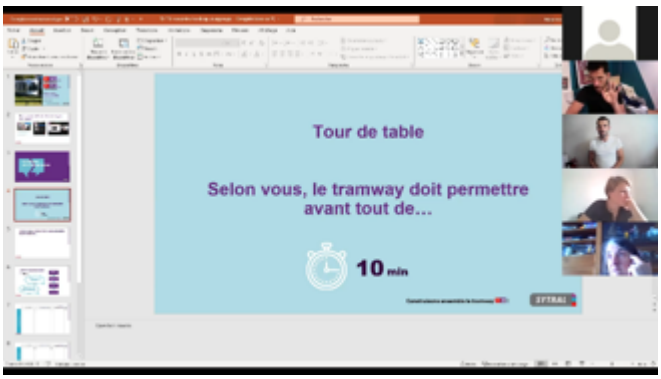
Dans ce cadre, 1h30 a été dédiée aux échanges avec les participants qui pouvaient intervenir par écrit dans le tchat ou en demandant la parole à l'oral. En effet, suite à des perturbations en début de réunion, les participants n'ont pas eu accès au tchat pendant le temps de présentation du projet, et ne pouvaient réactiver leur micro uniquement sur autorisation de l'animateur, via la fonctionnalité « Lever la main » de Zoom.

Le compte-rendu et la présentation ont ensuite été publiés sur la plateforme en ligne, ainsi que la vidéo complète de la soirée d'ouverture.

Soirée d'ouverture le 1er septembre 2021 en visioconférence

• Les rencontres d'acteurs métropolitains et locaux

Quatre rencontres ont été organisées à destination d'acteurs métropolitains et locaux, dont certaines étaient communes avec la concertation préalable du projet de tramway T10. Les comptes rendus et les présentations de l'ensemble des rencontres ont ensuite été publiés sur la plateforme.



Rencontre avec les acteurs du handicap le 30 août en visioconférence

Rencontre avec les commerçants et entreprises le 12 octobre en mairie de Vaulx-en-Velin

Rencontre avec les acteurs métropolitains – 26 août

La rencontre des acteurs métropolitains s'est tenue le 26 août, de 8h30 à 10h30, en visioconférence. Les associations de mobilité, du développement économique, du cadre de vie y étaient invités.

Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges, ainsi que par le tchat.
29 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Partager le cadre des concertations (concertations avec garants)
- Présenter les deux projets T9 et T10 aux acteurs métropolitains et recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir les projets
- Partager les modalités et le calendrier des concertations
- Informer les acteurs métropolitains pour qu'ils soient les relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Leur permettre d'animer leurs propres débats avec le kit du débat autoporté.

Suite à la présentation, les participants ont été répartis dans trois sous-groupes afin de débattre sur les conditions de réussite des projets.

Rencontre avec les acteurs de l'accessibilité – 30 août

La rencontre des acteurs de l'accessibilité s'est tenue le 30 août, de 14h00 à 16h00, en visioconférence. Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges, ainsi que par le tchat. Cette rencontre était traduite en langue des signes français (LSF).
19 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Partager le cadre des concertations T9 et T10 (concertations avec garants)
- Partager la vision et l'engagement du SYTRAL quant aux conditions de prise en compte du handicap dans la conception des projets
- Présenter les deux projets T9 et T10 aux représentants des personnes porteuses de handicap et recueillir leurs avis et contributions autour du parcours voyageur
- Partager les modalités et le calendrier des concertations
- Permettre aux acteurs d'être le relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Recueillir des propositions/recommandations pour favoriser l'accès à la concertation des personnes porteuses de handicap. Dans ce cadre, les participants ont été répartis dans trois sous-groupes afin de contribuer autour de l'expérience voyageur des personnes en situation de handicap dans les transports en commun.

Rencontre avec les acteurs locaux – 7 septembre

La rencontre des acteurs locaux du projet T9 s'est tenue le 7 septembre, de 17h à 19h, en visioconférence.
Une dizaine de personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Présenter le projet aux acteurs locaux des secteurs concernés par le projet de tramway T9
- Répondre à leurs questions
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet
- Permettre à ces acteurs d'être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Leur permettre d'animer leurs propres débats avec le kit du débat.

Suite à la présentation, les participants ont été invités à s'exprimer lors d'un temps d'échange afin de donner leur avis, contributions, et poser leurs questions.

Rencontre avec les acteurs économiques – 12 octobre

La rencontre avec les entreprises et commerçants du territoire s'est tenue le 12 octobre, de 8h30 à 10h30.
Initialement prévue en ligne, cette rencontre a été scindée en deux réunions simultanées afin de mobiliser un maximum d'acteurs économiques :

- 8 commerces et entreprises (4 vaudais, 4 villeurbannais) ont participé à la réunion en ligne, au cours de laquelle un temps de travail en sous-groupes a permis d'aborder les enjeux de l'évolution du fonctionnement des activités économiques propres à chaque commune au regard de l'arrivée de T9.
- 15 commerces et entreprises étaient présents à la réunion en Mairie de Vaulx-en-Velin.

Ces rencontres ont été organisées pour :

- Présenter le projet aux commerçants et entreprises des secteurs concernés par le projet de tramway T9
- Expliquer le rôle de la chargée de relations riverains et les modalités de prise en compte du fonctionnement des activités économiques dans la conception du projet
- Répondre à leurs questions
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet.

• Les réunions publiques communales

Deux réunions publiques communales se sont tenues en présentiel afin d'aborder plus précisément les enjeux du T9 dans chacune des communes.

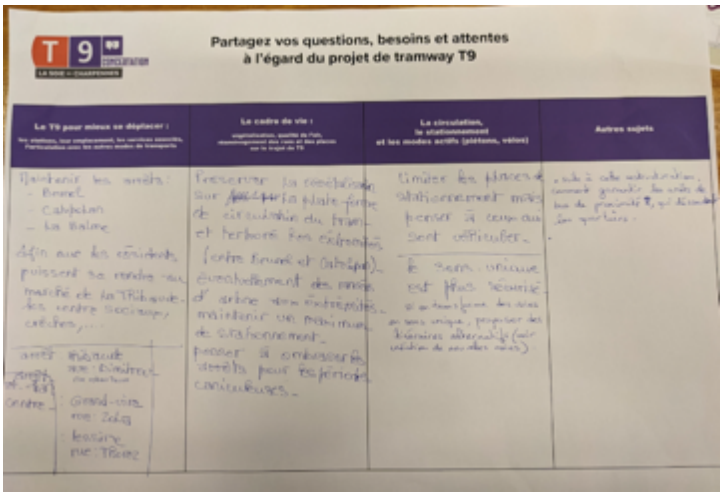
Réunion publique de Vaulx-en-Velin – 20 septembre

La réunion publique de Vaulx-en-Velin s'est tenue le 20 septembre, de 19h à 21h, salle Victor Jara dans le quartier du Mas du Taureau.
86 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente de la Métropole et Vice-Présidente déléguée du SYTRAL et de Hélène Geoffroy, Maire de Vaulx-en-Velin, la réunion publique a été organisée pour :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux interrogations du public
- Mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Près d'une heure et demi a été dédiée aux échanges avec les participants. Un temps de travail en sous-groupes a permis de recueillir avis et contributions liés aux enjeux spécifiques du territoire. Les participants avaient à leur disposition des documents ressources, et notamment le dossier de concertation. L'équipe de maîtrise d'œuvre du SYTRAL était également présente pour répondre aux éventuelles questions techniques et expliquer certains choix.



Réunion publique à Vaulx-en-Velin – travail en groupe et exemple de support de contribution

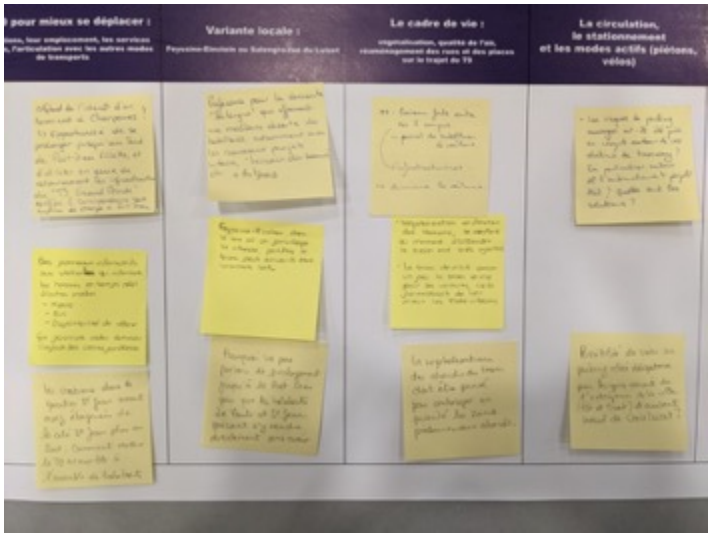
Réunion publique de Villeurbanne – 23 septembre

La réunion publique de Villeurbanne s'est tenue le 23 septembre, de 20h à 22h, au Centre Culturel et de la Vie Associative.
49 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente de la Métropole et Vice-Présidente déléguée du SYTRAL, de Cédric Van Styvandael, Maire de Villeurbanne et de Pauline Schlosser, Adjointe au Maire de Villeurbanne, la réunion publique a été organisée pour :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux interrogations du public
- Mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Près d'une heure et demi a été dédiée aux échanges avec les participants. Un temps de travail en sous-groupes a permis de recueillir avis et contributions liés aux enjeux spécifiques du territoire. Les participants avaient à leur disposition des documents ressources, et notamment le dossier de concertation et un tableau comparatif des variantes locales. L'équipe de maîtrise d'œuvre du SYTRAL était également présente pour répondre aux éventuelles questions techniques et expliquer certains choix.



Réunion publique à Villeurbanne – travail en groupe et exemple de support de contribution

• Les ateliers citoyens

Chaque secteur du projet a fait l'objet d'un atelier dédié pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes. Les personnes souhaitant y participer étaient invitées à s'inscrire via l'espace « L'agenda des rencontres » sur la plateforme participative du projet, ou via un formulaire d'inscription administré lors des rencontres de proximité. Les comptes rendus et les présentations de l'ensemble des ateliers ont été publiés sur la plateforme de la concertation.

Au début de la concertation, ces ateliers étaient prévus en visioconférence. Les formats de plusieurs de ces ateliers ont été adaptés au cours de la concertation sur demande ou pour s'adapter aux habitudes de participation des territoires, l'objectif étant de favoriser au maximum la participation du plus grand nombre.

Les rencontres suivantes ont été organisées :

Atelier en visioconférence sur le secteur La Soie / La Balme / La Tase (Vaulx-en-Velin) – 5 octobre

Une vingtaine de personnes ont participé à ce premier atelier au cours duquel :

- Le projet T9 et ses enjeux sur le secteur ont été présentés.
- Les questions, avis et contributions recueillies sur le secteur depuis le début de la concertation ont été synthétisées, le SYTRAL a apporté des éléments de réponse pour expliquer les choix effectués et soumis à concertation.
- Un temps d'échanges avec les participants a permis de discuter sur la desserte et les conditions d'insertion du tramway dans le secteur.
- Les participants ont ensuite travaillé en sous-groupes sur le cheminement entre le terminus et le pôle multimodal de La Soie, ainsi que les attentes en matière d'aménagement et d'usages de l'espace public le long du tracé.
- La rencontre s'est clôturée par un temps de partage en plénière des travaux de groupes.

Balade urbaine sur le secteur Saint Jean (Villeurbanne) – 9 octobre

Cet atelier initialement prévu en ligne a été adapté et s'est déroulé sous forme d'une balade, plus adaptée aux attentes des riverains et aux enjeux du secteur.
28 personnes ont participé, au départ de la Maison de Services publics du quartier Saint Jean de Villeurbanne, samedi 9 octobre de 10h à 12h.

Le projet T9 soumis à concertation a été présenté, puis différents thèmes du projet ont été abordés en plusieurs points du quartier, selon le plan de balade ci-après. A chaque point d'arrêt thématique, l'équipe du Sytral a présenté les éléments d'information sur le projet et un échange s'est engagé avec les participants pour apporter des précisions, exprimer des suggestions pour l'insertion du T9 dans le quartier et donner un avis sur le positionnement de la station soumis à concertation.

Balade sur le secteur Saint-Jean, le 9 octobre

Atelier sur le marché du Mas du Taureau (Vaulx-en-Velin) – 6 octobre

Cet atelier initialement prévu le soir en ligne a finalement été organisé en présentiel et en journée pour correspondre aux attentes et besoins du public dans ce secteur.
Il s'est déroulé sur le marché du Mas du Taureau, mercredi 6 octobre de 10h à 12h, et a permis de recueillir les contributions d'une quarantaine de personnes.

Le projet T9 soumis à concertation a été présenté aux participants qui ont été invités à s'exprimer sur l'emplacement des trois stations à positionner au Mas du Taureau et au centre-ville de Vaulx-en-Velin.
Les enfants ont été quant à eux invités à dessiner leur tram idéal, pour une exposition in situ.
L'équipe du projet de ZAC était également présente, permettant d'apporter une information complète aux participants quant à la transformation de leur quartier.

Exposition « Dessine ton Tram » sur le marché du Mas du Taureau

Support de contribution lors de l'atelier du Mas du Taureaux

Atelier sur le secteur Centre-ville et quartier Est de Vaulx-en-Velin – 11 octobre

Cet atelier initialement prévu uniquement en ligne a été adapté pour proposer aussi un format en présentiel. Une table spécifique a été mise en place pour répondre aux participants qui avaient des réactions sur le secteur de La Soie / La Balme / La Tase.

38 personnes ont participé à cet atelier en présentiel, salle Edith Piaf à Vaulx-en-Velin, et 6 participants l'ont suivi en ligne, via l'application zoom.
Le projet T9 soumis à concertation a été présenté, des éléments de réponse ont été apportés aux avis et contributions exprimés depuis le début de la concertation sur le secteur Centre-ville et quartiers Est de Vaulx-en-Velin, puis un temps d'échanges avec les participants a suivi.
La deuxième partie de la réunion a été consacrée à un temps de travail en petits groupes sur le positionnement des stations dans le quartier. Pour ce travail sur le positionnement des stations, des supports pédagogiques ont été proposés pour permettre aux participants d'appréhender les contraintes techniques des interstations.

Atelier secteur Centre-ville et quartier Est de Vaulx-en-Velin – Exemple de support de contribution

Atelier sur le secteur Croix-Luizet / Les Buers / La Doua (Villeurbanne) – 14 octobre

16 personnes ont participé à cet atelier qui s'est déroulé en ligne, via l'application zoom. Le projet T9 soumis à concertation a été présenté, des éléments de réponse ont été apportés aux avis et contributions exprimés depuis le début de la concertation sur le secteur les Buers - Croix-Luizet - la Doua et Charpennes, puis un temps d'échanges avec les participants a suivi. L'objectif de l'atelier était de revenir sur le tracé de T9 dans le secteur et sur les deux variantes proposées à la concertation.
La deuxième partie de la réunion a été consacrée à un temps de travail en petits groupes sur le choix de la variante dans le quartier.

• Les rencontres de proximité

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le SYTRAL a organisé 11 stands mobiles et cafés T9 sur différents lieux de vie et de passage à proximité du projet. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation (le dossier de concertation, l'essentiel du dossier et le dépliant). Ils pouvaient

également déposer une contribution en remplissant le questionnaire de la concertation. Enfin, ces rencontres de proximité ont permis de répondre aux questions de chacun et de permettre une meilleure compréhension du projet. Plusieurs inscriptions aux réunions publiques et ateliers citoyens ont également été effectuées lors de ces rencontres de proximité.
Au total, 815 personnes ont ainsi été rencontrées.

Lieu de la rencontre	Date	Nombre de personnes rencontrées
Ecole Saint-Exupéry, Villeurbanne secteur Saint-Jean	Vendredi 3 septembre, de 15h à 18h	100
Centre social et culturel Peyri, Vaulx-en-Velin	Lundi 6 septembre, de 14h à 17h	20
Marché de la Thibaude, place Carmellino, Vaulx-en-Velin	Jeudi 9 septembre, de 9h à 12h	100
Forum des associations de Vaulx-en-Velin	Samedi 11 septembre, de 11h à 18h	95
Zone Industrielle La Rize, Vaulx-en-Velin	Lundi 13 septembre, de 12h à 14h	30
Marché du Mas du Taureau, Vaulx-en-Velin	Mercredi 15 septembre, de 9h à 12h	135
MJC du Mas du Taureau, Vaulx-en-Velin	Mercredi 15 septembre, de 14h à 17h	40
Station de tramway INSA Einstein, Villeurbanne	Lundi 20 septembre, de 12h à 14h	60
Marché de Croix-Luizet, Villeurbanne	Samedi 25 septembre, de 9h à 12h	125
Sortie du métro Charpennes, Villeurbanne	Lundi 27 septembre, de 12h à 14h	30
Lycée Doisneau, Vaulx-en-Velin	Mardi 28 septembre, de 12h à 14h	80

Café T9 à la MJC du Mas du Taureau

Stand au marché de Croix-Luizet

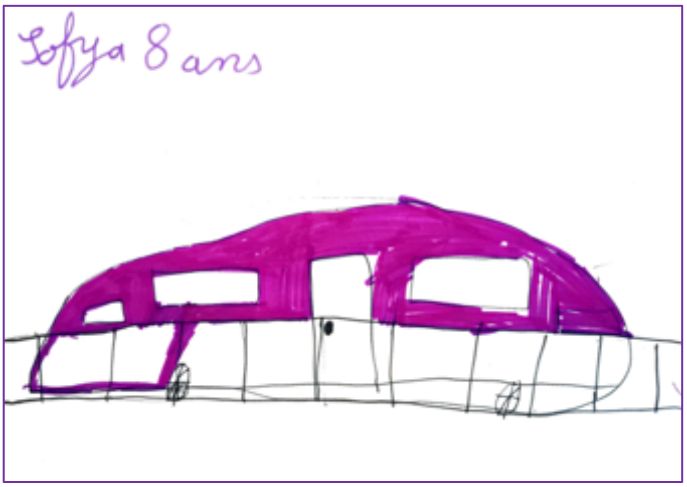
Stand au forum des associations de Vaulx-en-Velin

Café T9 au centre social et culturel Peyri

Stand au marché du Mas du Taureau

Stand à la station INSA Einstein

Dessins réalisés par les enfants au cours des différentes rencontres



H. LE PROCESSUS DE MOBILISATION TOUT AU LONG DE LA CONCERTATION

• Le contexte de la concertation

Le contexte de la concertation a induit les choix en matière de dispositif et de formats des rencontres, et ce dans un souci fort de mobiliser l'ensemble des publics concernés par le projet.

La concertation préalable s'est déroulée sur un territoire contrasté, avec des publics divers de par :

- L'appétence et « l'habitude » en matière de participation aux démarches de concertation : la diversité des formats de rencontre a permis de toucher un public large (balade, atelier sur le marché, atelier en ligne le soir, réunions en présentiel, atelier en ligne en journée pour les professionnels, etc.)
- La relation à l'écrit et plus largement à la langue : le projet a parfois été présenté dans d'autres langues à l'occasion des stands mobiles, une interprétation en langue des signes française a systématiquement été proposée en réunion publique, et enfin l'équipe projet s'est appuyée sur des plans et des photos afin de favoriser la compréhension par tous des grandes lignes du projet.

La concertation s'est déroulée dans un contexte de rentrée scolaire, facilitant la rencontre des écoliers, lycéens et universitaires, et permettant l'organisation d'un stand mobile au forum des associations de Vaulx-en-Velin.

Enfin, la concertation s'est déroulée dans un contexte sanitaire particulier, avec des conditions de réunions aux mesures restrictives, et une appréhension commune à se rassembler. Dans ce contexte, les rencontres en extérieur et en ligne ont aussi permis au plus grand nombre de participer. Les rencontres en salle quant à elles, étaient soumises à inscription afin de faciliter la gestion des jauges de salle et la distanciation physique nécessaire. Elles étaient organisées dans le respect des conditions sanitaires en vigueur.

• La mobilisation tout au long de la concertation

Au-delà de l'annonce de la concertation dont les modalités ont été décrites plus haut, le SYTRAL a maintenu un effort constant de mobilisation et d'information quant au déroulement de la concertation.

Des outils réguliers ont été mis en place pendant les deux mois de concertation :

- Les abonnés à la plateforme t9-sytral.fr (une centaine en fin de concertation) ont systématiquement reçu par courriel des invitations à s'inscrire pour les rencontres.
- Les inscrits aux rencontres ont systématiquement reçu par courriel une confirmation de leur inscription et un rappel la veille de l'événement.
- La plateforme de concertation t9-sytral.fr a été actualisée régulièrement mentionnant, via une annonce en page d'accueil, les prochaines rencontres ou la mise à disposition des comptes rendus.

La mobilisation était suivie de près par les équipes du SYTRAL afin d'adapter les actions d'information. Ainsi, des actions spécifiques ont été mises en place à plusieurs reprises pour soutenir la mobilisation :

- Une opération de tractage sur les marchés du Mas du Taureau et de Croix-Luizet a eu lieu en amont de la soirée d'ouverture.

- Un affichage a été réalisé en coopération avec les gardiens d'immeuble de la Cité Saint Jean pour annoncer la tenue de la balade urbaine.
- Des appels téléphoniques ont été conduits auprès des acteurs relais (conseils de quartier et associations de commerçants notamment) pour inciter à relayer l'information.

Affiche diffusée avant la balade Saint Jean

• L'adaptation du dispositif et des formats de rencontres au cours de la concertation

Dans le cadre d'une coopération étroite avec les communes, certains formats de rencontres ont été adaptés au cours de la concertation afin d'encourager la participation. Ce sont ainsi 3 ateliers citoyens sur 5 qui ont vu leur format adapté quelques jours avant leur tenue : l'atelier du Mas du Taureau s'est finalement déroulé sur le marché, l'atelier du Centre-ville de Vaulx-en-Velin et quartiers Est s'est finalement déroulé en mixte (réunion en salle et en ligne simultanément), l'atelier du secteur Saint-Jean a été transformé en balade urbaine. La réunion dédiée aux commerçants et entreprises a également été adaptée et scindée en deux rencontres simultanées (l'une en ligne, l'autre en mairie de Vaulx-en-Velin).

Ces adaptations ont effectivement permis de muscler la participation, rassemblant à chaque fois entre 30 à 40 participants, là où ces rencontres initialement prévues en ligne ne généraient aucune inscription.

Ces modifications ont été actées en lien étroit avec les garants et les communes, et elles ont systématiquement été annoncées sur la plateforme t9-sytral.fr, par mail aux abonnés de la plateforme, par mail aux acteurs locaux, et par voie d'affichage pour la balade Saint-Jean.

- **La prise en compte des avis et contributions tout au long de la concertation**

Les questions, avis et contributions ont été pris en compte tout au long de la concertation de manière quotidienne. Un tableau de suivi centralisait l'ensemble des expressions et leurs origines (registres, plateforme, rencontres, questionnaire, courrier, mail). Il était partagé avec les garants. L'équipe SYTRAL transmettait chaque semaine par mail une synthèse des avis exprimés et des thèmes abordés, ainsi qu'une analyse de la participation.

Ce suivi a aussi permis d'apporter des réponses et des précisions au fur et à mesure de la concertation. Il a aidé à structurer les contenus des ateliers autour des questions et sujets abordés plus spécifiquement par les participants à la concertation. En effet, le SYTRAL a proposé une synthèse de l'ensemble des avis et contributions recueillis depuis le début de la concertation à l'occasion de chaque rencontre avec le public, et des réponses étaient apportées par l'équipe projet aux questions ou propositions les plus récurrentes.

I. LA PARTICIPATION EFFECTIVE A LA CONCERTATION

• Les grands chiffres de la participation

Les rencontres ont réuni 1 447 personnes au total, selon la répartition suivante :

Participants aux rencontres	Nb de participants
Réunion des acteurs métropolitains	29
Réunion des acteurs du handicap	19
Réunion des commerçants et entreprises	23
Réunion des acteurs locaux, relais de la concertation	15
Soirée d'ouverture	175
Réunion publique à Vaulx-en-Velin	86
Réunion publique à Villeurbanne	49
Atelier La Soie/La Balme/Tase	18
Atelier Centre-ville et quartier Est	44
Atelier sur le marché au Mas du Taureau	40
Balade à St Jean	28
Atelier La Doua/Les Buers/Croix-Luizet	16
Stand Ecole St Exupéry quartier St Jean	120
Café T9 Seniors CSC Peyri	40
Stand Marché Thibaude, place Carmellino	120
Stand Forum des associations de Vaulx-en-Velin	120
Stand ZI Est	30
Stand Marché du Mas	150
Café T9 MJC du Mas	50
Stand Station INSA Einstein	40
Stand Marché Croix Luizet	125
Stand Métro Charpennes	30
Stand Lycée Doisneau	80
TOTAL	**1 447**

La concertation a surtout mobilisé des riverains du tracé du T9, et l'ensemble des quartiers ont été représentés. La concertation a également mobilisé au-delà des riverains du tracé, démontrant l'aire d'attractivité du futur tramway : les habitants de Vaulx Village se sont mobilisés et ont été présents lors de plusieurs rencontres, quelques habitants de Décines et Bron ont également participé.

Il est intéressant de noter également la participation de publics spécifiques, permise par la diversité des formats de rencontre. Ces publics se sont d'ailleurs dits intéressés pour poursuivre leur implication sur le temps long dans le cadre de la concertation continue. Il s'agit :

- des étudiants des campus, et notamment de l'ENTPE, l'ENSAL et l'INSA
- des enfants et des jeunes, par le biais notamment des centres sociaux culturel et des MJC
- des seniors, via les temps dédiés de rencontre sur la commune de Vaulx-en-Velin
- des commerçants, entreprises et de leurs représentants
- des instances de démocratie participative, et notamment les conseils de quartier et conseils citoyens qui se sont impliqués en tant que relais de l'information, en organisant des débats autoportants et en participant aux rencontres
- des acteurs du handicap, qui ont été présents lors de la rencontre qui leur était dédiée
- des associations cyclistes, présentes à plusieurs rencontres de la concertation

La mobilisation et la participation s'est maintenue tout au long de la concertation, avec des volumes de contributions constants par mode de réception.

Au total, 1 153 contributions ont été recueillies :

- 534 questionnaires remplis
- 475 contributions issues des rencontres
- 121 contributions en ligne (44 questions, 77 avis)
- 16 contributions par mail
- 6 contributions dans les registres
- 1 contribution par courrier

Enfin, la concertation a « fidélisé », avec quelques participants qui sont revenus sur plusieurs temps de rencontres, et ont offert une forme de progression dans les questions / réponses et formulation d'avis. La concertation du T9 a aussi mobilisé de nouvelles personnes jusqu'à la fin : à chaque rencontre, une majorité de participants n'avaient pas encore participé à la concertation.

• Le ton de la concertation

Les échanges pendant la concertation ont relevé de trois registres :

- Pédagogique : le projet est dense et complexe. Il a nécessité un temps d'appropriation par les participants, qui ont été appuyés par des efforts de pédagogie de l'équipe du SYTRAL et des garants, pour expliquer le projet, les choix techniques réalisés, et les enjeux de la démarche de concertation préalable. Les participants, quand ils suggéraient des propositions de tracés alternatifs, ont adopté le même effort pédagogique favorisant ainsi les échanges constructifs avec l'équipe projet.
- Technique : les échanges ont aussi parfois été techniques, notamment sur des sujets d'exploitation du tramway et de gestion des terminus.
- Portés sur les usages et la connaissance précise du territoire : les participants ont souvent cité des lieux précis et localiser leurs avis et contributions, parfois jusqu'au pas de porte. Les échanges ont permis de dessiner les usages et dynamiques de quartiers, actuels et projetés dans le territoire demain avec le tramway.

Les échanges ont parfois été vifs mais sont toujours restés constructifs et conviviaux. La constance de l'équipe du SYTRAL (équipe d'animation et équipe projet) a contribué à instaurer ce climat.

• Les thèmes abordés dans les contributions

La concertation a permis de collecter 1 296 avis et contributions.

Thèmes abordés dans les avis	Nombre de fois où le thème a été abordé	Pourcentage de contributions abordant ce thème
Destinations 2026 / Plan de mandat	4	0,3%
Opportunité du projet	64	5,5%
Economie/Emploi/Développement des quartiers	100	8,7%
Tracé de référence	179	15,5%
Variante locale à Villeurbanne	177	15,4%
Stations	138	11,9%
Circulation/Stationnement	286	24,7%
Modes doux	233	20,2%
Aménagement espaces publics et cadre de vie	139	12%
Sécurité	89	7,7%
Environnement, végétalisation	96	8,3%
Ouvrages d'art	8	0,6%
Enjeux fonciers	27	2,3%
Interconnexions, intermodalités	173	15%
Services du tramway, accessibilité	285	24,7%
Travaux	26	2,2%
Coût, calendrier	16	1,4%
Concertation	41	3,5%

Ces thèmes ont été abordés tout au long de la concertation. Il est à noter que les secteurs concernés par les contributions fluctuent en fonction des lieux des rencontres de la concertation : par exemple, la semaine de l'atelier Les Buers / Croix-Luizet / La Doua, les contributions concernant ce secteur ont été plus nombreuses que les semaines précédentes ou suivantes, y compris sur la plateforme et dans les questionnaires reçus. Ce schéma se reproduit sur l'ensemble des secteurs.

Une autre évolution est à constater entre le début et la fin de la concertation : le contenu des expressions évolue.
Le début de la concertation est marqué par une phase d'appropriation du projet (nombreuses questions de compréhension). Pendant les temps de stands mobiles et réunions communales, on constate une phase nette d'expressions d'avis et contributions multiples. Enfin, pendant les semaines consacrées aux ateliers citoyens, la concertation passe à une phase de structuration des positions (avec des contributions similaires, des propositions alternatives argumentées, et des expressions collectives).

Cette évolution démontre qu'un processus progressif a été engagé, avec de fortes attentes du public à l'égard des conclusions de la concertation et de la phase de concertation continue.

3. L'analyse thématique des contributions

A. L'OPPORTUNITE DU PROJET DE TRAMWAY T9

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :
Parmi les répondants au questionnaire, plus de **71% envisagent d'être usagers de T9**. Cette proportion témoigne de l'attente du projet soumis à concertation, ainsi que du report des déplacements sur le T9 pour les utilisateurs du réseau de bus actuel et de la voiture.

Dans les avis :
5,5% des contributions évoquent **l'opportunité du projet**.
Parmi elles :

- **70% sont favorables au projet**
- **11% affichent une position neutre**
- **19% y sont plutôt défavorables**

• Un projet globalement très attendu

La nouvelle ligne répond aux attentes des habitants, entreprises, usagers des communes et quartiers traversés en offrant une meilleure accessibilité à Lyon et en reliant les villes de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin.

La grande majorité des participants a exprimé une attente forte du projet, voire un enthousiasme à son égard. Les élus communaux ont également, dès la soirée d'ouverture, exprimé le besoin de T9 sur leur territoire.

Les participants Vaudais avaient, depuis plusieurs années, entendu parler de l'arrivée d'un tramway dans leur commune. Certains ont souligné ce temps long de concrétisation du projet, manifestant la nécessité qu'il aboutisse rapidement.

Tout au long de la concertation, l'attente du T9 s'est accompagnée de nombreuses interrogations : oui au tramway, mais dans quelles conditions ? Ainsi les thématiques suivantes ont été fortement évoquées : insertion, accessibilité, stationnement, circulation, interconnexions, services.

• Un réel besoin de relier des quartiers aujourd'hui peu desservis

Les participants ont confirmé l'opportunité du tramway T9 sous l'angle de la mobilité et des nouvelles liaisons qu'il offre, même si celles-ci ont été souvent discutées entre habitants des différents quartiers desservis.

La liaison entre le Nord et le Sud de Vaulx-en-Velin approuvée par certains, discutée par d'autres

T9 relie le Nord et le Sud de la commune de Vaulx-en-Velin.
L'opportunité de cette liaison a été discutée à plusieurs reprises lors des rencontres de la concertation.

Lors de l'atelier secteur centre-ville de Vaulx-en-Velin et quartiers Est, des habitants du Sud et du Nord de la commune ont exprimé leur divergence de point de vue.

- Les habitants du Sud ont confirmé la nécessité de la liaison : T9 facilitera les déplacements entre le Sud de la commune et les équipements et services du centre-ville (mairie, marché de la Thibaude, centre culturel Chaplin, collège, etc.). La liaison actuelle avec le bus 52 est considérée comme longue et peu fiable. Le tramway, à condition de diminuer la durée du trajet et d'être régulier, est indispensable. Cette position a été confirmée par les jeunes du Centre social Le Grand Vire dans leur contribution.
- Les habitants du Nord de la commune ont exprimé leur inquiétude à l'égard de l'insertion de T9 avenue Dimitrov en évoquant les résidentialisations en cours, la sécurisation des entrées/sorties des parkings, la largeur des trottoirs. Ils ont estimé que le secteur était déjà bien desservi en transports en commun.

Lors de l'atelier secteur La Soie / La Balme / La Tase, d'autres habitants du Sud de Vaulx-en-Velin ont estimé à l'inverse que cette nouvelle liaison n'était pas forcément nécessaire. Pour eux, les équipements situés au Sud, tels que la mairie annexe, offrent les services requis aux habitants. Ils n'ont donc pas forcément besoin de se rendre dans le centre-ville. Ils estiment par ailleurs leur quartier bien desservi par les transports en commun.

Ces positions ont été étayées par des propositions de tracés alternatifs, présentées dans le chapitre suivant de ce document.

La desserte du Mas du Taureau appréciée par ses habitants

T9 est aussi apparu comme opportun par la desserte du quartier du Mas du Taureau.

La majorité des habitants de ce quartier, rencontrés sur le marché lors du stand mobile et de l'atelier secteur Mas du Taureau, ont salué l'arrivée de T9. La nouvelle ligne permettra de relier le centre-ville ou le reste de l'agglomération bien plus facilement qu'aujourd'hui.

Pour autant, quelques participants ont estimé que le quartier est déjà bien desservi. Ils ont conditionné l'opportunité de T9 dans ce quartier à sa compétitivité par rapport à C3 et au bus 37, en termes de parcours et de fréquence.

La desserte de Saint-Jean et des puces du Canal à Villeurbanne estimée comme nécessaire mais pas suffisante

L'arrivée de T9 à Saint-Jean est attendue par les habitants de ce quartier.
Les habitants du quartier historique ont toutefois regretté les modalités de desserte, estimant que le projet ciblait surtout les futurs habitants relevant du projet urbain (ZAC Saint-Jean) et que les stations étaient trop éloignées des logements actuels au Sud du quartier, négligeant ainsi les personnes âgées et à mobilité réduite.

La liaison inter-campus soutenue fortement par les élus et les usagers des campus

Le continuum universitaire permis par T9 était au cœur des objectifs cités par les élus.

Les étudiants et personnels de ces campus (1% des contributions) ont exprimé le besoin de cette liaison en tramway, rappelant qu'à l'heure actuelle, ces trajets étaient réalisés en voiture ou à vélo (pour les projets interuniversitaires ou la pratique sportive notamment).

A l'inverse, 0,5% des participants se sont interrogés quant à la pertinence de cette liaison, questionnant les projections de fréquentation du futur T9 par les usagers des campus.

• Un projet perçu comme vecteur d'attractivité à Vaulx-en-Velin

T9 a été perçu comme un potentiel vecteur d'attractivité pour Vaulx-en-Velin, pour plusieurs raisons :

L'amélioration de l'image de la commune

Plusieurs participants à la concertation, dont des membres de conseils de quartier, des commerçants et entrepreneurs, ont expliqué que l'arrivée de T9 était une bonne nouvelle pour améliorer l'image de la commune. Certains ont évoqué l'impact sur la valeur de leur patrimoine. Des étudiants de l'ENSAL ont insisté sur l'amélioration du cadre de vie que le tramway pourrait apporter à Vaulx-en-Velin.

La contribution de T9 au développement économique

Les acteurs économiques de Vaulx-en-Velin, notamment ceux situés dans la Zone industrielle Est, ont également expliqué que l'arrivée de T9 faciliterait le recrutement de nouveaux collaborateurs, grâce à la meilleure desserte de leurs entreprises.
La Chambre de métiers et de l'artisanat a souligné que T9 faciliterait les trajets domicile-travail pour des employés ou apprentis dépourvus de voiture.

• Quelques propositions alternatives au mode tramway

Le mode tramway n'a pas été questionné lors de la concertation. Deux propositions alternatives ont tout de même été faites :

- Un participant a évoqué un transport par câble
- Un autre participant a suggéré d'étudier la réalisation d'un métro

Le SYTRAL a répondu que la topographie du territoire ne nécessitait pas un transport par câble et a rappelé que le métro n'était pas pertinent sur le secteur au regard de la fréquentation attendue. Enfin, le mode tramway a été fléché dans le cadre des concertations NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) qui se sont déroulées en 2016 et 2017 et qui ont notamment concerné deux quartiers présents sur le tracé.

• Quelques interrogations quant à l'opportunité du projet

Quelques participants (0,5%) ont questionné l'opportunité du projet au regard d'enjeux de sécurité, arguant du fait que T9 faciliterait l'extension de trafics illicites présents dans certains quartiers traversés.

Quelques-uns (1,5%) ont affirmé leur opposition au projet du fait des congestions de circulation et des nuisances qu'il générerait dans les quartiers traversés (ces expressions concernaient surtout les quartiers de La Soie et de La Doua/Charpennes).

Plusieurs participants (1%) ont interrogé l'utilité de T9 au regard de la desserte déjà offerte par C3. Un participant a suggéré d'ajouter deux extensions au parcours de C3 : de l'arrêt Lesire à La Doua d'une part, et de l'arrêt Médipôle à l'avenue de Bohlen et le franchissement du Canal d'autre part. Un autre a suggéré que C3 deviennent un tramway.

• Le T9 comme maillon du plan de mandat

Plusieurs participants ont évoqué l'intérêt de T9 dans le cadre plus global du plan de mandat Destinations 2026 du SYTRAL.
T9 représente pour eux les prémices de l'axe A8 identifié dans les documents de planification. Ils ont estimé que T9 serait d'autant plus opportun s'il était intégré dans une liaison en transport en commun jusqu'à Saint-Fons en passant par Chassieu, Bron, Vénissieux. Ces expressions étaient argumentées par les trajets domicile-travail des participants. Un participant a par ailleurs noté la concomitance des concertations sur T9 et T10.

Le SYTRAL a répondu que les projets T9 et T10 n'étaient pas connectés. Des réflexions sont en cours sur l'évolution du projet urbain de la Grande Porte des Alpes à Bron et nécessitent d'attendre leur aboutissement avant d'engager un projet de transport en commun, dans un souci de cohérence d'ensemble. Le territoire de la Grande Porte des Alpes est par ailleurs déjà relié au cœur de la métropole par deux lignes de tramway (T2 et T5).

A retenir

L'opportunité du projet de nouvelle ligne de tramway T9 est confirmée par la concertation préalable, et ce malgré quelques interrogations du public. Le projet est attendu. Il répond à un réel besoin de mobilité sur les territoires de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin, et participe à l'amélioration de l'image des quartiers traversés.

Le fuseau global de desserte de T9 est conforté par la concertation.

Le mode tramway est attendu par une large majorité des participants.

Si l'opportunité, la desserte et le mode sont confirmés, les participants ont soulevé de nombreuses attentes et questionnements quant aux conditions de mise en œuvre, notamment pour l'insertion fine et la cohérence globale de l'offre de transport.

B. LE TRACE DE T9

Le tracé a fait l'objet de nombreux échanges tout au long de la concertation, dans chaque secteur, avec des questionnements sur les choix effectués et l'expression de propositions alternatives.

• Des positions partagées sur le terminus à La Soie

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :
13.7 % des contributions ont concerné le secteur de La Soie. Parmi elles :

- **58% confirment le terminus proposé par le SYTRAL sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté**
- **32% sont en faveur d'un terminus au niveau du pôle multimodal**
- **8% sont en faveur d'un prolongement**
- **2% évoquent un terminus sur le Boulevard Urbain Est**

Des expressions en faveur du terminus proposé avenue Bataillon Carmagnole Liberté

Les participants, dont les représentants du conseil de quartier, qui se sont exprimés en faveur de ce terminus ont confirmé la nécessité de desservir les habitants des quartiers pavillonnaires du Sud de la commune de Vaulx en Velin. T9 leur facilitera l'accès au centre-ville et à ses équipements et services.

Des expressions en faveur d'un terminus au niveau du pôle d'échanges multimodal

D'autres participants ont estimé que l'enjeu de desserte dans ce quartier était le pôle d'échanges multimodal.
Pour eux, la distance de 220 mètres qui sépare le terminus proposé par le SYTRAL du pôle d'échanges multimodal est dissuasive, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Ils ont pris pour exemple la correspondance actuelle entre C2 et le bus 37 à Charpennes, qu'ils ont qualifiée de quasi inacceptable. Ils ont donc suggéré un terminus de T9 directement au pôle d'échanges multimodal de La Soie.

Des expressions en faveur d'un terminus sur le Boulevard Urbain Est

Des participants ont suggéré la possibilité d'installer le terminus sur le Boulevard Urbain Est avec une station d'interconnexion avec T3 pour rejoindre le pôle d'échanges multimodal de La Soie. Ce scenario permettrait selon eux d'envisager un prolongement ultérieur vers le Sud, en direction des Sept-Chemins.

Des expressions en faveur d'un prolongement vers Bron

Des Vaudais ont exprimé le besoin d'une connexion directe en tramway jusqu'à Bron, pôle d'emploi important pour eux :

- Via le Boulevard Urbain Est jusqu'aux Sept-Chemins voire jusqu'au Campus Est Lyon Bron (université Lyon 2). Une connexion avec le futur BHNS serait assurée aux Sept-Chemins.
- Via la rue de la Poudrette pour desservir le quartier Terraillon.

Le SYTRAL a expliqué que T9 sera relié à la station de métro Vaulx-en-Velin La Soie par un cheminement piéton amélioré dans le cadre du projet urbain Carré de Soie. La distance de 220 m entre le terminus et le pôle multimodal correspond à un temps de marche de 3 minutes en moyenne, ce qui permet une correspondance efficace malgré l'éloignement relatif. Ce tracé a été retenu car c'est celui qui correspond le mieux aux dix critères de choix (coût, niveau de service, l'exploitation et l'exploitabilité, la desserte des quartiers, l'insertion dans l'espace urbain, l'environnement, le transport, les mobilités douces, la circulation et le stationnement, les réseaux souterrains en présence) et qu'il permet de développer le maillage du réseau de transports en commun lyonnais et l'interconnexion de celui-ci, tout en rendant possible un éventuel prolongement ultérieur vers le Sud.

Le SYTRAL a précisé qu'un terminus sur le Boulevard Urbain Est n'est techniquement pas possible et ne remplirait pas les objectifs de desserte du Sud de La Soie (pour plus de précisions, se reporter aux réponses du SYTRAL dans le paragraphe suivant sur les tracés alternatifs).

Enfin, le SYTRAL a rappelé le développement en cours d'un projet de Ligne de l'Est Lyonnais qui reliera efficacement La Soie aux Sept-Chemins.

• Des positions partagées sur le terminus à Charpennes

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :
3,4% des contributions ont abordé le sujet du terminus à Charpennes.
Parmi elles :

- **48,8% sont en faveur d'un prolongement de T9 au-delà de Charpennes**
- **9,8% sont en faveur d'un terminus avant Charpennes**
- **9,8% n'ont pas remis en question le terminus proposé par le SYTRAL place Charles Hernu.**
- **Enfin, 31,6% sont défavorables au terminus proposé à Charpennes, sans proposer d'alternative**

La confirmation du terminus proposé à Charpennes

Globalement, le terminus de T9 à Charpennes a été apprécié par les participants, répondant à une demande des Vaudais et des habitants du quartier Saint-Jean de Villeurbanne d'être connectés au plus proche du cœur d'agglomération.

Par ailleurs, certains ont estimé que l'arrivée de T9 permettra d'apaiser la place Charles Hernu.

Des demandes de prolongement jusqu'à Part-Dieu voire Bellecour

Plusieurs participants, dont la Darly, ont proposé de continuer T9 jusqu'à Part-Dieu pour bénéficier d'un accès au cœur de Lyon sans correspondance. Selon eux, ce prolongement permettrait également de décharger les lignes fortes existantes (métro B et C3).

Un participant a suggéré que ce terminus soit situé à Part-Dieu Auditorium, utilisant la voie de terminus centrale récemment aménagée.

Un autre participant a proposé que T9 soit prolongé jusqu'à Bellecour, absorbant ainsi le projet T8.

Des expressions en faveur d'un terminus avant la connexion à T1

Certains participants se sont interrogés sur la nécessité de continuer T9 sur l'infrastructure existante de T1 puis T4 sur le secteur de La Doua. Une correspondance pour rejoindre Charpennes ne leur semble pas problématique et cette solution permettrait de réduire le coût du projet.
Elle limiterait également le risque d'exploitation complexe représenté par la mutualisation de l'infrastructure pour trois lignes de tramway.

Ils ont proposé de positionner le terminus de T9 à Croix-Luizet ou à La Doua Gaston Berger. La station La Doua Gaston Berger pourrait ainsi devenir un pôle d'échanges entre T1, T4, T6 et T9, puisque le terminus du T6 s'effectue à cette station.

Prolonger le T9 au-delà de Charpennes, jusqu'à la Part Dieu, sans modifier les lignes T1 et T4 existantes risquerait d'impacter la fiabilité et la régularité de la ligne et imposerait la création d'un nouveau terminus à Part Dieu et la modification du tracé d'autres lignes de transport en commun, afin d'éviter un tronc commun trop long. Le secteur Thiers Lafayette est en effet déjà saturé aujourd'hui (T1, T4, C3) et ne pourrait pas accueillir une nouvelle ligne forte. Néanmoins, la réalisation de T9 n'obère pas à long terme la possibilité, dans le cadre d'une refonte de l'exploitation des différentes lignes de tramway, d'une liaison sans rupture de charge vers la Part Dieu.

En ce qui concerne la desserte de Charpennes, le SYTRAL a expliqué que c'était l'un des objectifs attendus du projet, soutenu fortement par les élus, pour relier Vaulx-en-Velin et Villeurbanne Saint Jean au cœur d'agglomération, et permettre la connexion avec les lignes A et B du métro.

Un terminus avant la connexion à T1 ou un terminus à La Doua Gaston Berger ne permettrait pas de remplir cet objectif.
Enfin, le SYTRAL a expliqué que le T4 sera prolongé jusqu'à IUT-Feyssine dans le cadre du projet T9.

• Zoom sur la variante locale à Villeurbanne

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :
15,4% des contributions ont pour sujet les variantes locales à Villeurbanne

- **65% de ces contributions expriment une préférence pour la variante Feyssine / Einstein**
- **35% de ces contributions expriment une préférence pour la variante Salengro / rue du Luizet**

La variante locale à Villeurbanne a suscité de nombreux échanges, révélant des visions contradictoires sur le devenir du quartier.

Une préférence pour un passage par Feyssine / Einstein

Les partisans d'un passage par Feyssine / Einstein ont présenté plusieurs arguments :

- Il offre un parcours plus direct, notamment pour les habitants de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne Saint-Jean dont l'objectif est de rejoindre le campus ou Charpennes rapidement.
- Ce tracé permet des circulations plus fluides, et favoriser ainsi la sécurité des piétons, et notamment des enfants.
- Il a moins d'impact sur la végétation existante.
- Il génère moins de nuisances sonores, par son tracé en ligne droite.
- Il dessert les entreprises situées rue Einstein.
- Son insertion a été estimée plus facile du fait de la largeur de la voirie, permettant notamment la création de pistes cyclables confortables.

Quelques participants ont pointé l'importance de préserver la Nécropole de Lyon, s'interrogeant sur l'impact foncier de T9 si cette variante était retenue.

Les partisans d'un passage par Feyssine/Einstein ont aussi mis en avant leur opposition à l'égard du passage par Salengro / rue du Luizet, pour les arguments suivants :

- Ce tracé encouragera le développement de projets immobiliers. Les participants ont affirmé leur attachement au caractère pavillonnaire du secteur.
- Ils ont aussi exprimé leurs inquiétudes à l'égard des nuisances sonores qui seraient générées par le passage des rames dans des courbes serrées.
- L'impact de la variante sur les arbres de l'avenue Salengro a été considéré comme négatif.
- La réduction de la circulation qu'implique cette variante a été soulignée. Les commerçants et entreprises de ce tracé ont exprimé la difficulté qu'ils auraient à fonctionner avec cette variante du fait des accès routiers limités pour leurs activités.
- Enfin, le coût plus important de cette variante a été considéré comme un argument complémentaire pour l'écarter.

Des participants ont rappelé que la consultation en cours sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement mettait en avant la préservation d'îlots de calme, pour inviter à concentrer les circulations sur les avenues. Or, un passage de T9 par l'avenue Salengro induirait des reports de circulations dans les rues alentour. Pour ces personnes, le développement de la place Croix-Luizet doit passer par de l'aménagement urbain et une ouverture sur le parc, plutôt que par l'arrivée du tramway.

Des expressions en faveur du passage par Salengro / rue du Luizet

Le passage par l'avenue Salengro et la rue du Luizet a été plébiscité par ses partisans, au regard de sa desserte de quartiers résidentiels et d'équipements. Voici les arguments présentés :

- L'arrivée du tramway permettra d'apaiser le quartier tout en l'engageant fermement dans la transition écologique.
- L'opportunité de la requalification de l'entrée de ville de Villeurbanne à cet endroit a été soulignée (atténuation du bruit et de la pollution, diminution des circulations de transit, sécurisation des cheminements vélo), même si les participants se sont accordés à dire qu'il y aurait un impact non négligeable sur l'accessibilité des entreprises de l'avenue Salengro.
- Enfin, le choix de ne pas desservir la place Croix-Luizet avec T6 a été regretté par des participants à la concertation de T9. Ces derniers ont souligné que T9 pourrait assurer la desserte en tramway du nouveau quartier du « terrain des sœurs ». Selon eux, l'ajout d'une station augmenterait par ailleurs l'attractivité de la ligne.

Cette variante a fait l'objet d'une contribution collective transmise par le groupe local EELV (Europe Ecologie Les Verts), exprimant son soutien au passage par Salengro / rue du Luizet pour les mêmes arguments.

Une expression en faveur de la mise en œuvre des deux variantes, avec deux sens de circulation dissociés pour T9

Un participant a évoqué la possibilité que les deux variantes soient créées et qu'elles correspondent chacune à un sens de circulation du tramway.

Le SYTRAL et la commune de Villeurbanne ont expliqué que le scénario avec les deux variantes pour une circulation dissociée de T9 avait été étudié, puis exclu pour des raisons d'exploitation et de coût.

• Plusieurs tracés alternatifs proposés

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :
3% des contributions suggèrent des tracés alternatifs.

Plusieurs tracés alternatifs ont été proposés pendant la concertation, dans les secteurs suivants :

La Soie / La Balme / La Tase

Des participants ont suggéré deux tracés alternatifs dans ce secteur :

- L'utilisation de l'infrastructure de T3 pour T9
- Un passage plus au Nord, par l'avenue de Bohlen, la rue Jacquard ou la rue Marius Grosso

Ces propositions étaient motivées à la fois par la nécessité de modifier le terminus, en desservant au plus proche le pôle d'échanges multimodal, et à la fois par le souhait d'éviter l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, jugée trop contrainte en termes d'insertion.
Ces propositions ont aussi recueilli des avis contraires. Ainsi, des participants ont estimé qu'un passage par la rue Jacquard n'était pas envisageable du fait des livraisons du centre commercial.

Le SYTRAL est revenu sur l'analyse multicritère qui a permis de retenir le tracé soumis en concertation, et d'écarter les autres scénarii.

- *Le passage de T9 sur les voies de T3 a été écarté du fait de la complexité d'exploitation, avec déjà 3 lignes sur ces voies (T3, T7, Rhônexpress), de la différence forte de niveau altimétrique entre T9 et T3 au niveau du Boulevard Urbain Est et d'un manque de place pour créer un nouveau terminus permettant une exploitation fluide*
- *Le passage de T9 par l'avenue de Bohlen ne permet pas d'améliorer la desserte des quartiers prioritaires du Sud de Vaulx-en-Velin, le profil de la voirie est contraint et des usages y sont incompatibles avec l'arrivée de T9*
- *Le passage de T9 par la rue de la Poudrette impliquerait le dévoiement de réseaux structurants de l'agglomération, un impact foncier important, et la saturation du carrefour Canuts / Poudrette déjà très contraint*
- *Le passage de T9 par la rue Jacquard n'améliore pas la desserte des quartiers prioritaires du Sud de Vaulx-en-Velin. Il impliquerait des démolitions importantes de bâtis, et le profil de voirie est très contraint*
- *Enfin, le passage sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté a été retenu car il favorise l'intermodalité avec le pôle d'échanges multimodal de la Soie (métro A et T3), il dessert les quartiers Politique de la ville du Sud de Vaulx-en-Velin, et il présente l'opportunité de requalifier l'axe Bataillon Carmagnole Liberté*

Centre-ville de Vaulx-en-Velin et quartiers Est

Des habitants du centre-ville de Vaulx-en-Velin et du Village ont évoqué un passage plus au Nord, suggérant d'emprunter l'avenue Allende. Les arguments pour cette proposition étaient de plusieurs ordres :

- Une meilleure desserte des habitants du Village
- La desserte de la sécurité sociale et Pôle Emploi
- Un moindre impact sur l'avenue Dimitrov

Les échanges ont parfois été vifs sur ce sujet, des habitants du Sud de Vaulx-en-Velin expliquant la nécessité d'un passage sur l'avenue Dimitrov, pour desservir le marché et les équipements du centre-ville.

Un participant a suggéré d'étudier un tracé différent pour offrir une desserte plus centrale de la Zone industrielle de la Rize, qui pourrait devenir un terroir pour l'industrie et l'artisanat de demain. Il n'a cependant pas formulé de proposition concrète.

Le SYTRAL est revenu sur l'analyse multicritère qui a permis de retenir le tracé soumis en concertation, et d'écarter les autres scénarii.

- *Le passage de T9 par l'avenue Allende a été écarté car il induit un linéaire plus long, une attractivité moindre, une desserte moins efficace, et l'insertion du tramway sur un axe récemment requalifié. Par ailleurs, les travaux sur les réseaux souterrains y seraient complexes.*

- *Le passage de T9 par l'avenue Dimitrov et la rue Emile Zola a été retenu car il dessert des bassins de vie, son tracé répond aux ambitions des Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain (NPNRU), et il offre l'opportunité de réaménager ces axes.*

Villeurbanne Saint-Jean

Le secteur Saint-Jean a fait l'objet d'une proposition de tracé alternatif pour desservir le quartier historique :

- Il a été suggéré d'utiliser le prolongement de l'avenue d'Orcha, la rue de l'ancienne Digue puis la rue des Coquelicots.

Le SYTRAL a expliqué qu'un tel itinéraire limiterait l'attractivité de T9 car il en rendrait l'itinéraire plus long. Par ailleurs, le coût du projet en serait augmenté. Enfin, la rue de l'ancienne digue constitue un réservoir de biodiversité inscrit dans la trame verte de la Métropole.

Les Buers / Croix-Luizet / La Doua

Des tracés alternatifs aux deux variantes ont été proposés, soit plus au Nord, soit plus au Sud :

- Un passage de T9 au Nord, via le boulevard Laurent Bonnevay, pour desservir l'IUT de la Feyssine et l'avenue Niels Bohr, pour rallier le Transbordeur et la cité internationale
- Un passage de T9 par la rue Jean-Baptiste Clément
- Un passage de T9 par l'avenue Salengro jusque Charpennes, qui permettrait une desserte plus rapide de Charpennes
- Un passage plus au Sud, par la rue Alfred Brinon, avec un ouvrage de franchissement du canal à ce niveau

Le SYTRAL est revenu sur l'analyse multicritère qui a permis de retenir le tracé soumis en concertation, et d'écarter les autres scénarii.

- *Le passage de T9 par Laurent Bonnevay n'a pas été retenu car il induit un tracé plus long, sa desserte ne serait limitée qu'à un seul côté de la ligne, l'attractivité de T9 en serait donc réduite.*
- *Le passage par l'avenue Salengro directement jusqu'à Charpennes n'a pas été retenu car l'insertion de T9 serait globalement contrainte sur toute l'avenue, et très contrainte à l'approche de Charpennes. Le coût de ce scénario serait nettement plus élevé.*
- *Le passage par l'avenue Salengro puis la rue Jean-Baptiste Clément n'a pas été retenu du fait d'une insertion très contrainte, de la suppression d'alignements d'arbres et des nombreuses acquisitions qu'il impliquerait. Par ailleurs, l'exploitation du tramway rue Jean-Baptiste Clément serait complexe.*
- *Un passage par le cœur du quartier des Buers n'a pas été retenu car elle est incompatible avec l'insertion du nouveau pont sur le canal. Par ailleurs, un pont plus au Sud aurait un fort impact paysager et serait peu adapté à l'aménagement des berges. Enfin, les rues sont trop étroites pour y insérer T9.*
- *Le tracé retenu permet de relier Vaulx-en-Velin et Villeurbanne Saint Jean au cœur d'agglomération, il permet l'interconnexion à Charpennes avec les lignes A et B du métro, il dessert le quartier des Buers et les campus. Enfin, il permet la mutualisation des infrastructures tramway.*

A retenir

Le tracé est globalement accepté. Toutefois, les participants formulent des propositions d'ajustements pour améliorer la desserte de certains secteurs et éviter des contraintes trop fortes d'insertion à d'autres endroits. Ils envisagent aussi parfois des prolongements.

La variante locale à Villeurbanne a été fortement débattue, avec des arguments différents pour défendre chacun des itinéraires proposés. La variante sollicitée est celle du passage par la rue de la Feyssine et l'avenue Albert Einstein. Par ailleurs, les participants ont exprimé le souhait de voir l'avenue Salengro apaisée.

C. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS

Le positionnement des stations a fait l'objet de nombreuses expressions, tant pour les stations dont le positionnement était proposé par le SYTRAL, que pour les stations dont le positionnement restait à envisager dans le cadre de la concertation.

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :
11,9% des contributions ont pour sujet les stations et leur implantation.

Ci-après sont listées l'ensemble des expressions sur ces stations, secteur par secteur.

• Les stations du secteur La Soie / La Balme / La Tase

Dans ce secteur, 4 stations étaient proposées dans le projet soumis à concertation, avec un positionnement défini.

Station La Soie
Déjà évoquée plus haut, le positionnement de la station terminus La Soie a fait l'objet de plusieurs expressions, et propositions alternatives en faveur d'un rapprochement du pôle d'échanges multimodal.

Station Brunel
Les participants ont confirmé le positionnement proposé à proximité de la place Cavellini, en cohérence avec la station actuelle de bus.

Station Catupolan
Pour cette station, des demandes ont été exprimées : la proximité avec le centre des impôts et la desserte plus directe de la Cité Tase.

Station La Balme
Aucun avis n'a concerné spécifiquement cette station.

Demande d'un arrêt complémentaire entre La Balme et Catupolan
Certains participants ont demandé une station complémentaire d'interconnexion avec T3.

Globalement, les habitants des quartiers La Balme et la Tase ont insisté à plusieurs reprises sur le maintien nécessaire des stations proposées - Brunel, Catupolan et La Balme - pour faciliter leur accès au T9, et donc au centre-ville de Vaulx-en-Velin.

• Les stations du secteur Centre-ville et quartiers Est

Dans ce secteur, 3 stations étaient proposées, dont la station Stade Jomard avec un positionnement défini, et deux autres stations qui restaient à positionner en concertation.

Station Stade Jomard

Pour cette station, les participants ont confirmé le besoin de desservir à la fois les entreprises de la zone industrielle de la Rize et les habitants du secteur pavillonnaire situé à l'Ouest de l'avenue Paul Marcellin.
Pour répondre à ces objectifs, plusieurs participants ont proposé de positionner la station plus au Sud, au croisement avec l'avenue Grand Clément, au niveau du rond-point de sortie du pont.

Station à positionner avenue Georges Dimitrov

Les participants ont proposé trois positionnements pour cette station :

- Au croisement avenue Dimitrov / avenue Marcellin, dans un objectif de proximité du Village et de desserte du collège Valdo.
- Place Carmellino pour desservir le marché et l'accès secondaire à l'ENTPE, également pratique pour les écoles Anne Frank et Makarenko, peu éloigné du collège Valdo et à distance des habitations.
- A proximité de la place Carmellino mais pas sur la place, pour que la station soit à proximité du marché sans en entraver le fonctionnement.

Station à positionner rue Emile Zola

Les participants ont évoqué quatre positionnements pour cette station :

- Devant le commissariat de police, pour la liaison avec C3
- Un peu plus à l'Ouest, pour la desserte de la Mairie, du centre culturel Charlie Chaplin, du Lycée Doisneau et de l'entrée principale de l'ENTPE dont la visibilité depuis la station serait optimale
- Au milieu des commerces, au croisement de la rue Condorcet. Cette proposition a aussi eu ses contradicteurs qui considéraient qu'elle était à exclure pour ne pas gêner le fonctionnement des commerces.
- A l'Ouest de la rue, au niveau du nouveau Casino

Les jeunes du Centre social Le Grand Vire, dans leur contribution, ont proposé que l'arrêt soit dénommé « Hôtel de Ville – Grand Vire ».

Globalement, les participants ont invité à avoir des stations cohérentes entre T9 et C3.

• Les stations du secteur Mas du Taureau

Dans ce secteur, deux stations étaient proposées : la première à positionner sur l'avenue Maurice Thorez et la seconde avec un positionnement défini par le SYTRAL, sur le secteur du Mas du Taureau.

Station à positionner Avenue Maurice Thorez

Deux positions ont été évoquées par les participants :

- Au début de l'avenue, pour desservir le secteur Grand Vire
- Au milieu de l'avenue, au niveau de l'arrêt actuel du C3 (Lesire), pour desservir les équipements (mosquée, piscine, écoles) et assurer l'interconnexion avec C3.

Station Mas du Taureau

Les participants ont globalement exprimé leur étonnement sur le positionnement de cette station dans un secteur aujourd'hui « vide » et éloigné du cœur du quartier : la place Guy Moquet. Cette remarque montre la difficulté pour les riverains actuels de se projeter dans le quartier de demain. La station desservira la médiathèque et son parvis, le parc et les logements prévus dans le projet urbain (ZAC Mas du Taureau).

• Des expressions sur la meilleure combinaison des trois stations à positionner à Vaulx-en-Velin

Dans le cadre des ateliers dans les secteurs Mas du Taureau et Centre-ville et quartiers Est de Vaulx-en-Velin, les participants ont été invités à s'exprimer sur la meilleure combinaison des trois stations à positionner, en prenant en compte les contraintes liées aux distances entre les stations, et les arguments qu'ils avaient émis pour chacune des stations.
Les participants ont synthétisé leurs arguments : la combinaison de stations qui a retenu la majorité des expressions est la suivante :

- Une station positionnée au niveau de la place Carmellino ou à l'angle des avenues Marcellin et Dimitrov
- La suivante au début de la rue Emile Zola
- Et la dernière au niveau de la piscine Jean Gelet

Les participants se sont accordés pour dire que cette combinaison permettait la desserte la plus intéressante de l'ensemble des équipements.

• Les stations du secteur Saint-Jean de Villeurbanne

Dans ce secteur, deux stations étaient proposées dans le projet soumis à concertation : une station Saint-Jean Centre avec un positionnement défini par le SYTRAL, et une station qui restait à positionner sur le nouvel axe à créer par le projet urbain (ZAC Saint-Jean).

Demande d'une station complémentaire entre Mas du Taureau et Saint-Jean Centre

Certains participants rencontrés lors du stand mobile à l'école Saint Exupéry du quartier de Saint-Jean à Villeurbanne et lors de la balade urbaine se sont dits surpris de la distance entre les deux stations. Ils ont exprimé le besoin de desserte du début de l'allée du Mens, de l'école Madrasa, et de la copropriété Ile du Mens. Lors de la balade urbaine dans le quartier Saint Jean, un représentant de l'association des Chalets de Villeurbanne et de la copropriété de l'Ile du Mens a proposé un arrêt supplémentaire au niveau de l'école ou avenue d'Orcha, ou le positionnement plus au Sud de la station Mas du Taureau.

Station Saint-Jean Centre

La position de cette station n'a pas été remise en question. Les habitants ont exprimé une forte attention quant à la connexion entre la Cité Saint-Jean et T9 (modes doux, bus). Certains ont souligné le besoin de connaître mieux le projet urbain (ZAC Saint Jean) qui induit la position de cette station.

Station à positionner sur le nouvel axe

Les participants ont été unanimes sur la position de cette station au Nord de la rue de Verdun, pour plusieurs raisons : la correspondance avec le bus 37, la desserte des puces du canal et la proximité des habitants de la rue de Verdun.

- **Les stations du secteur Les Buers / Croix-Luizet / La Doua / Charpennes**

Station Buers Salengro
L'emplacement de cette station n'a pas fait l'objet d'avis spécifique.

Station sur la variante Salengro / rue du Luizet
Pour les participants, cette station est à concevoir en lien avec la desserte du quartier des Poulettes et le réaménagement de la place Croix-Luizet. Son positionnement n'a pas été questionné par les participants.

Stations communes à T1
Les positions de ces stations n'ont pas fait l'objet de propositions alternatives. En revanche, les participants ont exprimé leur attention à la qualité des interconnexions entre les différentes lignes de tramways (cf. chapitres suivants).

Station terminus Charpennes
Plusieurs participants ont confirmé que l'arrêt au Nord de la rue Bellecombe, entre la place Charles Hernu et la rue Dedieu, permettrait d'apaiser la rue tout en facilitant la correspondance avec les lignes A et B du métro vers Lyon.
Quelques participants ont suggéré d'utiliser le terminus existant sur le cours Vitton.

Le SYTRAL a expliqué que la localisation envisagée pour le terminus vise à ne pas dégrader la fiabilité des lignes T1 et T4. Le retournement des rames de T9 pourra ainsi se faire en dehors de l'infrastructure T1 / T4.
Le réemploi de l'actuelle zone de manœuvre cours Vitton ne permettrait pas de garantir la fiabilité de l'exploitation des 3 lignes T1, T4 et T9.

Le SYTRAL a précisé que le positionnement précis des stations sera travaillé dans le cadre des études avant-projet.

A retenir

Les participants ont globalement apprécié les implantations de stations proposées par le SYTRAL et les ont confirmées. Ils ont parfois suggéré des ajustements, voire l'ajout d'une station, dans l'objectif d'améliorer la desserte des équipements et la cohérence avec les lignes de bus existantes.

Les stations qui restaient à positionner dans le cadre de la concertation ont fait l'objet de propositions. Dans le centre-ville de Vaulx-en-Velin, la station la plus à l'Est a suscité des débats entre une position place Carmellino ou au croisement des avenues Marcellin et Dimitrov.

Pour les autres stations, les localisations suivantes sont affirmées :
- secteur Hôtel de ville, au niveau du Centre culturel Charlie Chaplin,
- secteur Thorez/entrée du Mas du Taureau, à proximité de la piscine,
- secteur Saint-Jean Nord, au niveau de la rue de Verdun.

D. LE CADRE DE VIE AUTOUR DE T9

L'insertion du tramway a été au cœur des échanges pendant la concertation, tant pour exprimer des inquiétudes que pour émettre des propositions concrètes.
Ce sujet a été abordé sous deux angles :

- A l'échelle du projet, par thèmes liés à l'amélioration du cadre de vie et à l'expression d'une vision de la ville de demain avec l'arrivée de T9
- Par secteur avec des expressions très localisées rue par rue

Des attentes fortes en vue de la préservation voire de l'amélioration du cadre de vie

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

- **12% des contributions ont évoqué le cadre de vie et l'aménagement des espaces publics**
- **8,3% l'environnement et la végétalisation**
- **6,6% les nuisances sonores et les vibrations**
- **7,7% la sécurité**
- **5% le développement des activités économiques et les commerces**
- **1,1% le devenir des bâtiments patrimoniaux du Sud de Vaulx-en-Velin**

La place des différents modes de déplacement dans l'espace public a aussi généré beaucoup de contributions :

- **24,7% des contributions ont abordé la place de la voiture**
- **20,2% celle des modes doux**
- **15% celle des autres lignes de transport en commun.**

Note : les contributions ont parfois évoqué plusieurs sujets.

• L'amélioration générale du cadre de vie et l'aménagement des espaces publics

Les participants ont exprimé leurs attentes à l'égard de la valorisation des quartiers traversés : propreté, silence, éclairage public de qualité.
Un participant a dit vouloir des couleurs dans l'espace public.
Un autre a évoqué l'esthétique urbaine qu'apporterait le tramway.
Un dernier enfin a proposé que le tramway soit alimenté par batteries afin d'éviter la pose de lignes aériennes de contact, qu'il estime nuisibles pour la qualité du paysage urbain.
Le Centre social Le Grand Vire, dans sa contribution, a dit apprécier l'embellissement de la ville induit par le projet.
Enfin, les acteurs du campus universitaire LyonTech-La Doua ont affirmé leur attente d'un traitement qualitatif des espaces publics du campus.

• La végétalisation de la plateforme et de ses abords

Les participants ont montré leur attention à l'égard de l'environnement et de la place de la nature en ville qu'ils souhaitent voir développée.

Ils ont exprimé leur attachement à ce que l'existant soit préservé:

- Conservation des arbres tout le long du tracé, et notamment avenue Bataillon Carmagnole Liberté, avenue Paul Marcellin, rue Emile Zola, avenue Roger Salengro ou rue Albert Einstein le cas échéant
- Préservation de la roseraie du petit bois gérée par des habitants du Mas du Taureau
- Préservation de la verdure dans le secteur du Grand Bois au Mas du Taureau
- Maintien au maximum des pelouses aux abords des immeubles avenue Dimitrov
- Préservation de la biodiversité, et notamment des oiseaux

Ils ont aussi affirmé leur souhait d'une plus grande végétalisation des secteurs traversés, citant :

- L'engazonnement attendu de la plateforme qui apportera de la fraîcheur
- La plantation de fleurs et de nouveaux arbres, avec une attention à ce qu'ils ne réduisent pas la visibilité des vitrines des commerçants
- La plantation d'arbres autour des stations pour favoriser l'ombrage naturel

Dans sa contribution, le conseil de quartier du Pont des Planches s'est interrogé sur la durée de vie et la maintenance de l'engazonnement de la plateforme, ainsi que sur la perméabilité des sols avec l'infrastructure.

Le SYTRAL a répondu que tout au long du tracé, l'ambition était de maintenir les arbres existants dès que cela était possible. En l'occurrence, les alignements d'arbres sur les trois avenues citées seront préservés.
Par ailleurs, le retour d'expérience sur la réalisation de plateformes tramway engazonnées est aujourd'hui bien connu. La durée de vie des parties engazonnées et la longévité des voies sont maitrisées. Une réflexion sera à mener pendant les études de conception sur les essences, pour offrir une meilleure résistance à la sécheresse.
Enfin, le SYTRAL a apporté des précisions sur les modalités de réalisation de voies perméables qui favorisent l'enracinement, permettent une infiltration de l'eau et offrent une réserve hydrique à la végétation.

• Des inquiétudes à l'égard des nuisances sonores et des vibrations

Si quelques-uns ont mis en avant le fait que le tramway va contribuer à apaiser l'ambiance sonore des rues, la plupart d'entre eux se sont dits inquiets des nuisances sonores générées par le futur tramway.

Ces inquiétudes ont particulièrement été exprimées dans les secteurs suivants :

- Place Charles Hernu et rue Bellecombe à Charpennes, qui subissent déjà d'importantes nuisances sonores. Les tramways sont perçus comme bruyants dans les virages.
- Sur le tronçon mutualisé avec T1 et T4, les riverains ont dit déjà souffrir du bruit généré par ces deux lignes.
- Sur les deux variantes locales à Villeurbanne, les rues sont considérées comme déjà trop bruyantes par leurs habitants.
- Avenue Dimitrov, pour la même raison.
- Dans la petite Cité Tase, quelques riverains se sont dits déjà gênés par le bruit de T3.

Globalement, ce sont les virages et les grincements du tramway qui inquiètent, plus rarement les nuisances sonores liées aux stations, à l'ouverture/fermeture des portes et aux flux qu'elles génèrent.

Deux participants se sont dits inquiets des vibrations que pourraient générer les rames, notamment dans le secteur de la Soie.

• Une attention portée à la sécurisation de T9 et de ses abords

La sécurité a été l'un des thèmes beaucoup abordés pendant la concertation selon plusieurs angles :

- La sécurité de la plateforme : les participants ont souhaité que celle-ci soit conçue de manière à empêcher les rodéos urbains (proposition d'installer des plots limitant les intrusions)
- La sécurité dans les rames : plusieurs participants ont alerté quant au potentiel élevé d'incivilités dans le tramway, nuisant à la sécurité des conducteurs et voyageurs
- La sécurité en station : certains participants ont insisté sur la nécessité de penser la position des stations, afin notamment de ne pas y favoriser de trafics illégaux. Un participant a évoqué la mise en place de caméras de vidéoprotection
- La sécurité des piétons aux abords du tramway : T9 est vu par de nombreux participants comme une opportunité d'apaiser la voirie et donc d'améliorer la sécurité de tous, et notamment des piétons et vélos. A l'inverse, certains ont dit leur crainte à ce que l'arrivée de T9 dans des voiries déjà saturées renforce la densité des circulations et donc dégrade la sécurité des piétons.

Le SYTRAL a expliqué que l'installation d'un tramway est encadrée réglementairement notamment quant aux questions de sécurité. En effet, la sécurité du projet de tramway et le respect de la réglementation associée fait l'objet d'une instruction (analyse) par le STRMTG avant la délivrance par le préfet des autorisations de travaux puis de mise en exploitation.

La ville de Vaulx-en-Velin a estimé que la restructuration du territoire en cours permettra de régler une partie du sujet de la sécurité. Elle a rappelé les moyens humains de médiation déployés par la commune. Le sujet est par ailleurs abordé en conseils de quartier. Elle a enfin expliqué que la question de la sécurité est prise en compte dans les projets d'aménagement en cours, sur le Mas du Taureau notamment.

• La prise en compte des fonctionnements des activités économiques et commerçantes

Les commerçants et entreprises qui ont participé à la démarche ont exprimé leur extrême vigilance à ce que l'arrivée du tramway prenne en compte le fonctionnement des activités existantes pour ne pas les dégrader.

Ils ont finement questionné le SYTRAL sur les modalités d'organisation des travaux, et les modalités de prise en compte de leur fonctionnement.

Ils ont exprimé leurs inquiétudes notamment à l'égard de l'impact de T9 sur les accès véhicules, tant pour les clients que pour les fournisseurs ou les salariés.

D'autres participants ont cité le potentiel de création de nouveaux commerces et bureaux, citant ces impacts comme positifs et attendus pour la redynamisation des secteurs traversés.

Le SYTRAL a expliqué que la phase travaux faisait l'objet d'une grande attention de sa part afin qu'elle impacte le moins possible la vie quotidienne des secteurs concernés, et notamment le fonctionnement des activités économiques et commerçantes.
Pour cela, la chargée de relations riverains réalise un relevé de contraintes de ces activités pour transmission aux entreprises travaux. Ce relevé a déjà commencé via des entretiens avec chaque acteur concerné le long du tracé.
La chargée de relations riverains est le contact privilégié des acteurs économiques et commerçants, et ce jusqu'à la livraison du projet. Elle assurera le lien entre les riverains et les entreprises chargées des travaux pendant la phase chantier.
Par ailleurs, une commission d'indemnisation à l'amiable sera mise en place pour les activités économiques.

• Le devenir des bâtiments patrimoniaux au Sud de Vaulx-en-Velin

L'usine Nylon, située avenue Bataillon Carmagnole Liberté, a fait l'objet de plusieurs contributions :

- 14 participants ont suggéré sa suppression afin de libérer de la place pour la circulation et de valoriser la façade de l'usine Tase. Il a été rappelé que, le conseil de quartier de La Soie, très attentif au patrimoine, n'avait jamais demandé la préservation du bâtiment Nylon.
- L'ADAPEI, dans sa contribution collective, a attiré l'attention sur l'état de vétusté du bâtiment et les risques liés au passage des piétons à ses abords.
- La Ville à Vélo a estimé que la réduction de la largeur de la rue due à l'usine ne devait pas se faire au détriment de la continuité cyclable et piétonne, ni de la qualité de l'espace public. L'association a exprimé ses doutes quant à la valeur patrimoniale du bâtiment.

Quelques participants ont souhaité connaître l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur le projet.

Lors de la réunion publique communale, la ville de Vaulx-en-Velin a réaffirmé sa volonté de conserver l'usine Tase et l'usine Nylon, bâtiments témoins du passé industriel de la commune. Le projet T9 soumis à concertation a été conçu en intégrant cette donnée d'entrée.
Le SYTRAL a confirmé que le projet soumis à concertation avait été partagé avec l'Architecte des Bâtiments de France. Celui-ci a exprimé dans un courrier adressé au SYTRAL son inquiétude à l'égard de la perte de la mémoire industrielle du site qu'impliquerait la démolition de l'usine Nylon.

• La place accordée aux autres modes de transport sur la voirie

Des inquiétudes sur la circulation et le stationnement automobile pour certains, une attente de la réduction de la place de la voiture au profit des mobilités douces pour d'autres

La place de la voiture a été l'un des sujets les plus abordés pendant la concertation, puisque près de 30% des avis et contributions l'ont évoquée.

Les participants ont exprimé deux positions assez différentes :

- Certains (12%) se sont réjouis de la réduction de la place de la voiture, convaincus que l'arrivée du tramway et le réaménagement des voiries seront de nature à inciter chacun à repenser ses modes de déplacement,

- La plupart (80%) ont exprimé leurs fortes craintes pour les raisons suivantes :

  - Ils ont posé beaucoup de questions quant aux reports de circulation sur les rues avoisinantes, du fait des suppressions de sens de circulation ou des réductions de capacité des voiries. Cette inquiétude a concerné les secteurs suivants : La Soie/La Balme/LaTase, le centre-ville de Vaulx-en-Velin et le secteur des Buers/Croix-Luizet/La Doua. Il a été demandé à plusieurs reprises de disposer d'informations sur le sujet.

  - Les riverains se sont inquiétés quant à l'accessibilité de leurs habitations et parkings. L'accès au cabinet de kinésithérapie rue Bellecombe a fait notamment l'objet de 3 contributions, dont l'une par les professionnels eux-mêmes.

  - Les activités économiques et les commerces ont aussi exprimé leurs inquiétudes quant au maintien de leurs accès, à Vaulx-en-Velin sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et l'avenue Dimitrov, à Villeurbanne sur l'allée du Mens, le Nord du quartier Saint-Jean, l'avenue Salengro et la rue Bellecombe.

  - De manière générale, la réduction du stationnement a été questionnée dans un contexte déjà perçu comme difficile. Dans le secteur de La Soie, le centre-ville de Vaulx-en-Velin et le secteur Saint-Jean de Villeurbanne, les riverains craignent de ne plus pouvoir se garer, anticipant l'utilisation des places de stationnement par les usagers de la ligne T9. Des propositions de création de parking relais ont été formulées (cf. chapitres suivants).

Le SYTRAL a répondu que des études circulation et stationnement étaient en cours et que des temps d'échanges sur le sujet seraient organisés pendant la concertation continue.
Par ailleurs, il a été précisé que les accès riverains seraient maintenus et/ou rétablis dans le cadre du projet.

Des questions sur la place des bus sur la chaussée

Les participants à la concertation ont souvent demandé comment les lignes existantes de bus et T9 circuleraient de concert sur la voirie. Plusieurs sujets ont été évoqués :

- Le devenir des voies de bus sur l'avenue Roger Salengro de Villeurbanne, si T9 devait passer par cet axe.
- La mutualisation de la plateforme entre T9 et C3, à Vaulx-en-Velin.

En ce qui concerne les lignes existantes, les participants ont émis des propositions concrètes de restructuration du réseau de bus, en lien avec l'arrivée de T9 (cf. chapitres suivants).

Le SYTRAL a expliqué que la circulation des bus sur le site propre de T9 était une possibilité, au détriment de l'engazonnement de la plateforme et avec des arrêts de bus à étudier finement dans la nouvelle configuration.
T9 et C3 pourront fonctionner de concert sur la même plateforme, avec des lignes aériennes de contact différentes, comme T1 et C3 actuellement.

La demande de cheminements vélos et piétons sécurisés et confortables le long de T9

Les participants ont exprimé le souhait que la place des modes doux sur la voirie soit renforcée dans le cadre du projet.

Concernant le vélo, une proposition concrète a été formulée : l'installation de plots visant à séparer les voies vélos des autres flux de circulation.
Un participant a précisé que les vélos cargo devaient être pris en compte dans la conception des itinéraires vélos.
Un autre a souhaité l'installation de borne de recharge pour les véhicules à assistance électrique.

La Ville à vélo a insisté sur la nécessité de prévoir des intersections sécurisées. L'association a notamment cité l'enjeu de sécurité au croisement de la piste cyclable du T3 et de la future Voie Lyonnaise 10 avec le Boulevard Urbain Est.

Concernant les piétons, les participants souhaitent que les cheminements piétons tout au long du tracé soient confortés voire améliorés dans le cadre de la requalification de la voirie, et ce via :

- Des trottoirs larges et végétalisés
- Des traversées piétonnes sécurisées, qui prennent en compte les enjeux des personnes à mobilité réduite et les problématiques rencontrées par les malvoyants notamment.

Le SYTRAL et ses partenaires ont confirmé que l'objectif du projet était de redonner toute leur place aux déplacements doux (vélos, piétons) et aux transports en commun (tramway et bus), et donc de proposer des trottoirs confortables.

Des attentes fortes sur l'insertion du tramway dans les rues du tracé

Cette partie recense l'ensemble des avis exprimés quant à l'insertion fine du T9 dans les rues concernées.

1) A Vaulx-en-Velin

- **Secteur La Soie / La Balme / La Tase**

Avenue Bataillon Carmagnole et rue de la Poudrette
L'insertion de T9 avenue Bataillon Carmagnole Liberté et rue de la Poudrette a suscité de nombreuses craintes, interrogations et contributions.

En ce qui concerne l'impact sur la circulation, les avis ont parfois été contradictoires :

- Quelques-uns se sont dits favorables à la mise en sens unique de la voie, pour améliorer la sécurité des piétons.
- A l'inverse, la plupart des habitants ont estimé que cela reporterait la circulation dans les rues alentour, et notamment dans les venelles de la petite Cité Tase, induisant des nuisances nouvelles pour les riverains de ce secteur actuellement tranquille.

Sur le stationnement :

- Les riverains ont exprimé leurs inquiétudes à l'égard du stationnement, rappelant que leur quartier était souvent utilisé comme parking par les visiteurs du stade. Ils ont suggéré de réduire les places de stationnement des entreprises plutôt que toucher à celles des riverains.
- Un participant a suggéré qu'un stationnement payant pour les riverains soit instauré pour compenser la diminution du nombre de places sur l'avenue, à l'image de ce qui est pratiqué à Lyon ou Villeurbanne.

Sur les accès à l'ESAT Léon Fontaine :

- Dans sa contribution, l'ADAPEI a souhaité que l'entrée/sortie des flux logistiques de l'ESAT soit maintenue sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, et non reportés sur l'allée du Textile ou sur toute autre voirie.

Sur les alignements d'arbres et la végétalisation :

- A plusieurs reprises, des participants ont exprimé leur attention à ce que les arbres soient préservés sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté.
- Un participant a affirmé que la « forte capacité végétale » sur cette avenue telle que proposée par le SYTRAL était une bonne chose.

Sur l'insertion des rails de service rue de la Poudrette :

- Des habitants du quartier ont souhaité davantage d'informations sur le raccordement technique envisagé entre l'infrastructure T3 et la nouvelle infrastructure T9, afin de comprendre l'impact sur cette rue et le carrefour avec l'avenue des Canuts.

Le SYTRAL a répondu que ce raccordement technique permettait de garantir le bon fonctionnement du réseau de tramway et notamment le remisage des rames de la ligne T9 au centre de maintenance situé à Meyzieu. La position de ces voies de service reste à étudier finement au cours des études d'avant-projet, l'objectif étant de limiter les impacts sur la rue de la Poudrette. En fonction de l'insertion, le fonctionnement du carrefour sera repensé.

Place Cavellini et rue Auguste Brunel

Un participant a souhaité savoir si le passage de T9 réduirait la taille de la place Cavellini. Un autre a suggéré le développement de commerces autour de la station située sur cette même place.
Plusieurs participants ont suggéré la piétonisation complète de la rue Auguste Brunel, rappelant que lors de la dernière révision du Plan local d'Urbanisme et de l'Habitat en 2019, le conseil de quartier s'était opposé à la création de voiries supplémentaires connectées au Boulevard Urbain Est.

Le SYTRAL a répondu que l'insertion du tramway sera adaptée au contexte local, notamment place Cavellini où une station sera implantée.

Boulevard Urbain Est et franchissement du canal de Jonage

Des participants ont rappelé que le Boulevard Urbain Est (BUE) et le Pont de la Soie sont des voies d'accès fortement utilisées car desservant les zones industrielles. Elles sont le lieu fréquent d'accidents de la circulation. L'insertion du tramway y est donc à affiner selon eux.

Plusieurs expressions à ce sujet :

- Un participant a demandé pourquoi l'étude d'un pont passerelle propre au T9 n'a pas été envisagée.
- Un participant a souhaité savoir si T9 circulerait au milieu du pont de la Soie, en soulignant la saturation de la circulation sur ce pont.
- Un autre participant a suggéré de prévoir une voie de dégagement pour la circulation automobile au Sud du Pont de la Soie, au carrefour de l'avenue Garibaldi.

Globalement, les participants ont souhaité disposer d'informations complémentaires à l'échelle du secteur sur l'évolution de la circulation et du stationnement à terme.

Le SYTRAL a expliqué que la création d'un nouveau pont pour T9 avait été étudiée en plusieurs endroits et avait été écartée pour plusieurs raisons : impacts fonciers trop importants, impact fort sur la biodiversité des abords de la Rize, complexité technique.

• Secteur Centre-ville et Quartiers Est

Avenue Paul Marcellin

En ce qui concerne l'arrivée de T9 avenue Paul Marcellin, plusieurs sujets ont été abordés par le conseil de quartier du Pont des Planches :

- La circulation au niveau du carrefour avec l'avenue Grandclément, où le « tourne à gauche » depuis le Pont de La Soie serait rendu compliqué avec le tramway.
- La circulation et le stationnement les jours de match au stade Francisque Jomard : le conseil de quartier a demandé la création de places de stationnement supplémentaires. Un autre participant a suggéré d'autoriser la circulation sur la plateforme tramway de manière exceptionnelle.
- Les accès aux propriétés privées et aux rues qui débouchent sur l'avenue Paul Marcellin : les habitants d'une copropriété en face du stade et les membres du conseil de quartier ont alerté sur la nécessité de préserver les entrées/sorties des logements, équipements et activités industrielles, tout comme de prendre en compte les rues adjacentes.

- Les nuisances sonores : dans sa contribution, le conseil de quartier du Pont des Planches a demandé à ce que la plateforme soit le plus éloignée possible des habitations situées à l'Ouest de l'avenue Marcellin, afin de limiter les nuisances sonores.

Par ailleurs, la préservation des platanes de l'avenue a été demandée par plusieurs participants à la concertation.

Le SYTRAL a répondu que le carrefour entre l'avenue Grandclément et l'avenue Paul Marcellin serait reconfiguré et probablement équipé d'un carrefour à feux afin de prendre en compte le « tourne à gauche » sans congestion. Les études de conception sont en cours.

Avenue Georges Dimitrov

Les participants à la concertation ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'insertion contrainte de la plateforme T9 sur l'avenue Dimitrov :

- Sur le sens unique de circulation, certains ont estimé que l'autre sens de circulation aurait été préférable. Des participants se sont opposés à la mise en sens unique de l'avenue.
- Les habitants de l'avenue (et notamment de la copropriété des Terrasses de l'Ile) se sont interrogés sur les modalités d'entrée/sortie de leurs copropriétés et la possibilité qu'auront les voitures de traverser la plateforme.
- Des alertes ont été exprimées pour que le fonctionnement du marché soit impacté le moins possible, tant pendant les travaux qu'en phase d'exploitation.
- Des regrets ont enfin été exprimés quant à l'impact foncier du projet sur les terrains privés, et notamment les pelouses des immeubles bordant l'avenue.

Rue Emile Zola

Les participants à la concertation ont exprimé leur attention à ce que les vitrines restent visibles avec la nouvelle infrastructure.
Ils ont également demandé à ce qu'une amélioration de la végétalisation soit conduite dans le cadre de T9, notant notamment que les arbres actuels ne poussaient pas.

• Secteur Mas du Taureau

Avenue Maurice Thorez et nouvel axe

L'insertion de T9 dans le quartier du Mas du Taureau est complètement liée au projet urbain porté par la ZAC. Lors des rencontres de la concertation sur ce secteur, l'équipe de la ZAC était systématiquement présente pour répondre aux interrogations des riverains et entendre les suggestions d'aménagement et d'insertion du tramway.

- Un participant a souhaité connaître l'insertion précise du tramway avenue Maurice Thorez, s'interrogeant sur la largeur de la voirie aux abords de la médiathèque.
- Une participante a évoqué l'importance de la préservation de la roseraie du petit bois, gérée par des habitants au Mas du Taureau.
- La préservation de la verdure dans le secteur du Grand Bois a également été souhaitée.
- Le président de la Darly a exprimé le souhait que le nouvel axe soit dédié au T9 et aux modes doux.

2) A Villeurbanne

• Secteur Saint Jean

Avenue d'Orcha et Allée du Mens

L'insertion de T9 dans l'allée du Mens a suscité des questions et inquiétudes :

- Les riverains ont souhaité connaître les impacts fonciers sur cette voirie qui sera élargie.
- Il a été expliqué que LMH avait un projet de rénovation de son terrain de foot sur la copropriété de l'Ile du Mens et qu'il serait important de savoir si T9 impacterait ou non le terrain avant d'en engager la rénovation.
- Il a été à plusieurs reprises rappelé que l'Allée du Mens est très empruntée du fait de la circulation et du stationnement liés aux activités de la zone industrielle, de la mosquée, de l'école et du collège.
- Un locataire d'une parcelle des jardins partagés gérés par l'association des jardins de la Xavière s'est inquiété du devenir de ces parcelles, se demandant quels en seraient les accès une fois T9 en exploitation, et quelles seraient les compensations si elles étaient impactées.

Nouvel axe

Le président de la Darly a estimé que seuls le tramway, les vélos et les piétons devaient pouvoir emprunter le nouvel axe, une voie de circulation automobile n'y étant pas nécessaire.

Les participants à la concertation ont souhaité connaître précisément l'impact du projet sur les jardins ouvriers General Electric (anciennement jardins Alstom) et se sont inquiétés de la relocalisation des parcelles impactées. Ils ont également questionné le devenir des serres d'Emerjean, situées au Sud des jardins General Electric. Un participant a expliqué l'importance de ces espaces d'un point de vue social, alimentaire et environnemental, qui sont également et par ailleurs l'opportunité d'échanges intergénérationnels.

En ce qui concerne l'impact foncier sur le bâti, les participants à la balade dans le quartier ont souhaité connaître précisément les parcelles impactées au Nord de la rue Douaumont.
Le propriétaire d'une des parcelles concernées a exprimé son regret quant à la situation.

Le Rhône Sportif a fait l'objet de plusieurs demandes de préservation, en tant qu'équipement phare du paysage villeurbannais.

Le SYTRAL a expliqué que les propriétaires et certains locataires de parcelles impactées avaient été rencontrés.

Franchissement du Canal

Le franchissement du Canal de Jonage au Nord de la rue de Verdun a suscité des demandes d'explications pédagogiques, l'enchevêtrement des circulations y étant complexe. Globalement, les participants ont appelé à ce que le nouveau pont s'accompagne d'une sécurisation des circulations piétonnes et cyclistes. Ils ont évoqué la circulation, souvent saturée, craignant que le tramway complique la situation, en entrée et sortie de pont.

• Secteur Les Buers / Croix-Luizet / La Doua

Place Charles de Gaulle

La place Charles de Gaulle a été considérée comme complexe pour l'insertion du tramway. Certains ont estimé que la mise en place d'un carrefour à feux apaiserait l'espace pour les piétons et les vélos notamment. Des demandes de précisions ont été demandées quant à l'impact circulation sur cette place avec l'une et l'autre des variantes locales.
Il a aussi été suggéré de repenser l'accès global au périphérique dans le secteur.

Les variantes

Au-delà des contributions exprimées sur les variantes (se reporter au chapitre précédent sur le tracé et les contributions sur les variantes locales), des demandes très précises quant à l'insertion de T9 sur ces voiries ont été formulées :

- Il a été demandé si un passage rue du Luizet impliquait des acquisitions sur la copropriété des Tamaris.
- Un participant s'est interrogé quant aux impacts fonciers rue de la Feyssine, notamment sur le numéro 32 de la rue.
- Il a été demandé si des impacts fonciers étaient à prévoir rue Einstein.

Un participant a évoqué l'opportunité de profiter des aménagements de T9 pour ouvrir la Nécropole nationale de La Doua sur la ville et en permettre la traversée à vélo.

L'infrastructure mutualisée

L'insertion de T9 sur l'infrastructure existante a soulevé quelques réactions en matière d'insertion :

- Il a été suggéré par un participant de modifier le plan de voies à la station La Doua Gaston Berger en installant la zone de manœuvre de retournement de T4 entre les deux voies.
- Un autre participant a proposé d'allonger les stations pour accueillir deux rames à la fois, et réduire le risque d'embouteillages de tram.
- La Ville à vélo a demandé l'amélioration des aménagements cyclables le long de la voie, sans apporter de précision sur ses attentes.
- L'Université Claude Bernard Lyon 1 (UCBL) a rappelé son opposition à l'implantation d'une plateforme de retournement de T9 au niveau de la station Université Lyon 1, au niveau du mail piétons. Elle a demandé à continuer à être associée au travail sur les hypothèses d'implantation sur les autres secteurs du campus.

• Secteur Charpennes

L'insertion de T9 place Charles Hernu et de son terminus rue Bellecombe a posé question, au regard des flux déjà complexes et de leur réorganisation récente.

- Plusieurs habitants du secteur ont exprimé leur attachement à la préservation des terrasses de restaurant rue Bellecombe.
- Un participant a proposé la piétonisation du début de la rue Bellecombe.
- La Ville à vélo a demandé le maintien de la circulation vélo à double sens sur la rue Bellecombe, très empruntée par les cyclistes.

- L'association a demandé à ce que des aménagements cyclables soient prévus place Charles Hernu, afin de fluidifier une circulation vélo perçue comme compliquée.

A retenir

L'opportunité du projet pour l'amélioration du cadre de vie est partagée par les participants qui souhaitent la végétalisation de la plateforme et ses abords, la sécurisation du futur tramway, et un meilleur équilibre des modes de déplacements en faveur des piétons et des vélos.

La question de la place de la voiture est au cœur du projet et de son acceptation. La réorganisation du stationnement et des circulations avec l'arrivée de T9 inquiète. Les participants attendent des précisions sur le sujet.

Quasiment toutes les rues du tracé ont fait l'objet de remarques et suggestions pour une insertion optimale de T9.

E. LE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT AVEC T9

Les participants ont exprimé leur attention à ce que l'offre de transport globale sur le territoire soit cohérente, confortable et facilite leurs déplacements.

- **Le souhait d'un T9 performant, accessible et doté de services spécifiques à bord et en station**

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

Les quatre grandes motivations des répondants à être un futur usager du tramway T9 sont :

- **la rapidité (65,8% des répondants ont cité cet attrait du T9)**
- **la connexion à d'autres modes de transports (51,5%)**
- **la proximité (49,3%)**
- **le transport écologique (49,3%).**

Note : Les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses, parmi les suivantes :
La rapidité, le confort, la proximité, la connexion à d'autres modes de transport, la fiabilité du temps de parcours, la sécurité, le coût, le transport écologique, autre.

A l'inverse, les deux principales raisons de la non utilisation du futur tramway sont dues à :

- **l'itinéraire du T9 qui n'est pas adapté aux déplacements de certains usagers (51,5%)**
- **la préférence pour la voiture (12%).**

Note : Les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses, parmi les suivantes :
Préférence pour la voiture, itinéraire de T9 pas adapté à mes déplacements, horaires de déplacement pas adaptés aux horaires des transports en commun, autre.

La fiabilité de T9 très attendue

Plus de la moitié des participants qui se sont exprimés sur les services attendus pour T9 ont évoqué la nécessité d'une fréquence suffisante, entre 5 et 10 minutes en heure de pointe.

Certains ont insisté sur le besoin d'une amplitude horaire large pour coïncider avec les horaires de travail d'une part et les horaires de fin de spectacle au Centre Charlie Chaplin d'autre part.

La régularité et la continuité de service ont été un point d'attention : plusieurs participants ont en effet évoqué le fait que les bus étaient parfois stoppés dans leur parcours en raison d'incivilités, obligeant les habitants du Mas du Taureau notamment, à rentrer à pied. Ils ont exprimé leur crainte de voir cette situation se reproduire sur T9.

Enfin, les participants ont souhaité que la tarification en vigueur soit maintenue, craignant une augmentation des tarifs avec l'arrivée de T9.

Un développement attendu de services en station

De nombreuses contributions (la moitié des participants qui s'expriment sur les services attendus) ont sollicité la présence de billetteries en station afin de permettre aux voyageurs de se munir d'un titre de transport.

D'autres services ont été évoqués : des chargeurs de téléphone en station, des distributeurs alimentaires et de bonbons, un relais colis, un point La Poste, un kiosque à journaux, une bibliothèque numérique.

Des propositions pour un T9 accessible à tous

L'accessibilité de la nouvelle ligne aux personnes en situation de handicap a été largement abordée, particulièrement lors de la rencontre avec les acteurs du handicap et de l'accessibilité. De nombreuses propositions ont été formulées :

- **Communiquer avec une signalétique visible et simplifiée à bord des rames de tramway**. Exemples : des plans du réseau de transports clairs et simplifié, une couleur différente pour chaque ligne, des circuits lisibles avec de la signalétique FALC (Facile à Lire et à Comprendre).
- **Développer des dispositifs sonores, lumineux et tactiles** pour les personnes malvoyantes. Exemples : des portes clairement indiquées de manière podotactile et avec des contrastes de couleurs, des balises sonores en station pour faciliter le repérage et annoncer les arrivées et départs de rames, un relai oral du chauffeur en cas de panne, des annonces sonores aux tonalités différentes pour annoncer le nom d'un arrêt en approche puis l'arrivée à l'arrêt, un dispositif sonore activable par l'usager sur son smartphone.
- **Développer l'information visuelle en temps réel** pour les personnes malentendantes. Exemple : prévoir une information en temps réel et visuelle pour les tenir informées en cas d'incident voyageur ou de retard, développer la vidéo en langue des signes, permettre aux personnes malentendantes qui signent de s'exprimer en cas d'incident (le bouton d'urgence n'étant pas suffisant).
- **Sécuriser l'entrée et la sortie des rames de tramway**. Exemple : augmenter le temps d'ouverture des portes, ouvrir les portes systématiquement à chaque arrêt, signaler depuis quelles portes le chauffeur voit les gens monter…
- **Garantir un trajet confortable et sécurisé**. Exemple : prévoir davantage de places assises et de poignées dans les rames, réduire l'espacement entre les poignées, surélever certains sièges, les assis-debout ne correspondant pas à tout le monde, installer une barre longitudinale pour se diriger dans la rame en se tenant.

Des expressions en faveur d'une expérience voyageur agréable

Une trentaine de contributions ont évoqué le sujet :

- Certains participants ont insisté sur le confort apporté par le tramway, par opposition au bus, notamment pour des passagers à mobilité réduite.
- D'autres ont dit apprécier l'espace offert dans les rames de tramway.

• La connexion aux lignes TCL existantes

Les participants à la concertation se sont montrés attentifs au devenir du réseau de transport existant, exprimant à la fois des inquiétudes quant à sa dégradation (continuité de service interrompue, retards, fréquences faibles, etc.), des attentes quant à son amélioration, et des propositions concrètes de restructuration.

Des inquiétudes quant à la dégradation du réseau actuel

L'ensemble des lignes du territoire traversé par T9 a fait l'objet d'inquiétudes, les participants exprimant des craintes de les voir se dégrader ou d'être supprimées avec l'arrivée du tramway.

- Ces craintes étaient liées notamment aux évolutions de circulation qui accompagnent T9 : si la circulation est réduite, est-ce que cela concerne aussi les lignes de bus ?

- Quelques participants ont aussi exprimé leur crainte de voir le réseau de transport se concentrer sur T9, nouvelle ligne structurante, induisant la réduction du maillage des lignes existantes. De nombreuses inquiétudes sont à noter notamment quant à la suppression des lignes C3, 7 et 52.

- Des participants ont évoqué les bouchons de tramway déjà observés sur l'infrastructure mutualisée avec la fréquence élevée des T1 et T4 en heure de pointe, craignant que cette situation se dégrade avec l'arrivée de T9.

- Les acteurs du campus universitaire LyonTech-La Doua (Université Claude Bernard Lyon1, INSA, COMUE Université de Lyon, Rectorat) ont insisté sur la nécessité de maintenir inchangée la fréquence de la desserte du campus par les lignes de tramway existantes.

Une attention forte à ce que T9 permette la consolidation des lignes existantes, et la cohérence globale du réseau de 2026 (avec T9 en exploitation)

Certains participants ont estimé que l'arrivée de T9 pouvait, en réorganisant les flux, permettre de renforcer les fréquences et régularité des lignes existantes, tout en allégeant parfois la fréquentation sur les lignes concernées. Ils ont demandé si et selon quelles modalités sera restructuré le réseau dans sa globalité, citant notamment les lignes C3, C8, 7, 37, 52, et 57.

Des propositions concrètes pour plusieurs lignes du réseau

- C3 : Plusieurs participants ont insisté sur la nécessité de bien coordonner C3 et T9 sur leur tronçon commun, avec notamment des stations communes, et des modalités de changement de ligne lisibles et simples. La préservation de C3 sur tout son itinéraire a été demandée à plusieurs reprises.

- Bus 52 : Plusieurs participants, ainsi que le conseil de quartier Pont des Planches, ont invité à réévaluer son existence ou du moins à repenser son tracé pour desservir notamment l'école Youri Gagarine et la zone d'activité Ouest puis les quartiers Pont des Planches, Ecoin et Thibaude.

- Bus 57 : Un participant a suggéré sa suppression.

- Bus 37 : La connexion entre T9 et la ligne 37 a été un facteur clé du positionnement de la station T9 au Nord de la rue de Verdun, les participants qualifiant cette connexion d'indispensable (notamment pour les collégiens de l'établissement Jean Macé). Un participant a suggéré de prolonger le bus 37 de Vaulx Marcel Cachin à Décines Grand Large (en remplacement du 57), tout en réduisant sa fréquence, dès la mise en service de T9. D'autres participants, dont le président de la Darly, ont demandé à ce que cette ligne bénéficie d'un site propre, notamment entre la rue de Verdun et le rond-point Charles de Gaulle, sur le franchissement du Canal.

- Bus 7 : Les participants ont demandé à ce que la connexion soit la meilleure possible entre les arrêts de la ligne 7 et ceux de T9 pour faciliter l'accès au tramway pour les habitants du quartier historique de Saint-Jean. Ils ont également souligné la nécessaire amélioration de la fréquence et de la régularité de la ligne.

- C8 : Des participants ont demandé à ce que sa régularité soit améliorée pour en faire une liaison rapide entre le Village et T9.

Le SYTRAL a expliqué qu'avec la mise en service de T9, une réorganisation globale du réseau de bus est prévue dans les secteurs situés sur le passage du tramway. Cette réorganisation tiendra compte de la nouvelle desserte proposée par T9, mais aussi des autres projets qui seront mis en service à horizon 2026 (T6N et Ligne de l'Est Lyonnais notamment sur les territoires traversés par le T9).
Le SYTRAL a précisé que les lignes de bus seront conservées dans la mesure du possible et a partagé les éléments suivants :

- *Les lignes C8 et 52 devraient voir leur itinéraire modifié : lorsque le projet technique de T9 sera arrêté (à la fin de la concertation), ce sujet sera traité avec les habitants dans la phase de concertation continue.*
- *La ligne 37 : les impacts sur cette ligne sont différents en fonction des deux options de tracé :*
  - *Si T9 emprunte rue de la Feyssine/avenue Albert Einstein, la ligne 37 devrait voir son itinéraire avenue Salengro maintenu.*
  - *Si T9 emprunte avenue Roger Salengro / rue du Luizet, la ligne 37 partagerait la plateforme tramway au moins dans un sens de circulation.*

• Le nécessaire développement de cheminements piétons depuis plusieurs quartiers vers T9

Au cours de la concertation, les participants ont questionné le tracé de T9, mettant parfois en cause la faible desserte de certains secteurs (le Village à Vaulx-en-Velin et le Centre commercial de La Soie, Les Buers et le quartier historique de Saint-Jean à Villeurbanne).
Ils ont été invités à travailler sur les modalités de liaisons de ces quartiers vers T9.

Cheminement depuis le pôle d'échanges multimodal de La Soie

La station T9 et le pôle d'échanges multimodal sont distants de 220 mètres. La correspondance s'effectuera à pied. Les participants ont souhaité qu'elle soit sécurisée, qu'elle bénéfice d'un éclairage suffisant et qu'elle soit correctement jalonnée.

Cheminement depuis le Village

Au-delà des tracés alternatifs et de la restructuration du réseau de bus demandés, certains participants ont souhaité que les cheminements piétons du Village vers les stations de T9 soient améliorés, sans préciser d'attentes particulières.

Cheminement depuis la Cité Saint-Jean

Les participants ont approuvé le projet d'axe Nord-Sud par la rue de l'Epi de Blé pour rejoindre T9, dans le cadre du projet de ZAC. Ils se sont néanmoins inquiétés quant au dimensionnement de ce futur axe qui accueillera aussi des circulations voitures.

• Une demande de parkings relais pour favoriser le report modal

De nombreux participants ont fait part de la nécessité d'installer des parkings relais pour rejoindre T9 et favoriser le report modal sans saturer les rues avoisinantes du point de vue du stationnement.

- Deux secteurs ont été particulièrement ciblés pour ces parkings relais : La Soie, et le Nord de Saint Jean (sortie d'autoroute).
- D'autres secteurs ont aussi fait l'objet de demandes : Charpennes, le centre-ville de Vaulx-en-Velin (pour les habitants du Village), ou le BUE.
- Un participant a aussi évoqué le besoin de parking motos.

Par ailleurs, le parking relais situé au Nord Est du campus de La Doua a été évoqué par les acteurs du campus, qui en souhaitent la revalorisation (réaménagement, visibilité) afin d'orienter les futurs utilisateurs de T6 et T9 et d'éviter le stationnement sauvage sur le campus.

Le SYTRAL a expliqué qu'il ne prévoyait pas à ce stade de création de parkings relais, leur efficacité en intermodalité avec le tramway dans des zones trop centrales de l'agglomération étant jugée relativement faible.

• Une attention à la cohérence globale du réseau vélo

Le souhait d'une connexion de la voie cyclable du T9 aux itinéraires existants et en projet

Plusieurs participants, dont La Ville à vélo, ont souligné la nécessité d'une vue globale sur les itinéraires vélos, appelant à améliorer et sécuriser les voies se connectant à la future piste cyclable de T9 :

- Amélioration des connexions entre l'avenue Salengro, la ViaRhôna côté Feyssine et la rue du Canal côté Saint-Jean. La Ville à vélo a estimé que la passerelle permettant de rejoindre directement la ViaRhôna de berge à berge était indispensable pour articuler l'ensemble des itinéraires structurants du secteur (futures Voies Lyonnaises 1 et 5, anneau Bleu et Via Rhôna)
- Amélioration de la piste cyclable entre le parc de la Feyssine et le parc de Miribel Jonage
- Amélioration des aménagements cyclables des rues qui débouchent sur T9 à La Doua pour relier les équipements (bibliothèque universitaire, théâtre de l'Astrée, etc.)

Le souhait d'une intermodalité entre modes doux et T9

Cette demande s'est exprimée à travers plusieurs services :

- Des stations et arceaux vélos aux abords des stations
- Des stations Vélo'v (demandées notamment à Vaulx-en-Velin, place Carmellino et avenue Bataillon Carmagnole Liberté)
- Des parkings à trottinettes

À retenir

Les participants souhaitent bénéficier d'une ligne de tramway performante et fiable, avec une fréquence élevée, encourageant l'utilisation des transports en commun.

Une forte attente est exprimée pour rendre le tramway accessible à tous – et notamment aux personnes en situation de handicap – à travers le développement des aménagements et des services à bord et en station. Des propositions nombreuses et concrètes ont été formulées.

Rejoindre le tramway en bus, à vélo, à pied est un point d'attention fort des participants. Les utilisateurs actuels du réseau de bus seront attentifs à une restructuration du réseau de surface qui renforce l'offre global et le maillage du territoire en transport en commun.

F. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

La thématique de mise en œuvre du projet est peu évoquée par les participants :

- **2,2% des contributions concernent les travaux**
- **1 % le coût**
- **0,5% le calendrier.**

• Un souhait de calendrier accéléré

Les participants sont impatients et souhaitent que le tramway soit mis en service rapidement.

Ils ont exprimé une lassitude à l'égard du temps long : l'horizon 2026 de mise en service étant considéré comme lointain.

Certains participants ont aussi fait part de leur incrédulité sur la capacité du SYTRAL à mener le projet à bien d'ici 2026, au regard du nombre de projets conduits en parallèle.

Quelques alertes ont été énoncées quant au planning du projet et des éventuels recours en phase d'acquisition qui pourraient le retarder.

Enfin, l'ADAPEI a souhaité disposer d'un planning précis et phasé de l'ensemble de l'opération, et notamment des travaux, pour pouvoir, si nécessaire, adapter ses propres projets.

Le SYTRAL a précisé que le projet était financé et que l'organisation des équipes avait été structurée de manière à conduire de front les différents projets du plan de mandat Destinations 2026.
Il a par ailleurs expliqué que les délais des recours éventuels étaient inclus dans le planning présenté, mais que l'objectif était, d'une part de limiter au maximum les impacts fonciers, et d'autre part de rester dans des procédures à l'amiable quand ces impacts ne pouvaient être évités.

• Des questions sur le coût et le financement du projet

Le coût du projet a fait l'objet de rares contributions.
Son optimisation a été suggérée, en privilégiant par exemple un passage par la variante locale Feyssine / Einstein, un terminus à Croix-Luizet ou l'utilisation des voies existantes de T3 au Sud.

Globalement, l'investissement mis en œuvre pour T9 n'a pas été remis en question.

• Une phase de travaux qui inquiète

Une quarantaine de participants ont exprimé leur inquiétude à l'égard de la période travaux, de sa durée et des nuisances qu'elle allait engendrer pour leur quotidien. Ils ont exprimé le souhait d'avoir une information claire et précise sur les modalités du déroulement du chantier.

Plusieurs propositions ont été formulées :

- Réduire au maximum la durée des travaux
- Tenir compte des événements de la vie locale (les acteurs du campus universitaire LyonTech-La Doua ont demandé à ce que le calendrier des travaux prenne en compte les événements et le calendrier universitaire)
- Accompagner le chantier de mesures permettant de mieux l'insérer dans son environnement, comme la gestion des poussières et du bruit de chantier, des plans de circulation des camions adaptés, des horaires d'intervention compatibles avec le quotidien des riverains
- Bien signaler les déviations routières pendant le chantier
- Garantir la continuité des circulations (voitures, vélos, piétons, bus)
- Veiller à l'accessibilité des cheminements piétons
- Organiser des visites de chantier
- Préserver le fonctionnement des commerces ainsi que du marché de la Thibaude

Le SYTRAL a rappelé que les travaux commenceront en 2023, après une phase d'études et de concertation continue qui permettra d'affiner le projet et de préparer la phase travaux. Une enquête publique précèdera les autorisations de réalisation de démarrage des travaux.
Les modalités d'organisation des travaux ne sont donc pas définies aujourd'hui.
Le SYTRAL a expliqué que des mesures seraient prises pour limiter au maximum les nuisances, et qu'une commission d'indemnisation à l'amiable serait mise en place pour les activités économiques.

• Des interrogations sur les phases suivantes du projet

Un participant a souhaité savoir si le projet induisait une évolution du PLU (Plan Local d'Urbanisme).

Le SYTRAL a répondu que si le projet nécessitait une évolution du PLU, une mise en compatibilité du PLU serait conduite dans le cadre de l'enquête publique de T9.

Des participants se sont interrogés sur la procédure d'acquisition liée au projet :

- Les personnes concernées ont-elles déjà été rencontrées ?
- Comment les recours potentiels ont-ils été prévus dans le planning ?

Le SYTRAL a expliqué que les propriétaires concernés par les éventuels impacts fonciers du projet seraient identifiés dans la phase d'étude ultérieure, et contactés au plus tôt. Certains d'entre eux ont déjà été rencontrés avant ou pendant la phase de concertation préalable.

Enfin, des participants ont demandé comment seraient nommées les futures stations et comment ces noms seraient choisis.

Le SYTRAL a expliqué que ce sont ses élus, en partenariat avec les villes, qui acteraient le nom des stations.

À retenir

Les participants souhaitent que le projet se réalise rapidement. La phase de travaux inquiète : les participants attendent une bonne communication, la continuité des déplacements et la prise en compte des fonctionnements des activités économiques.

G. LA CONCERTATION ET LE DIALOGUE AUTOUR DU PROJET

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :
3,5 % des contributions abordent le thème de la concertation.

• Des interrogations quant au rôle et à la sincérité de la concertation préalable

Des demandes de précisions quant aux marges de manœuvre sur le projet

Tout au long de la concertation, des participants se sont interrogés sur la démarche, certains estimant que « le projet était déjà décidé », d'autres souhaitant des précisions sur les marges de manœuvre du projet.

Le SYTRAL et les communes ont rappelé que la démarche de concertation permettait d'aborder tous les sujets, et que le projet présenté en concertation était le fruit d'une première étape de concertation partenariale, jalonnée d'études techniques et de choix politiques.
Les garants de la concertation ont confirmé que la concertation préalable permettait d'aborder tous les sujets, y compris l'opportunité du projet.

Une demande d'informations plus précises

A plusieurs reprises, des participants ont demandé des informations plus précises sur les sujets suivants : le recensement et le devenir des arbres sur le parcours de T9, les impacts du projet sur la circulation et le stationnement, les impacts fonciers, l'insertion fine de la future ligne.

Le SYTRAL a expliqué que ces sujets feraient l'objet d'études approfondies dans les phases ultérieures du projet, et que des temps d'information et d'échanges seraient prévus dans le cadre de la concertation continue.

Un besoin de précisions sur les modalités de la décision

Plusieurs participants ont interrogé les modalités de la prise de décision, notamment concernant la variante locale, questionnant le poids de leur position dans la décision. Ils ont souhaité connaître les modalités d'annonce de la décision.
Le SYTRAL a confirmé que la variante locale ferait l'objet d'un choix des élus en décembre 2021. Ce choix s'appuiera sur une analyse multicritère et sur les positions exprimées en concertation.

• Une concertation préalable bien accueillie

Les participants ont remercié le SYTRAL et les garants pour la diversité des rencontres de la concertation et l'implication des équipes lors de celles-ci.

Les avis ont été partagés sur la tenue de certaines rencontres en visioconférence : certains ont affirmé qu'ils n'auraient pas participé à la concertation sans ces visioconférences, d'autres ont regretté que les temps en présentiel n'aient pas été plus nombreux.

Certains participants ont estimé qu'un temps d'atelier dédié au secteur de Charpennes, davantage de rencontres sur le terrain dans le secteur de La Tase, et un temps d'atelier dédié aux circulations vélos auraient pu être organisés en complément.

Le SYTRAL a adapté son dispositif en cours de concertation au regard des diverses sollicitations, augmentant notamment le nombre de rencontres en présentiel. Le SYTRAL a rappelé que le dispositif de concertation était dense, il a invité les participants à se saisir du kit débat pour organiser des débats de manière autonome et déposer des contributions collectives à la concertation.

Un participant s'est demandé si la diversité des participants à la concertation reflétait la diversité des futurs usagers du T9 et des riverains de la ligne.

Le SYTRAL a rappelé que les actions de mobilisation et les temps de rencontre avaient permis de mobiliser des publics très divers : riverains du tracé, voyageurs du réseau TCL, acteurs à l'échelle métropolitaine.

La clarté et la complétude du dossier de concertation ont également été appréciées.

• Des attentes à l'égard de la concertation continue

Quelques propositions ont émergé pour nourrir la phase de concertation continue :

- L'organisation d'une balade urbaine pour faire connaître le trajet de T9.
- La mise en place de campagnes de prévention sur l'arrivée d'un tramway en ville et l'évolution des comportements que cela implique sur l'espace public.
- L'instauration d'un travail en petit comité avec les habitants et les associations pour une réflexion sur les déplacements à vélo et à pieds, notamment en vue d'accompagner l'évolution des comportements vers le « moins de voiture ». Cette proposition était accompagnée de suggestions concrètes telles que la mise en place de Pédibus, d'incitations au covoiturage, etc.

- La réalisation collective de fresques dans le cadre du chantier, avec la contribution d'associations artistiques du territoire.
- L'instauration d'un partenariat avec les équipes pédagogiques de l'ENTPE, de l'ENSAL et de l'INSA pour associer les étudiants à la concertation continue. A noter : le SYTRAL est en contact avec les enseignants chercheurs de l'INSA et de l'ENTPE pour monter des projets pédagogiques avec les étudiants sur le temps long du projet.

À retenir

La concertation préalable a suscité de nombreuses attentes : les participants souhaitent être informés des choix et être en mesure de les comprendre.

Ils souhaitent maintenir le dialogue instauré et s'impliquer dans la concertation continue, tant pour être associés à la conception plus fine de l'infrastructure que pour en préparer et valoriser l'arrivée sur le territoire.

---

4. Les enseignements de la concertation et les engagements du SYTRAL

Suite aux rencontres organisées et aux nombreuses contributions reçues dans le cadre de cette concertation préalable avec garants, le SYTRAL tire les enseignements suivants et s'engage ainsi dans la poursuite du projet :

L'opportunité du projet
L'opportunité du projet de création d'une ligne de tramway T9 entre Vaulx-en-Velin La Soie et Charpennes est confirmée par la concertation préalable. Le maitre d'ouvrage décide de poursuivre les études de conception pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.

Le tracé
Le faisceau de desserte de T9 est conforté dans sa globalité par la concertation. Il est notamment jugé cohérent par sa desserte des quartiers Vaulx-en-Velin – La Soie, Centre-ville et quartiers Est, Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin, et Saint-Jean, Croix-Luizet / La Doua à Villeurbanne.

Les variantes locales à Villeurbanne
Les deux variantes proposées ont largement fait débat pendant la concertation. La variante locale retenue est un passage par la rue de la Feyssine et l'avenue Einstein.
Le SYTRAL engage des études détaillées sur l'ensemble de l'axe en conséquence.
Il retient aussi la demande forte d'une requalification et d'un apaisement de l'avenue Salengro, pour réduire la circulation automobile, les nuisances sonores et sécuriser les déplacements piétons et vélos.
Compte-tenu de ces expressions de la concertation préalable, le SYTRAL engage une étude sur le traitement urbain et paysager de « l'entrée de ville » de Villeurbanne, au niveau du giratoire Charles-de-Gaulle. Un projet d'accompagnement urbain est envisagé sur l'avenue Salengro, dans l'objectif d'apaiser cet axe.

L'implantation des stations
Les localisations des stations proposées sont appréciées dans leur globalité et confirmées dans leur localisation. Le SYTRAL poursuit les études détaillées en ce sens.

En ce qui concerne les stations dont l'emplacement restait à définir, la concertation, les études complémentaires et les échanges en comité de pilotage du projet conduisent le SYTRAL à retenir les localisations suivantes :
Pour Vaulx-en-Velin :

- Secteur Thibaude, au niveau de la place Carmellino,
- Secteur Hôtel de ville, au droit du Centre culturel Charlie Chaplin
- Secteur Thorez/entrée du Mas du Taureau, à proximité de la piscine

Pour Villeurbanne :

- Secteur Saint-Jean Nord, au Nord de la rue de Verdun

Le SYTRAL engage des études détaillées en ce sens.

L'insertion du tramway
Chaque rue du tracé a fait l'objet de demandes précises quant à l'insertion du tramway et des aménagements. Les participants ont demandé à être informés des impacts fonciers précis du projet.

Les interconnexions

Des attentes sont formulées pour une bonne interconnexion entre la future ligne T9 et les autres lignes existantes avec en particulier les demandes suivantes :

- La cohérence de T9 avec C3 (correspondances des stations notamment)
- La connexion de T9 avec la ligne 37 et la ligne 7
- La connexion de T9 avec T3 pour faciliter les déplacements vers l'Est

Le SYTRAL retient aussi l'attention des participants à la connexion de T9 au métro à Charpennes et au pôle multimodal de La Soie.

La réorganisation du réseau de bus

Le SYTRAL entend les demandes d'amélioration de l'ensemble des lignes desservant le secteur. La concertation a aussi révélé de fortes interrogations quant à la restructuration du réseau de bus. Le SYTRAL prend en compte les inquiétudes soulevées, notamment sur les quartiers de Saint-Jean et des Buers à Villeurbanne, du Pont des Planches et de Vaulx-Village à Vaulx-en-Velin. Il poursuit les études associées et reviendra vers la population dans le cadre de la concertation continue.

Les modes doux

La concertation a mis en avant l'attente du développement des voies cyclables et l'attention des participants à l'articulation avec les voies existantes et en projet. Le SYTRAL s'assurera de la cohérence du projet T9 avec les itinéraires cyclables, notamment avec le projet des Voies Lyonnaises porté par la Métropole de Lyon.

La concertation a montré la nécessité d'améliorer et sécuriser les cheminements doux vers les stations du T9, et notamment dans les secteurs suivants :

- A Saint-Jean, pour relier le quartier historique au T9
- Dans le centre-ville de Vaulx-en-Velin, pour relier le Village au T9
- A La Soie, pour relier le pôle multimodal au terminus de T9.

Le SYTRAL prend en compte les points de vigilance soulignés au travers des contributions de la concertation, et note l'attention portée sur la sécurisation et la qualité des circulations des piétons et des vélos.

Les ouvrages d'art

Au sujet des ouvrages de franchissement du Canal de Jonage au niveau de Croix-Luizet (Villeurbanne), le SYTRAL confirme la création d'un ouvrage comprenant une liaison tramway et des liaisons modes actifs lisibles et sécurisés. Il poursuit les études détaillées en ce sens.

L'accessibilité

Si le tramway est perçu comme un mode confortable et accessible, la concertation révèle des propositions fortes pour le rendre véritablement accessible à tous avec des aménagements et des services en station et à bord pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. Le SYTRAL s'engage à assurer l'accessibilité aux habitations et commerces, et à maintenir des cheminements piétons sécurisés et lisibles tout au long de la phase travaux, et après, une fois le tramway T9 mis en service.

La circulation et le stationnement

Le SYTRAL note une forte inquiétude quant à la réduction de la place de la voiture (stationnement et circulation). Il poursuit, en lien avec la Métropole, les études de circulation associées à l'arrivée du tramway.
Les accès aux commerces et entreprises ont notamment été cités à plusieurs reprises (avenue Salengro, Nord du quartier Saint-Jean, zones industrielles à Vaulx-en-Velin, Carré de Soie).

Les participants ont demandé l'installation de parkings relais, au Nord du quartier Saint-Jean et à La Soie notamment. Le SYTRAL prend note de ce souhait et étudiera les besoins au titre des études menées dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité.

La sécurité

La sécurité a été un vrai point d'attention pendant la concertation :

- Sécuriser les espaces publics aux abords du tramway
- Sécuriser voyageurs et conducteurs à bord des rames
- Aménager les stations de manière à limiter les usages déviants.

Le SYTRAL prend bonne note de cette attention, et veillera à mettre en place toutes les mesures nécessaires pour que la sécurité soit assurée avec l'arrivée de T9.

L'environnement

Un souhait ressort sur la végétalisation de la ligne de tramway et de l'espace public avec la préservation de la végétation existante, notamment les grands arbres, et la plantation de nouveaux végétaux le long du tracé. Les participants ont notamment souligné leur attention à la préservation des alignements d'arbres avenue Bataillon Carmagnole Liberté, avenue Marcellin, rue Emile Zola, avenue Salengro.

Le SYTRAL s'engage à proposer et à réaliser, en partenariat avec la Métropole et les Villes, des aménagements de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public, tout en respectant les engagements de frugalité et d'ambitions environnementales.

Les travaux

Les participants ont exprimé leurs inquiétudes à l'égard de la phase travaux, tant pour le maintien du fonctionnement des activités économiques que pour les nuisances qu'ils engendreront. Ils ont fait des propositions concrètes pour la meilleure insertion possible du chantier dans le territoire.
Le SYTRAL confirme l'accompagnement spécifique des riverains et commerçants tout au long des études et de la phase travaux, au travers de la mobilisation de chargés de relations riverains. Présents dès la phase de concertation et intégrés pleinement à l'équipe projet, ils constituent le contact privilégié des riverains, commerçants et entreprises concernés par T9.

La concertation continue

Le SYTRAL retient l'implication des acteurs locaux et des riverains dans le projet. Il note les demandes d'association à la phase de concertation continue et les propositions concrètes qui ont été émises par des structures du territoire. En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité de la concertation préalable, et pour répondre aux attentes qui se sont exprimées durant cette concertation, le maître d'ouvrage 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 sur les thématiques liées au projet et par secteur. Ces temps d'échanges seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme informative et participative du projet,
- une concertation ciblée à destination des riverains, commerçants et entreprises concernés. Des temps de rencontre de proximité leur seront dédiés et complèteront le dispositif de « relations riverains » mis en place pour permettre une bonne information de l'avancée du projet et des travaux auprès des riverains, commerçants et usagers du réseau,
- une concertation pédagogique accompagnant les riverains des quartiers voués à de fortes évolutions (Carré de Soie, Mas du Taureau, Saint-Jean), pour laquelle le SYTRAL s'engage à revenir vers la population, avec la Métropole, dans le cadre de rencontres locales.

5. Les recommandations des garants et les engagements du SYTRAL

Conformément à l'article L 121-8 du Code de l'Environnement, les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont transmis leur bilan de la concertation T9 au SYTRAL le 23 novembre 2021. L'annexe 1 de ce document comporte des recommandations destinées au maitre d'ouvrage.
Le SYTRAL apporte les réponses suivantes à chacune d'entre elles et s'engage ainsi pour la suite de la mise en œuvre du projet de tramway T9.

Les recommandations des garants sont de deux ordres :

- Les suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse (catégorie A - 8 recommandations)
- Les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants (catégorie B - 6 recommandations)

A. Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

- ***Recommandation 1*** **- Préciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation**

- ***Recommandation 2*** **- Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun**

- ***Recommandation 3*** **- Apporter des précisions sur les impacts fonciers du projet en matière d'emprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles**

En réponse à ces trois points, le SYTRAL s'engage à poursuivre les études sur ces thématiques.
Il organisera deux réunions publiques communales (Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) en début de concertation continue afin de synthétiser la concertation préalable (en réponse à une demande formulée par les garants) et de donner de l'information sur la méthodologie de travail, la temporalité et les modalités d'association du public sur ces sujets.
En ce qui concerne l'association du public à ce travail, des réunions collectives de proximité et des accompagnements individuels seront mis en place dans le cadre de la concertation continue (impact foncier, commerçants, etc.).

- ***Recommandation 4*** **- Apporter des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway**
- ***Recommandation 5*** **- Des informations plus précises sur le secteur de St Jean, entre ZAC et insertion future du T9**

- ***Recommandation 6*** **- Des précisions sur le nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage (T9 et cheminements piétons et cyclables) entre le quartier de St Jean et le secteur Les Buers/Salengro…**

En réponse à ces trois points, et en parallèle de l'avancement des études de conception sur ces sujets, le SYTRAL s'engage à poursuivre la démarche de communication in situ mise en place dans le cadre de la concertation préalable et souligné par les garants, avec la mise en œuvre de dispositifs d'occupation de l'espace public à travailler avec les communes pour permettre un accès à l'information libre, permanent et complémentaire des événements.
Des outils pédagogiques seront par ailleurs mis en place pour permettre aux riverains de visualiser au mieux l'insertion du tramway dans les rues empruntées et les ouvrages de franchissement du canal (balades urbaines, outils de visualisation, etc.).
Pour le secteur Saint-Jean, le SYTRAL continue son travail partenarial étroit avec la métropole, qui porte le projet de la ZAC Saint-Jean, afin de garantir la cohérence entre le projet urbain et l'arrivée de T9 dans le quartier.
De même pour le secteur de La Soie, le SYTRAL continue son travail partenarial étroit avec les acteurs du développement urbain du secteur.

- ***Recommandation 7*** **- Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maitre d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur Buers/Luizet/Einstein/Salengro**

En réponse, le SYTRAL s'engage à présenter les motifs et enjeux du choix de variante de tracé à Villeurbanne lors des réunions communales en début de concertation continue.

- ***Recommandation 8*** **- Si le projet se poursuit…apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant**

En réponse, le SYTRAL s'engage à préciser le dispositif de chargés de relations riverains mis en place par le maître d'ouvrage lors des deux réunions communales en début de concertation continue, et également d'expliciter durant les travaux les processus chantier et les dispositions conservatoires envisagées en lien avec les riverains, commerçants et entreprises concernés.
Sur les secteurs à enjeux, des séances de travail avec les acteurs locaux seront organisées afin de préparer au mieux les travaux et les modalités d'information pendant les travaux.

B. Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants

Pour cette catégorie, les garants de la concertation T9 ont identifié les points suivants :

- ***Recommandation 1*** **– Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux**

En réponse, le SYTRAL réalisera une vidéo d'animation explicitant les choix et arbitrages finaux du SYTRAL.
Ces choix et arbitrages finaux seront expliqués aux habitants et acteurs locaux lors des deux réunions communales (Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) en début de concertation continue.
Enfin, le SYTRAL mettra à disposition des communes les articles qui illustrent les suites données à la concertation préalable et les choix réalisés, ainsi que la vidéo d'animation.

- ***Recommandation 2*** **– Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques / l'insertion du projet de tramway T9 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés**
- ***Recommandation 4*** **- Affirmer le tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement**
- ***Recommandation 5*** **– Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?**

En réponse à ces trois points, comme vu précédemment, le SYTRAL s'engage à organiser des ateliers ou balades urbaines par secteurs et par type de public (riverains, commerçants, entreprises, acteurs de l'accessibilité) pour affiner les caractéristiques du projet, présenter les innovations envisagées autour du projet et ses apports à une ville durable et inclusive, l'enrichir et le concevoir en complémentarité avec les projets des partenaires, dans une logique globale de cohérence urbaine (PLU-H notamment) et de mobilité à une échelle plus large (actuel Plan des déplacements urbains et futur Plan de mobilité).
Le SYTRAL s'engage également, lors de la poursuite des études, à partager avec les partenaires (Métropole de Lyon, communes, etc.) les questionnements et suggestions exprimés lors de la concertation préalable sur les sujets d'intermodalité et d'interconnexion, afin qu'ils puissent intégrer, le cas échéant, ces éléments dans le cadre d'actions relevant de leur champ de compétences. Le SYTRAL restera par ailleurs attentif, en tant que porteur de projet de transport en commun, aux interfaces de son projet avec les politiques publiques d'aménagement et de mobilité portées par les partenaires.

- ***Recommandation 3*** **– Prolonger le dispositif / présence d'un chargé de relations riverains, pour anticiper/préparer la phase travaux et accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en œuvre du projet**

Le dispositif de chargés de relations riverains sera maintenu jusqu'à la livraison du tramway. Son rôle sera explicité lors des réunions publiques communales de début de concertation continue.

- ***Recommandation 6*** **- Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation au sein du SYTRAL**

En réponse, comme vu précédemment, le SYTRAL s'engage à déployer un dispositif d'information / concertation / accompagnement sur toute la durée du projet jusqu'à la fin de la phase travaux. Dans une logique d'amélioration continue, le SYTRAL s'appuiera sur les dispositifs de concertation et de communication qui ont démontré leur intérêt et leur efficacité lors de la concertation préalable, et travaille à une adaptation de certaines modalités pour favoriser la participation de tous les publics.
Le dispositif précis de concertation continue sera détaillé au fur et à mesure du déroulement de celle-ci. En premier lieu, les réunions publiques communales seront l'occasion de présenter le dispositif de concertation continue envisagé pour l'année à venir.

Le tableau fourni par les garants en Annexe 1 de leur bilan est également disponible en Annexe 1 de ce présent document. Il est complété des réponses apportées par le maitre d'ouvrage, avec des précisions quant aux délais et moyens mis en œuvre pour tenir ses engagements.

6. En synthèse

Le SYTRAL décide de poursuivre la mise en œuvre du projet T9, avec les précisions suivantes :

- Le tracé définitif passera par la rue de la Feyssine et la rue Einstein
- Le T9 sera jalonné de 12 stations dont les suivantes :
  - Pour Vaulx-en-Velin :
    - Secteur Thibaude, au niveau de la place Carmellino,
    - Secteur Hôtel de ville, au droit du Centre culturel Charlie Chaplin
    - Secteur Thorez/entrée du Mas du Taureau, à proximité de la piscine
  - Pour Villeurbanne :
    - Secteur Saint-Jean Nord, au Nord de la rue de Verdun
- Un projet connexe complète la création du tramway : le réaménagement de l'avenue Salengro pour en favoriser l'apaisement

La poursuite du projet s'accompagne de trois démarches complémentaires et itératives :

1. **La poursuite des études de conception et le lancement d'études complémentaires**
   - Etude détaillée sur l'insertion de la variante retenue, rue de la Feyssine et rue Einstein
   - Etude sur le traitement urbain et paysager de « l'entrée de ville » de Villeurbanne, au niveau du giratoire Charles-de-Gaulle
   - Etudes détaillées sur l'insertion des stations
   - Etude de réorganisation du réseau de surface
   - Etude détaillée sur l'insertion de l'ouvrage de franchissement du canal de Jonage entre le quartier Saint-Jean et le quartier des Buers
   - Etudes de circulation et stationnement, en lien avec la Métropole
   - Etude quant à l'insertion fine du projet et à ses impacts fonciers
2. **L'engagement dans un pilotage partenarial continu**
   - Pilotage avec la métropole et les communes pour la cohérence des projets urbains en lien avec l'arrivée de T9
3. **La mise en place de la concertation continue**
   - Le maintien du rôle de chargé de relations riverains
   - L'organisation de deux réunions publiques communales en début de concertation continue
   - La mise en place d'un dispositif d'information continue, en lien avec les communes et via la plateforme en ligne
   - Des rencontres de proximité sur l'avancée du projet et la préparation des travaux
   - Des rencontres locales de mise en perspective de l'arrivée de T9 dans les quartiers voués à de fortes évolutions

Annexe 1 – Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Demande de précisions et/ ou recommandations 23/11/2021	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 10/12/2021	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
A. Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Préciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation	En réponse à ces trois points, le SYTRAL s'engage à poursuivre les études sur ces thématiques. Il organisera deux réunions publiques communales (Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) en début de concertation continue afin de synthétiser la concertation préalable (en réponse à une demande formulée par les garants) et de donner de l'information sur la méthodologie de travail, la temporalité et les modalités d'association du public sur ces sujets. En ce qui concerne l'association du public à ce travail, des réunions collectives de proximité et des accompagnements individuels seront mis en place dans le cadre de la concertation continue (impact foncier, commerçants, etc.).	28/02/2022 30/06/2022 31/12/2023	Réunions publiques communales Études complémentaires sur les plans de circulation et stationnement Itérations individuelles et collectives, selon des modalités à définir
2. Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun			
3. Apporter des précisions sur les impacts du projet en matière d'emprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles			
4. Apporter des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway	En réponse à ces trois points, et en parallèle de l'avancement des études de conception sur ces sujets, le SYTRAL s'engage à poursuivre la démarche de communication in situ mise en place dans le cadre de la concertation préalable et souligné par les garants, avec la mise en œuvre de dispositifs d'occupation de l'espace public à travailler avec les communes pour permettre un accès à l'information libre, permanent et complémentaire des événements. Des outils pédagogiques seront par ailleurs mis en place pour permettre aux riverains de visualiser au mieux l'insertion du tramway dans les rues empruntées et les ouvrages de franchissement du canal (balades urbaines, outils de visualisation, etc.). Pour le secteur Saint-Jean, le SYTRAL continue son travail partenarial étroit avec la métropole, qui porte le projet de la ZAC Saint-Jean, afin de garantir la cohérence entre le projet urbain et l'arrivée de T9 dans le quartier.	30/06/2022 30/06/2022 30/06/2022 31/12/2023	Études techniques complémentaires Mise en œuvre de communication in situ à définir Rencontres de concertation en présentiel (selon contexte sanitaire) Rencontres de concertation en présentiel (selon contexte sanitaire)
5. Des informations plus précises sur le secteur de St Jean, entre ZAC et insertion future du T9			
6. Des précisions sur le nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage (T9 et cheminement piétons et cyclables) entre le quartier de St Jean et le secteur Les Buers/ Salengro…			

	De même pour le secteur de La Soie, le SYTRAL continue son travail partenarial étroit avec les acteurs du développement urbain du secteur.	31/12/2023	Rencontres de concertation en présentiel (selon contexte sanitaire)
7. Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur Buers/Luizet/Einstein/ Salengro	En réponse, le SYTRAL s'engage à présenter les motifs et enjeux du choix de variante de tracé à Villeurbanne lors des réunions communales en début de concertation continue.	28/02/2022	Réunions publiques communales
8. Si le projet se poursuit…apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant	En réponse, le SYTRAL s'engage à préciser et pérenniser le dispositif de chargés de relations riverains mis en place par le maître d'ouvrage lors des deux réunions communales en début de concertation continue, et également d'expliciter durant les travaux les processus chantier et les dispositions conservatoires envisagées en lien avec les riverains, commerçants et entreprises concernés. Sur les secteurs à enjeux, des séances de travail avec les acteurs locaux seront organisées afin de préparer au mieux les travaux et les modalités d'information pendant les travaux.	Tout au long du projet jusqu'à la mise en service	Une équipe de chargés de relations riverains déployés au sein de l'équipe projet et au service des territoires
B. Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1. Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.	En réponse, le SYTRAL réalisera une vidéo d'animation explicitant les choix et arbitrages finaux du MOA ; cette vidéo sera diffusée sur le site internet, la plateforme dédiée et les réseaux sociaux. Ces choix et arbitrages finaux seront expliqués aux habitants et acteurs locaux lors des deux réunions communales (Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) en début de concertation continue. Enfin, le SYTRAL mettra à disposition des communes les articles qui illustrent les suites données à la concertation préalable et les choix réalisés, ainsi que la vidéo d'animation.	31/12/2021 28/02/2022 31/01/2022	Vidéo Réunions publiques Transmission du Kit Communication
2. Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques / l'insertion du projet de tramway T9	En réponse à ces trois points, comme vu précédemment, le SYTRAL s'engage à organiser des ateliers ou balades urbaines par secteurs et par type de public (riverains, commerçants, entreprises, acteurs de l'accessibilité) pour affiner les	31/12/2022	Evénements de concertation en présentiel (selon contexte sanitaire)

et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés	caractéristiques du projet, présenter les innovations envisagées autour du projet et ses apports à une ville durable et inclusive, l'enrichir et le concevoir en complémentarité avec les projets des partenaires, dans une logique globale de cohérence urbaine (PLU-H notamment) et de mobilité à une échelle plus large (actuel Plan des déplacements urbains et futur Plan de mobilité). Le SYTRAL s'engage également, lors de la poursuite des études, à partager avec les partenaires (Métropole de Lyon, communes, etc.) les questionnements et suggestions exprimés lors de la concertation préalable sur les sujets d'intermodalité et d'interconnexion, afin qu'ils puissent intégrer, le cas échéant, ces éléments dans le cadre d'actions relevant de leur champ de compétences. Le SYTRAL restera par ailleurs attentif, en tant que porteur de projet de transport en commun, aux interfaces de son projet avec les politiques publiques d'aménagement et de mobilité portées par les partenaires.	31/12/2022	Réunions et échanges avec les partenaires (Métropole, Région, EPCI, etc.) sur les thématiques relevant de leurs compétences
4. Affirmer le Tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement			
5. Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?			
3. Prolonger le dispositif / présence d'un.e chargé.e de relations riverains, pour anticiper/préparer la phase travaux et accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en œuvre du projet	Le dispositif de chargés de relations riverains sera maintenu jusqu'à la livraison du tramway. Son rôle sera explicité lors des réunions publiques communales de début de concertation continue	Tout au long du projet jusqu'à la mise en service	Une équipe de chargés de relations riverains déployés au sein de l'équipe projet et au service des territoires
6. Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL.	En réponse, comme vu précédemment, le SYTRAL s'engage à déployer un dispositif d'information / concertation / accompagnement sur toute la durée du projet jusqu'à la fin de la phase travaux. Dans une logique d'amélioration continue, le SYTRAL s'appuiera sur les dispositifs de concertation et de communication qui ont démontré leur intérêt et leur efficacité lors de la concertation préalable, et travaille à une adaptation de certaines modalités pour favoriser la participation de tous les publics. Le MOA sera attentif à l'évolution des pratiques tout au long du processus de conception et de mise en œuvre du projet. Le dispositif précis de concertation continue sera détaillé au fur et à mesure du déroulement de celle-ci. En premier lieu, les réunions publiques communales seront l'occasion de présenter le dispositif de concertation continue envisagé pour le semestre.	Tout au long du projet jusqu'à la mise en service	Une coordination et un pilotage de l'équipe de chargés de relations riverains permettant une consolidation des pratiques à l'échelle du SYTRAL. Une équipe de chargés de relations riverains déployés au sein de l'équipe projet et au service des territoires