

PORTER-À- CONNAISSANCE PLAN DE MANDAT 2021 - 2026 DU SYTRAL

Lignes T6 Nord, T9 et T10

Rédactrices :

DDT du Rhône / Service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires (SCADT) /

Unité déplacements

- Sabine ROUX (Responsable de l'unité)
- Camille BARBAUD (Chargée d'études)

Services contributeurs :

DDT du Rhône

- Service Planification Aménagement Risque (SPAR)
- Service Eau et Nature (SEN)
- Service Sécurité Transports (SST)
- Service Habitat et Renouveau Urbain (SHRU)
- Service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires (SCADT)

Cartographie :

DDT du Rhône / SCADT / Unité systèmes d'information géographique et valorisation des données

- Véronique DEROO



Sommaire

I. Introduction.....	6
II. Tramway T6 Nord.....	7
1. Remarques générales.....	9
a) Intérêt du projet.....	9
b) Points d'attention sur l'insertion urbaine.....	9
2. Risques.....	9
a) Inondation – PPRI du Grand Lyon.....	9
3. Eau.....	9
a) Gouvernance de l'eau.....	9
b) Eaux pluviales.....	10
c) Gestion quantitative de l'eau.....	10
d) Conclusion.....	11
4. Voiries et sécurité.....	11
a) Sécurité du transport guidé.....	11
b) Points d'attention sur les voiries.....	11
III. Tramway T9.....	12
1. Remarques générales.....	14
a) Intérêt du projet.....	14
b) Points d'attention sur l'insertion urbaine.....	14
2. Habitat.....	14
a) QPV Grande Île.....	14
1) Présentation de la convention NPNRU.....	15
2) La place du transport au sein du projet.....	16
3) La ZAC du mas du Taureau.....	17
4) Conclusion.....	18
b) QPV St-Jean.....	18
1) Contexte du quartier.....	18
2) Passage de la ligne de tramway T9.....	19
c) QPV Buers-Nord.....	19
1) Contexte du quartier.....	19
2) Passage de la ligne de tramway T9.....	20
3. Risques.....	20
a) Technologiques : Chaufferie de Vaulx-en-Velin.....	20
b) Inondation – PPRI du Grand Lyon.....	21
c) Conclusion.....	22
4. Eau.....	22
a) Service instructeur Loi sur l'eau.....	22
b) Gouvernance de l'eau.....	22
c) Eaux pluviales.....	23
d) Préservation de l'alimentation en eau potable.....	23
e) Gestion quantitative de l'eau.....	24
f) Conclusion.....	24
5. Sécurité et voiries.....	25
a) Routes à Grande Circulation (RGC).....	25
1) Secteur Vaulx-en-Velin.....	25
2) Secteur Villeurbanne.....	25
b) Sécurité du transport guidé.....	25
IV. Tramway T10.....	27
1. Remarques générales.....	29



a) Intérêt du projet.....	29
b) Points d'attention sur l'insertion urbaine.....	29
2. Habitat.....	29
a) QPV Arsenal Carnot Parmentier.....	29
b) Aire d'accueil des gens du voyage.....	30
3. Risques.....	30
a) Industriel : PPRT de la Vallée de la chimie.....	30
1) Sur le projet de tracé.....	31
2) Sur les stations.....	31
3) Sur les autres aspects.....	31
b) Inondation – PPRI du Grand Lyon.....	31
c) Conclusion.....	31
4. Eau.....	32
a) Gouvernance de l'eau.....	32
b) Eaux pluviales.....	32
c) Gestion quantitative de l'eau.....	32
d) Conclusion.....	33
5. Sécurité et voiries.....	33
a) Route à grande circulation (RGC).....	33
b) Sécurité du transport guidé.....	33
V. Conclusion.....	35
VI. Annexe : Extrait du règlement du SAGE de l'Est Lyonnais.....	36

Cartes

Carte 1 : Enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T6Nord.....	7
Carte 2 : Autres enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T6Nord.....	8
Carte 3 : T6N – Extension du périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais.....	10
Carte 4 : T6N – Zone de répartition des eaux – Couloir de Décines.....	10
Carte 5 : Enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T9.....	12
Carte 6 : Autres enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T9.....	13
Carte 7 : T9 – Plan guide du projet urbain – Annexe 8 de la convention NPNRU.....	16
Carte 8 : T9 – Projet d'aménagement du secteur Grande Île.....	17
Carte 9 : T9 – Variantes de desserte du Mas du Taureau (présentation SYTRAL, 26/02/2021).....	17
Carte 10 : T9 – Projet de ZAC Mas du Taureau.....	18
Carte 11 : T9 – Périmètre du QPV St-Jean.....	19
Carte 12 : T9 – Périmètre du QPV Buers.....	20
Carte 13 : T9 – Risques technologiques pour la chaufferie de Vaulx-en-Velin.....	21
Carte 14 : T9 – Périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais.....	23
Carte 15 : T9 – Zone de sauvegarde non encore exploitée.....	24
Carte 16 : T9 – Zone de répartition des eaux – couloir de Décines.....	24
Carte 17 : Enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T10.....	27
Carte 18 : Autres enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T10.....	28



Carte 19 : T10 – Plan de la ZAC Carnot Parmentier.....	30
Carte 20 : T10 – Zonage du PPRT de la Vallée de la Chimie.....	31
Carte 21 : T10 – Périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais.....	32
Carte 22 : T10 – Zone de répartition des eaux – Couloir de Mions-Heyrieux aval.....	33



I. Introduction

Le Comité syndical du SYTRAL a voté le 17 décembre 2020 son plan de mandat 2021 - 2026, qui comprend l'engagement de dix nouveaux projets structurants destinés à renforcer la cohésion des territoires et répondre à l'urgence climatique en proposant une alternative solide, crédible et efficace à la voiture individuelle. Le plan de mandat prévoit notamment :

- 4 nouvelles lignes de tramway,
- la création de la première ligne de transport par câble,
- 1 nouvelle ligne « Centre Est » de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- 1 nouvelle ligne « Centre Ouest » en BHNS ou tram.

La présentation par le SYTRAL aux services de la DDT du plan de mandat 2021-2026 (le 26 février 2021) a permis d'identifier des enjeux forts concernant les politiques publiques portées par la DDT aux abords des tracés envisagés pour les projets.

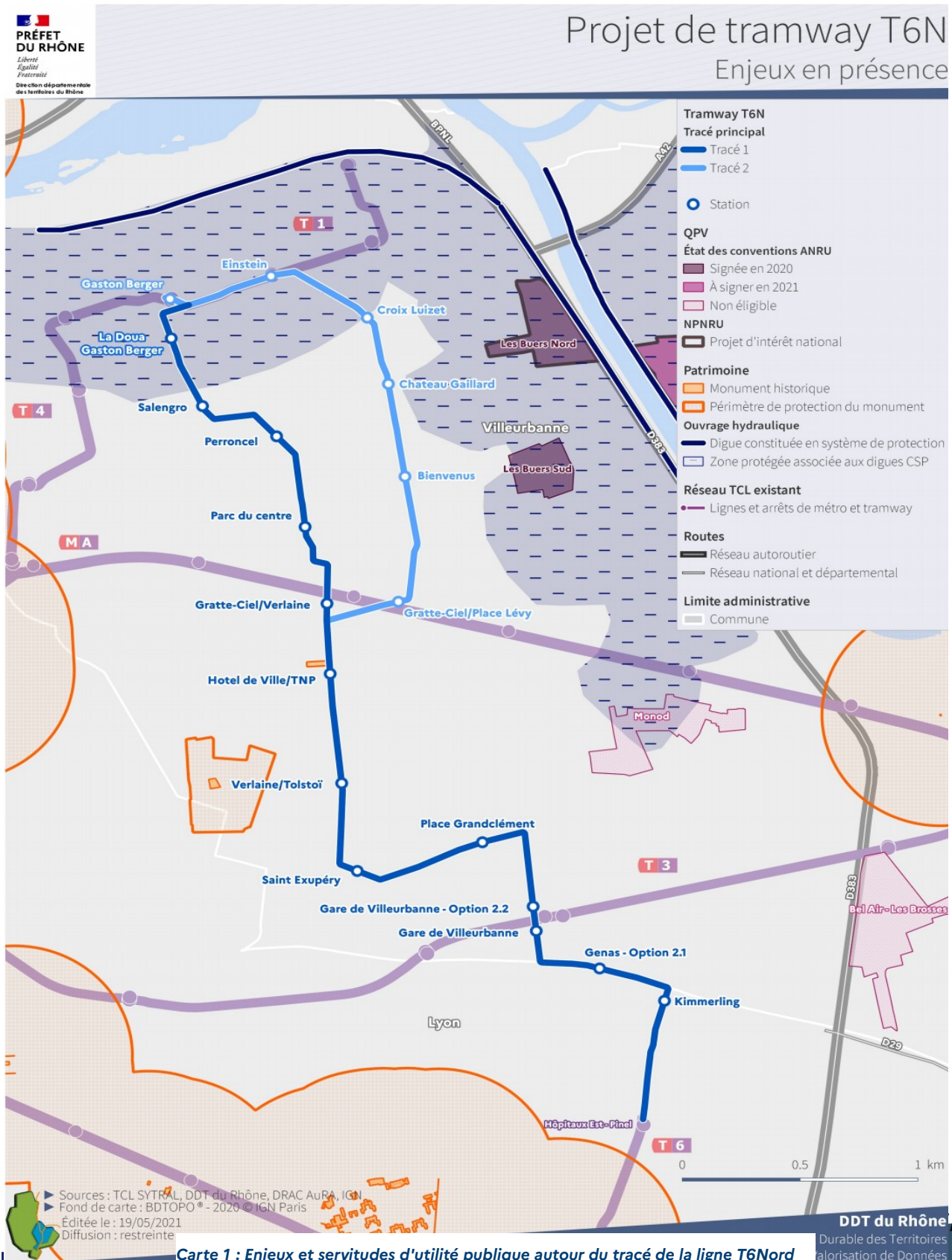
Ce premier porter-à-connaissance a pour objectif de représenter l'ensemble des servitudes d'utilité publique en lien avec le(s) tracé(s) envisagé(s) pour les projets T6Nord, T9 et T10 dont les concertations se sont déjà déroulées (T6Nord) ou sont sur le point de commencer (T9 et T10), et d'explicitier les enjeux et contraintes identifiés afin d'éclairer le porteur de projet.

Ce document ne modifie pas l'ensemble des obligations administratives et procédures auxquelles chacun des projets est soumis.



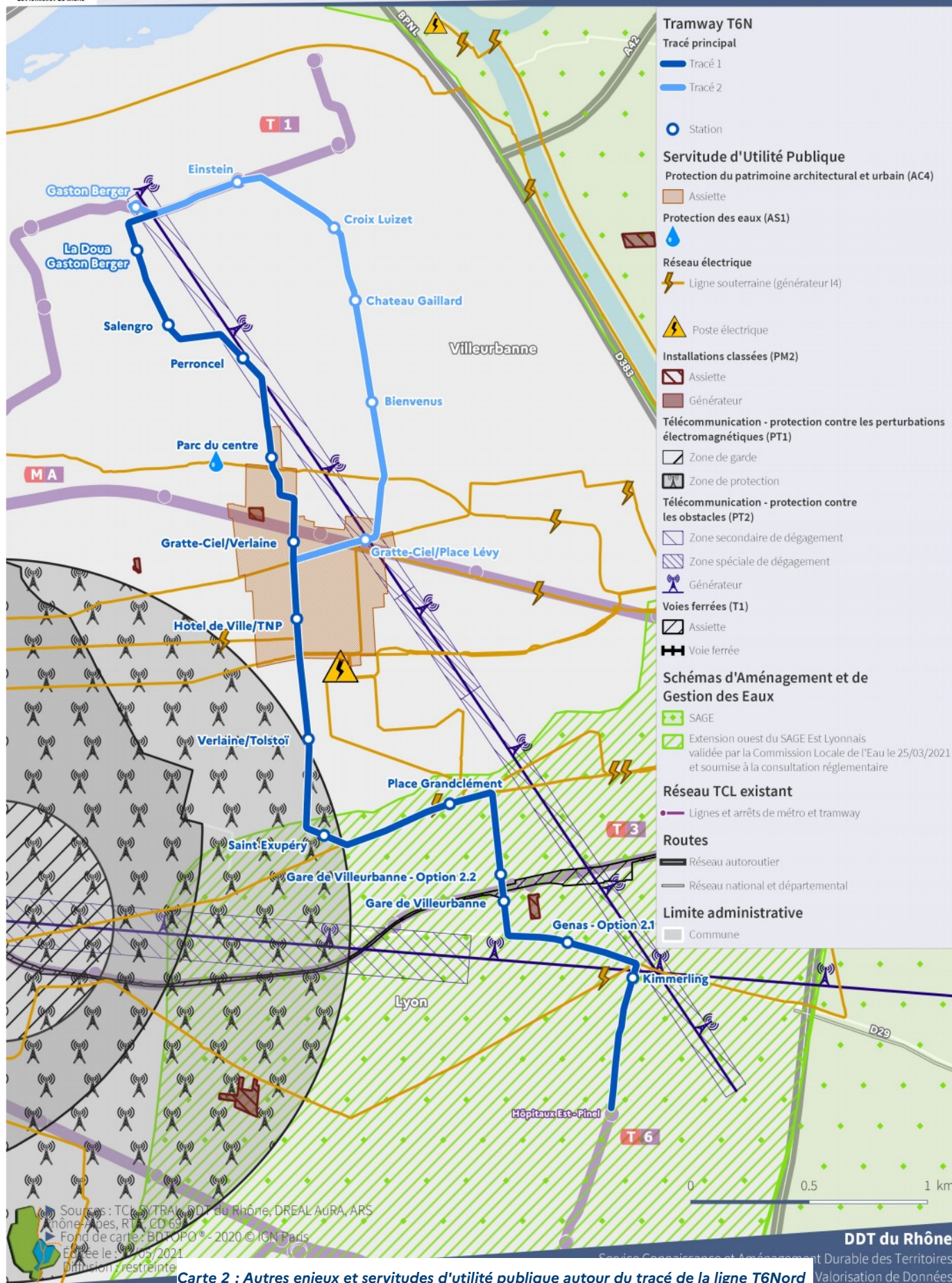
II. Tramway T6 Nord

Le projet de T6Nord constitue le prolongement du tramway T6Sud, qui relie depuis 2019 Gerland (Debourg) et Bron (Hôpitaux Est). Avec cette extension vers le Nord entre Bron (Hôpitaux Est) et Villeurbanne (La Doua), le tramway T6 complet forme une ligne en rocade à l'intérieur du boulevard périphérique et sera en connexion avec l'ensemble des lignes de tramway existantes de l'agglomération ainsi qu'avec les lignes de métro A, B et D.



Carte 1 : Enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T6Nord





Carte 2 : Autres enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T6N



1. Remarques générales

a) Intérêt du projet

Cette ligne s'inscrit dans la politique de mobilité définie par le plan de déplacements urbains 2017-2030, en effet elle figure à l'action de poursuite du maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains, en tant que réalisation pour la partie T6Sud (qui a été mise en service fin 2019), et en tant qu'étude à conduire avant 2022 pour la partie T6Nord.

Elle répond au besoin de maillage nord-sud dans Villeurbanne, dessert différents pôles générateurs de déplacements (campus de la Doua, Hôpitaux Est) et de nombreux quartiers (Place Grand Clément, ZAC Gratte-Ciel...). Le tracé Ouest s'inscrit dans plusieurs périmètres qui vont connaître à court ou moyen terme un renouvellement urbain, qu'il s'agisse de Grand Clément, du projet urbain Genêts (Kimmerling), des Gratte-Ciel Nord, de l'usine ACI ou la rue Spréafico. Le tracé Est permet de desservir des quartiers résidentiels.

Enfin, cette ligne se situe à l'intérieur du périmètre de la zone à faibles émissions et est de nature à réduire la circulation routière et ses nuisances (pollution, bruit) via différents leviers : report modal sur les transports en commun, mais aussi sur les modes actifs du fait des aménagements prévus, et réduction de la place accordée à la voiture (contrainte supplémentaire limitant l'attractivité du mode sur l'itinéraire).

b) Points d'attention sur l'insertion urbaine

Le mode tramway peut engendrer des nuisances sonores, notamment sur les axes de circulation les plus étroits et dans les changements de direction les plus serrés.

Le projet sera source de travaux diurnes, nocturnes et de déviations qui altéreront pendant cette période la vie des riverains. Des mesures d'atténuation des nuisances et une communication appropriées seront nécessaires.

Le bilan de la concertation tenue en avril 2021 sur les deux tracés apportera des éléments complémentaires concernant les tracés.

2. Risques

a) Inondation – PPRI du Grand Lyon

Le projet de ligne de tramway T6 Nord est concerné par le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) du Grand Lyon (secteur Lyon-Villeurbanne). Les tracés 1 et 2 proposés traversent dans leur partie Nord un secteur classé en zone verte, puis un secteur classé en zone blanche.

→ Le règlement de la zone verte et de la zone blanche n'impose pas de restrictions.

3. Eau

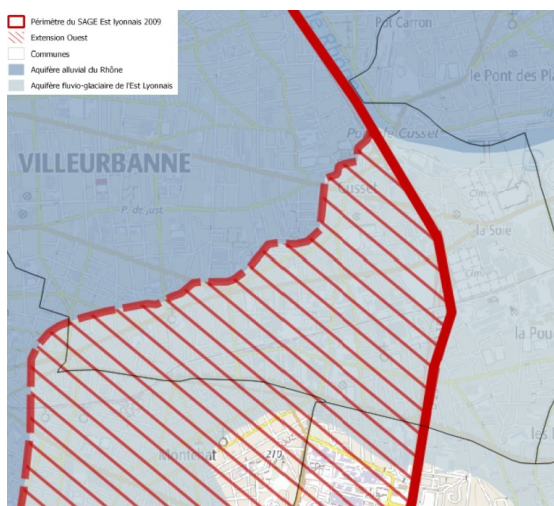
a) Gouvernance de l'eau

Le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est Lyonnais est en cours de modification. La commission locale de l'eau a validé le 25 mars dernier une extension sur l'Ouest du périmètre actuel du SAGE (cf. carte ci-dessous).

La partie Sud du tracé sur Villeurbanne, Lyon et Bron, devrait intégrer le périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais. La consultation réglementaire des communes concernée est en cours de préparation, pour une modification du périmètre effective au mois d'octobre 2021.

Le dossier loi sur l'eau de l'opération T6N devrait à priori être déposé au dernier trimestre 2021.

Les dispositions et le règlement du SAGE s'appliqueront en conséquence au projet. La doctrine de gestion des eaux pluviales validée en 2016 par la commission locale de l'eau sera à prendre en considération particulièrement.



Carte 3 : T6N – Extension du périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais

Il est opportun d'associer la commission locale de l'eau (CLE) via sa cellule d'animation

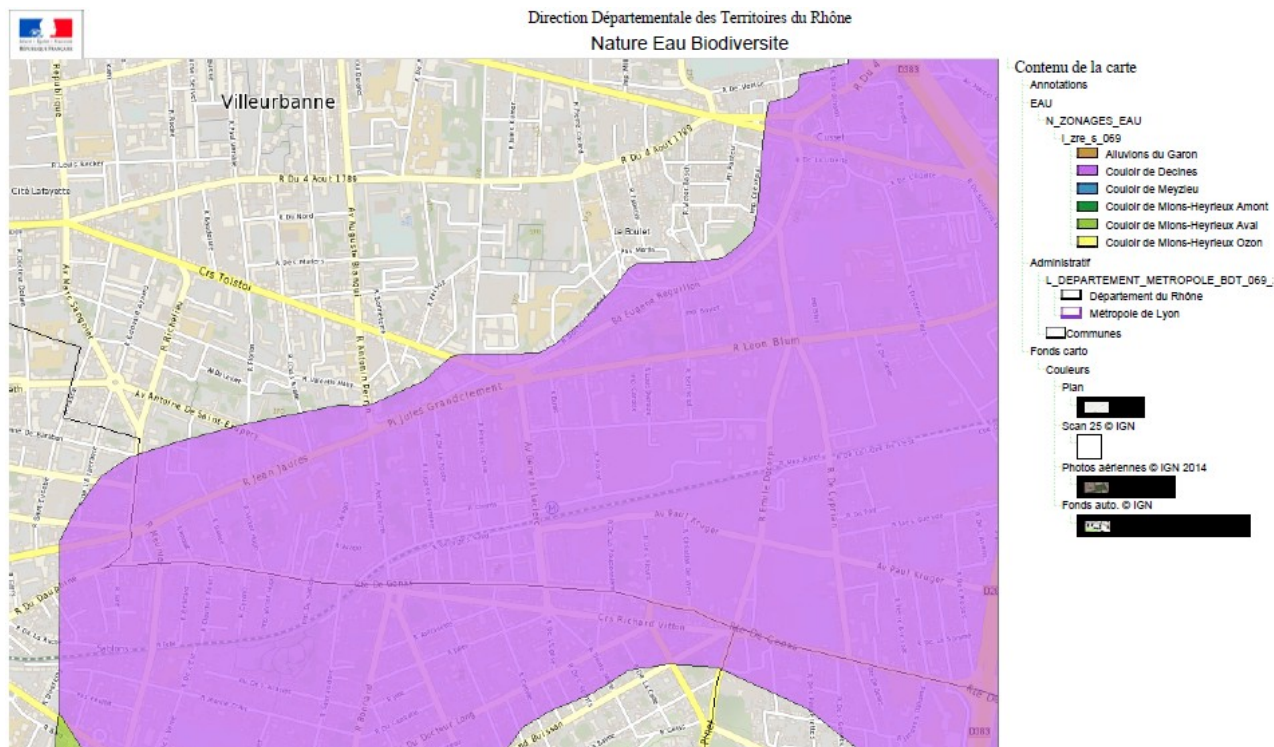
b) Eaux pluviales

La doctrine eaux pluviales de la Mission Inter-Services de l'Eau et de la Nature (MISEN) est à prendre en considération pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

c) Gestion quantitative de l'eau

Le Sud du tracé de la ligne T6 est inclus dans la zone de répartition des eaux – couloir de Décines.

Le projet ne génère pas de prélèvement en eau en nappe et n'a donc pas d'impact. Cela fera toutefois partie des points à préciser dans le dossier réglementaire Loi sur l'eau.



Carte 4 : T6N – Zone de répartition des eaux – Couloir de Décines

d) Conclusion

L'ensemble des remarques est à prendre en compte mais le principal point d'alerte porte sur l'intégration des dispositions prévues dans le SAGE de l'Est Lyonnais au regard de l'extension à venir de son périmètre.

4. Voiries et sécurité

a) Sécurité du transport guidé

Le décret 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG) fixe les règles de sécurité relative à la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport public guidés (tramway, métro, câble urbain, chemins de fer secondaires et touristiques). Ce décret prévoit l'évaluation de la sécurité selon cinq domaines : infrastructures, contrôle commande et signalisation ferroviaire, énergie, matériel roulant, et insertion urbaine. La mise en service d'un véhicule ou de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau (ou ayant fait l'objet d'une modification substantielle) est subordonnée à une autorisation préfectorale sur la base de dossiers démontrant la sécurité du système, conformément à ce décret.

Concernant l'insertion urbaine des projets de tramway, dont l'enjeu majeur est d'assurer la sécurité de tous les usagers, une approche globale dans les principes d'aménagement entre la section courante, les stations et les carrefours est nécessaire afin de permettre un bon traitement des interfaces. La cohabitation entre les différents types d'usagers est un sujet particulièrement important dans le contexte de développement de l'usage du vélo notamment (avec le projet structurant de réseau express vélo) mais aussi d'autres modes de micro-mobilité.

Par ailleurs, une vigilance devra être portée sur :

- la lisibilité des aménagements afin d'en permettre une bonne compréhension par l'utilisateur, eu égard aux risques associés (véhicule ferroviaire ne pouvant dévier de sa trajectoire et des distances de freinage allongées par rapport au routier),
- l'accessibilité de l'espace et des transports pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et notamment sur les interfaces entre l'accès aux quais à partir de l'espace public environnant et entre le quai et le véhicule,
- la co-visibilité entre usagers, en portant une attention particulière sur les potentiels masques à la visibilité (végétation, mobilier urbain, signalisation...),
- la continuité des itinéraires pour les modes actifs, afin de ne pas créer de coupure urbaine et de risque de cheminement des cycles sur la plate-forme tramway.

Ainsi, en vue de favoriser la bonne insertion urbaine des projets et maîtriser les impacts de l'évolution du contexte urbain, il conviendra d'associer les gestionnaires de voirie dans la mise en œuvre des projets et tout au long de la vie des systèmes de transport. L'association des exploitants du réseau TC, permettant un retour d'expérience sur les contraintes d'exploitation vis-à-vis de l'usage des espaces publics, est également souhaité.

Guide intéressant : la série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » (CEREMA).

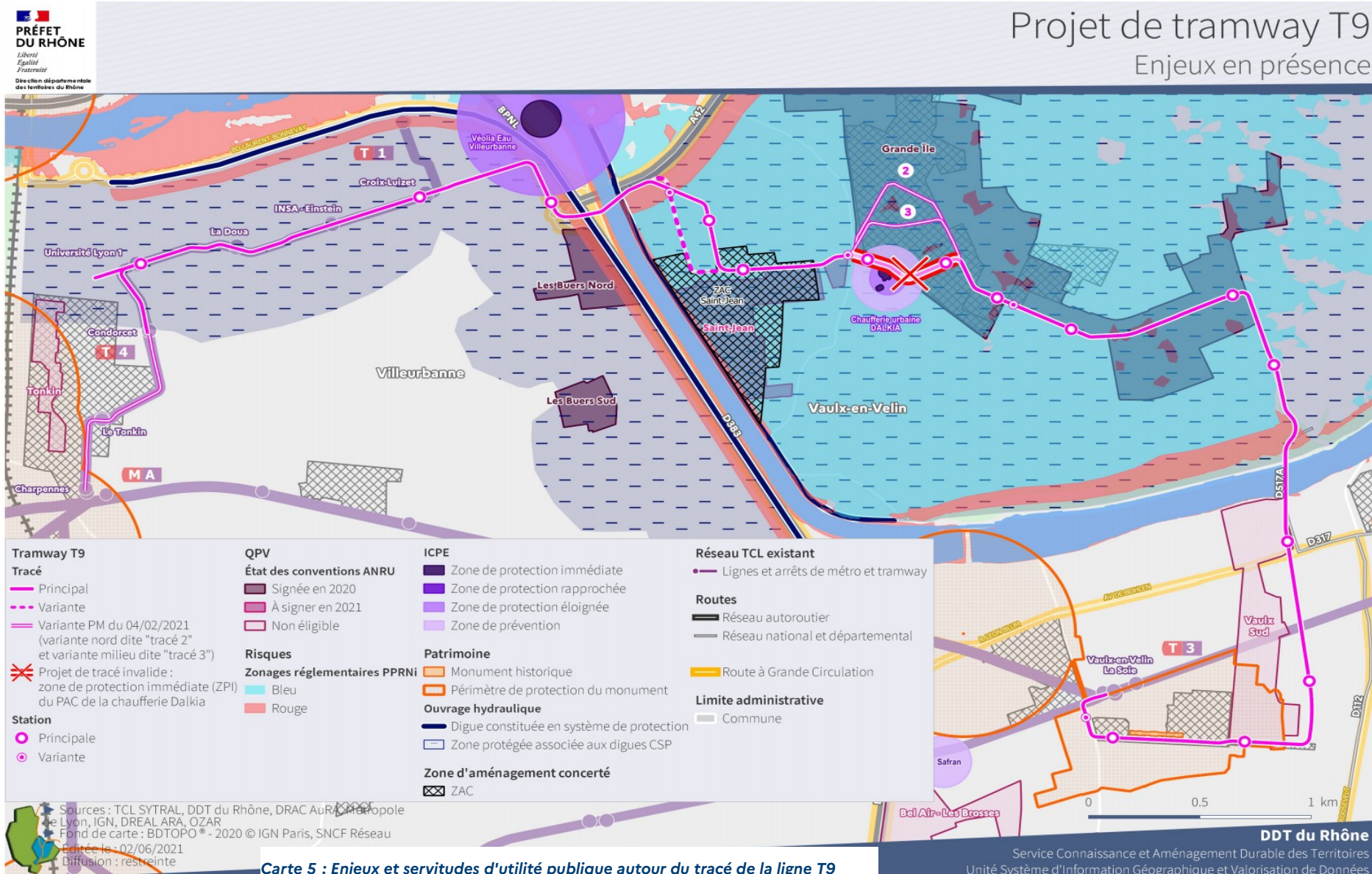
b) Points d'attention sur les voiries

La mise en service de la ligne pourra impacter plus fortement certains secteurs en matière de circulation routière : par exemple, le passage sur la route de Genas (en particulier le matin, en lien avec la desserte vers Lyon centre depuis la sortie du périphérique), ou encore le franchissement de l'avenue Albert Einstein vers La Doua. Les études de trafic devraient éclairer sur les éventuels points de difficulté.

Le croisement du cours Emile Zola sur un des deux tracés pourrait être source de ralentissement important pour les usagers en véhicule et pourrait ralentir le parcours des lignes de bus 69 et 26 du réseau TCL. Le cas échéant, la possible réorganisation du réseau de bus en lien avec l'arrivée de la ligne de tramway T6 Nord pourrait contribuer à résoudre ce type de difficulté.

III. Tramway T9

Le projet consiste en la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway T9 entre Vaulx-en-Velin – La Soie et Villeurbanne – Charpennes en desservant les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.





Tramway T9

- Tracé**
- Principal
 - - - Variante
 - Variante PM du 04/02/2021 (variante nord dite "tracé 2" et variante milieu dite "tracé 3")
 - ✗ Projet de tracé invalide : zone de protection immédiate (ZPI) du PAC de la chaufferie Dalkia

Station

- Principale
- Variante

Servitude d'Utilité Publique

- Protection des eaux (AS1)**
- 💧 Captage en eau potable
 - 🛡️ Périètre de protection immédiat
 - 🛡️ Périètre de protection rapproché
 - 🛡️ Périètre de protection éloigné
- Canalisations de matières dangereuses (I1,2,3)**
- 🔴 Gaz naturel
- Réseau électrique**
- ⚡ Ligne aérienne (générateur I4)
 - ⚡ Ligne souterraine (générateur I4)
 - 🏗️ Pylone

Installations classées (PM2)

- 🏠 Assiette
 - 🏠 Générateur
- Télécommunication - protection contre les obstacles (PT2)**
- 📶 Zone secondaire de dégagement
 - 📶 Générateur
- Voies ferrées (T1)**
- 🏠 Assiette
 - 🚂 Voie ferrée
- Dégagement aéronautique (T5)**
- 🏠 Assiette

Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux

- 🌿 SAGE

Zone de sauvegarde non encore exploitée

- 🏠 ZSNEA priorité 2

Réseau TCL existant

- 🚇 Lignes et arrêts de métro et tramway

Routes

- 🛣️ Réseau autoroutier
- 🛣️ Réseau national et départemental

Limite administrative

- 🏠 Commune

1. Remarques générales

a) Intérêt du projet

Inscrite au plan de déplacements urbains dans l'action consistant à poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains, la ligne A8 en rocade reliant Saint Fons à Vaulx-en-Velin, correspond, dans sa partie Nord, à la partie Est de la ligne T9 proposée au plan de mandat du SYTRAL. Par son tracé en rocade, cette ligne sera particulièrement bien connectée au reste du réseau (métro A et B, lignes de tram T1, T3, T4, T7, et future T6N), offrant une qualité de desserte intéressante.

Cette ligne répond également aux besoins de liaison entre Villeurbanne – La Doua et Grande Ile, et entre Vaulx-en-Velin et Vaulx-la-Soie, identifiés dans le SCOT. Elle permettra de desservir des quartiers aujourd'hui peu desservis avec une population souvent captive des transports en commun, et d'accompagner le développement de certains secteurs (projets de renouvellement urbain avec demande croissante).

En ce sens, elle contribue à apporter une réponse aux enjeux identifiés par l'État dans son porter-à-connaissance (2015, élaboration du PDU du SYTRAL 2017-2030) : l'objectif de garantir le droit au transport, et la nécessité d'assurer une cohérence entre politique de la ville et déplacements, en fixant les grandes lignes réflexion relative à l'intégration des quartiers politique de la ville dans le système de déplacements urbains.

Ce projet est un atout pour les quartiers politique de la ville de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne. Pour les habitants de Vaulx-en-Velin dont une grande majorité résident en quartier de la politique de la ville, ce tracé leur permettra d'accéder au Centre de la Métropole de Lyon (métro A et B) et au Sud et l'Est de la Métropole (tram T3 et T5 et métro D). Il permettra de désenclaver les quartiers Buers Nord et Saint-Jean à Villeurbanne et Grande Île à Vaulx-en-Velin également inscrits en politique de la ville.

Enfin, cette ligne se situe partiellement à l'intérieur du périmètre de la zone de faible émission et est de nature à réduire la circulation routière et ses nuisances (pollution, bruit) via différents leviers : report modal sur les transports en commun, mais aussi sur les modes actifs du fait des aménagements prévus, et réduction de la place accordée à la voiture (contrainte supplémentaire limitant l'attractivité du mode sur l'itinéraire).

b) Points d'attention sur l'insertion urbaine

Le mode tramway peut engendrer des nuisances sonores, notamment dans sur les axes de circulation les plus étroits et dans les changements de direction les plus serrés.

Le projet sera source de travaux diurnes et nocturnes et de déviations qui altéreront pendant cette période la vie des riverains. Des mesures d'atténuation et une communication appropriée sera nécessaire.

2. Habitat

a) QPV Grande Île

La convention du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) de Vaulx-en-Velin a été signée le 10 mars 2020 entre l'État, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), la Métropole de Lyon (porteur de projet), la ville de Vaulx-en-Velin, l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), la Société d'Équipement et d'aménagement du Rhône et de Lyon (SERL), la Banque des Territoires et les bailleurs sociaux concernés par le projet. Cette convention porte sur un quartier prioritaire d'intérêt national de la Grande Île tel que défini dans l'arrêté du 29 avril 2015 relatif à la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Dans la convention, le développement des transports en commun sur Vaulx-en-Velin et en particulier sur le quartier de la politique de la ville (QPV) de la Grande Île « joue un rôle de colonne vertébrale du projet

urbain, conforte l'attractivité et relie solidement la Grande Île à la Métropole ». La mise en place d'une offre de transport structurante est un des objectifs fondamentaux du projet urbain permettant de renforcer l'ouverture des quartiers et la mobilité des habitants. L'apport d'une nouvelle offre de logement prévus dans la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Mas du Taureau conjuguée à des réhabilitations massives de logements locatifs sociaux (LLS) sur les secteurs du Mas du Taureau, les Noirettes et la Grappinière peut aussi attirer de nouveaux ménages et favoriser la mixité sociale. L'offre de transport en commun structurante sur le secteur de la Grande île est un des engagements identifiés par l'ANRU pour la réussite du projet de renouvellement urbain. Le jalon du plan de mandat du Sytral sur la période 2020-2026 coïncide aussi avec le calendrier fixé pour une « clause de revoyure » permettant ainsi d'acter la confirmation des investissements du Sytral visant la réalisation d'une ligne de transport en commun forte desservant le QPV.

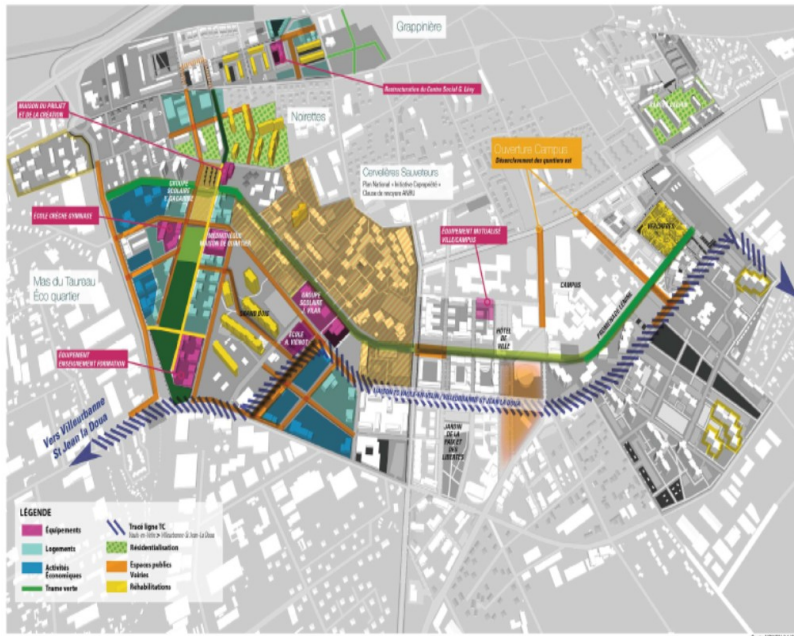
1) Présentation de la convention NPNRU

Le périmètre de la Grande Île comprend dix quartiers et 22 000 habitants, ce qui représente la moitié de la population communale. L'objectif visé à l'horizon 2030, est de ramener le taux de logement social de 57,27 % à 50 % à l'échelle de la ville de Vaulx-en-Velin.

L'ensemble de ce projet urbain mobilise des financements de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) à hauteur de 63 millions d'euros (avec le protocole de préfiguration) sur le programme suivant :

- diversifier l'offre de logements et améliorer le parc existant :
 - démolition de 437 logements locatifs sociaux (LLS),
 - réhabilitation de 1882 LLS,
 - trois projets de résidentialisation concernant 1882 LLS,
- des aménagements d'ensemble pour l'attractivité :
 - un projet d'écoquartier : zone d'aménagement concerté (ZAC) du Mas du Taureau,
 - cinq projets d'espaces publics structurants,
- désenclaver le territoire et mieux le relier à la Métropole de Lyon en renforçant l'offre de transports en commun notamment via une nouvelle ligne structurante de tramway T9 depuis Lyon,
- renforcer le continuum universitaire entre le campus de la Doua (Villeurbanne) et le campus ENTPE-ENSAL (Vaulx-en-Velin),
- améliorer et développer les équipements publics de proximité :
 - quatre équipements de proximité : deux écoles, une crèche et un centre social,
 - trois équipements d'excellence : médiathèque/maison de quartier, maison du projet et de la création, équipement mutualisé « ville-campus »,
- positionner le quartier à un bon niveau sur le plan économique au sein de la Métropole de Lyon en s'appuyant sur une dynamique autour du numérique et de la ville intelligente :
 - 25 600 m² dédiés à l'activité économique et 2 300 m² de commerces au Mas du Taureau.





Carte 7 : T9 – Plan guide du projet urbain – Annexe 8 de la convention NPNRU

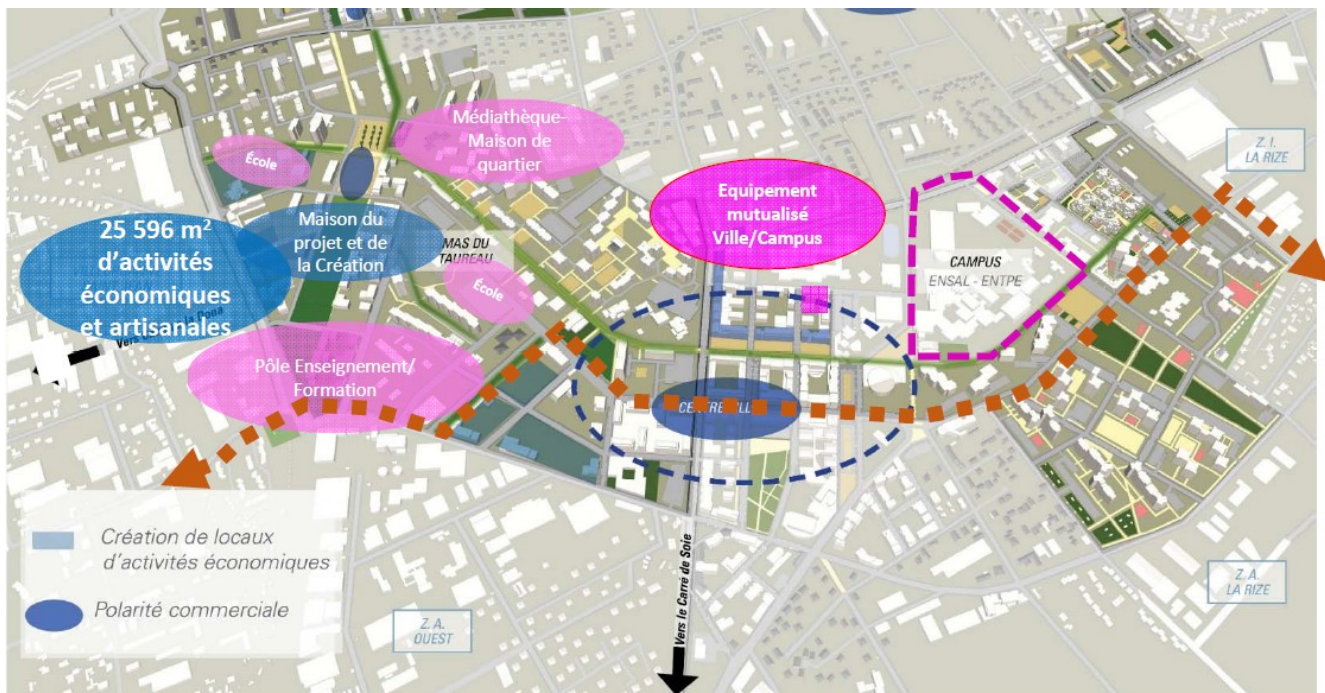
2) La place du transport au sein du projet

Sur la ville de Vaulx-en-Velin, le projet urbain de la Grande Île s’articule autour du tracé du tramway T9. Le tramway arrive de Villeurbanne par la zone d’aménagement concerté (ZAC) du Mas du Taureau en direction de la médiathèque/maison de quartier (livraison prévue fin 2021) et de la maison du projet et de la création (livraison prévue fin 2022). Le patrimoine du bailleur Est Métropole Habitat (EMH) a été réhabilité dans ce secteur pour 623 logements locatifs sociaux avec un label BBC (bâtiment basse consommation).

Le tramway rejoint ensuite l’avenue Maurice Thorez le long du secteur de copropriété Cervelières-Sauveteurs pour lequel un projet urbain est en cours d’élaboration pour la clause de revoiture prévue fin 2021/début 2022 : mise en place de voies structurantes et nouvelle organisation de gestion des stationnements publics et privés. Ce quartier de copropriétés en difficultés (perte de 30 % de la valeur du foncier en 10 ans) est aussi suivi dans le cadre d’un projet de réhabilitation par l’Agence Nationale de l’habitat (ANAH) sur un plan de sauvegarde.

Le tracé continue par les écoles Vilar et Vienot (une école élémentaire et deux maternelles) situées de part et d’autres de l’avenue Maurice Thorez qui seront toutes les deux restructurées d’ici 2027 afin d’accueillir de nouveaux élèves. Le tramway desservira en direction du centre un futur équipement mutualisé « ville-campus » (livraison prévue pour 2023) en lien avec l’École Nationale des Travaux Publics de l’État (ENTPE). Plusieurs projets d’aménagements sont prévus à proximité notamment une ouverture sur le campus sur la rue Maurice Audin plus au Nord. Une étude de stationnement devrait débuter sur l’ensemble de la Grande Île au deuxième semestre 2021 avec en ligne de mire une nouvelle gestion du stationnement.

La cartographie présentée lors de la revue de projet du 22 janvier 2021 (pilotee par le Préfet) illustre le trajet du tramway au sein du projet urbain.

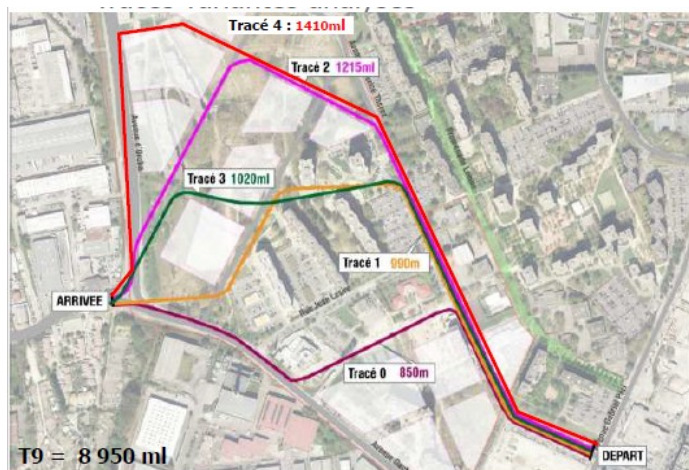


Carte 8 : T9 – Projet d'aménagement du secteur Grande Île

3) La ZAC du mas du Taureau

Cet aménagement au cœur du projet urbain est un quartier engagé dans une démarche d'écoquartier d'environ 40 hectares prévoyant la construction de 1300 logements neufs en diversification, une polarité commerciale de proximité de 2 300 m² et une offre de locaux dédiés à la formation professionnelle d'environ 14 850 m², ainsi que la structuration de l'ensemble des espaces publics et la construction d'équipements publics de superstructure nécessaires au développement du quartier. Les nouveaux logements proposés sont composés de produits en accession libre pour certains sous convention de participation, de locatif intermédiaire type allocation de logement familiale (AFL) et d'accession sociale. Le tracé doit être articulé finement avec les aménagements de la zone d'aménagement concerté (ZAC) dont les travaux débutés en 2019 vont durer dix ans avec des espaces transitoires.

La Métropole de Lyon a présenté aux habitants le projet de ZAC lors de la réunion publique du 29 avril 2021. Ce projet inclut un tracé du tramway correspondant au tracé avec la variante n°2 sur le secteur Grande Île (schéma ci-dessous). Ce tracé semble le plus cohérent par rapport à l'aménagement de la ZAC permettant de desservir la médiathèque/maison de quartier et les nouveaux logements.



Carte 9 : T9 – Variantes de desserte du Mas du Taureau (présentation SYTRAL, 26/02/2021)

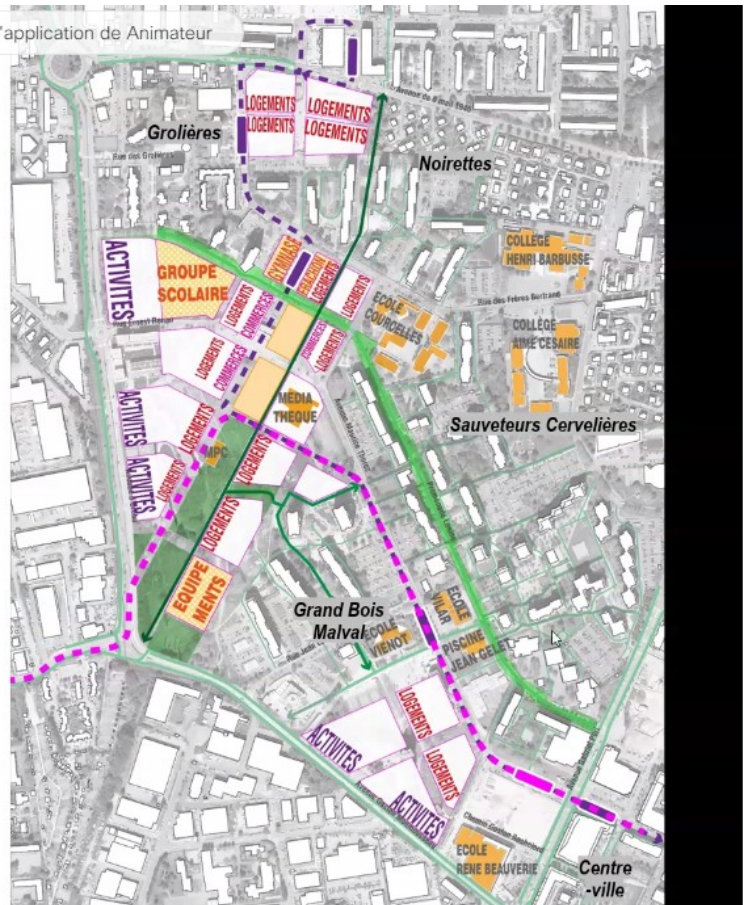
2

PRÉSENTATION DU PROJET

Affichage de l'application de Animateur

Le programme bâti

- **1300 logements**
- **Des activités économiques** réparties sur les avenues d'Orcha et Gaston Monmousseau (environ 25 000 m² de surface)
- **Des commerces de proximité et des services en pied d'immeuble** dont un supermarché alimentaire sur la place du marché



Carte 10 : T9 – Projet de ZAC Mas du Taureau

4) Conclusion

L'attractivité de la nouvelle offre de transport avec des équipements de qualité restructurés (écoles, universités, etc) dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) favorisera l'arrivée de nouveaux ménages sur les logements privés nouvellement construits.

Le tracé présenté (avec variante 2 pour la desserte du Mas du Taureau, soit le tracé le plus au nord sur la carte des enjeux) permet d'irriguer l'ensemble du quartier politique de la ville, de redonner de l'attractivité au secteur du Mas du Taureau et au secteur de copropriété dégradé de Cervelières-Sauveteurs. Le désenclavement de la Grande Île à l'échelle de la Métropole de Lyon favorisera l'effet du marketing territorial financé dans le cadre du NPNRU pour redonner du dynamisme et une meilleure image de ce territoire.

b) QPV St-Jean

1) Contexte du quartier

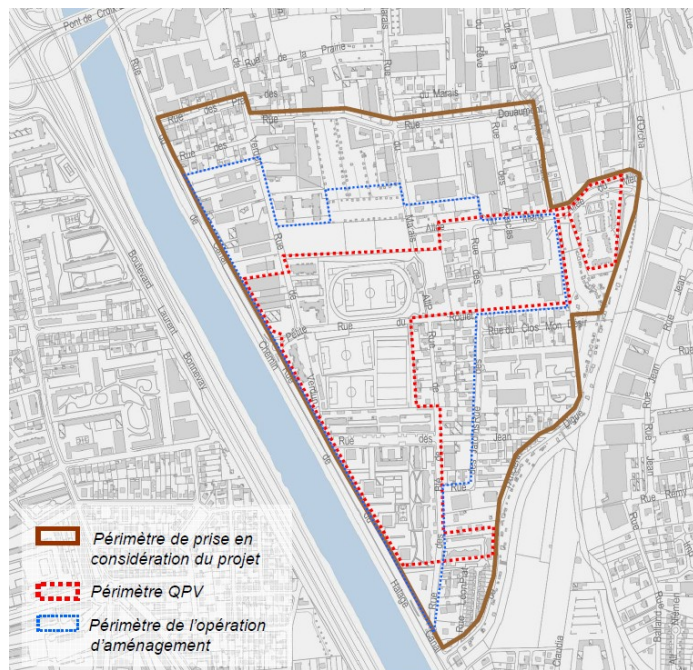
Le quartier St-Jean est un quartier très excentré et pour le moment relativement peu connecté en transports en commun et mode actifs à la Métropole Lyonnaise.

L'habitat y est essentiellement social et l'offre locative privée très faible entraînant une faible capacité à accueillir une nouvelle population et à assurer une mobilité de transport minimale aux habitants. Il est cependant à proximité du boulevard périphérique Laurent Bonnevey et de l'autoroute A42.

Le niveau de revenus de la population de ce quartier est faible, c'est pourquoi il a été retenu comme quartier d'intérêt national pour les opérations du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) en 2014. Cependant la convention est toujours en phase de maturation et n'a pas

encore été signée. Parmi les enjeux partagés, il s'agit de densifier ce quartier et de diversifier tant l'habitat que le peuplement.

Plus de 1500 logements à terme pourraient y être édifiés soit l'équivalent de 4500 habitants et autant d'utilisateurs futurs d'un tramway pour rallier les pôles d'attractivité (formation, loisirs, travail).



Carte 11 : T9 – Périmètre du QPV St-Jean

2) Passage de la ligne de tramway T9

Le renouvellement des quartiers de la politique de la ville (QPV) doit s'accompagner d'un changement d'image afin d'améliorer le quotidien des habitants et d'attirer un changement de population introduisant ainsi de la mixité sociale sur le quartier. Ce changement s'opère notamment grâce à l'amélioration des espaces publics et de la desserte en transports en commun. Pour ce quartier très isolé le lien avec les autres quartiers de la ville est donc prépondérant pour renforcer l'attractivité du secteur. C'est pourquoi l'arrivée d'une ligne de tramway est attendue et plébiscitée sur ce QPV.

La première partie de trajet fait consensus sur l'allée du Mens. Cette ligne passe très au Nord de la cité St-Jean.

Le choix proposé ensuite entre deux tracés possibles devra surtout tenir compte de la restructuration du maillage viarie projeté. En effet la création d'une trame paysagère notamment le long des berges du canal conduit à supprimer le passage de tous véhicules sur l'actuelle rue du canal en bordure de périphérique. La proposition de variante du tracé à ce stade avec élargissement de la rue de Verdun est cohérente mais devra aussi tenir compte de la concertation avec les habitants. Pour le moment, le retour exprimé lors des dernières ballades urbaines avec les habitants fait débat. Notamment en ce qui concerne les locataires actuels du bailleur Est Métropole Habitat (EMH) de la résidence des Roseaux qui le trouvent trop proche de leurs fenêtres de logement.

c) QPV Buers-Nord

1) Contexte du quartier

L'habitat sur le quartier de la politique de la ville (QPV) des Buers-Nord fait l'objet d'une convention avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) signée le 9 mars 2020. Les leviers d'action identifiés pour changer l'image de ce quartier sont de conforter la vocation résidentielle en préservant son caractère populaire et de développer de nouveaux usages et activités, notamment via la création d'un programme d'activités mixtes au Nord en lieu et place de la résidence Croix Luizet en cours de

démolition. À cette occasion la trame viaire du quartier sera également revue pour la désenclaver et lui redonner un axe central de circulation.



Carte 12 : T9 – Périmètre du QPV Buers

2) Passage de la ligne de tramway T9

Le passage en proximité de quartier de la ligne de tramway contribuera au désenclavement de cette zone relativement excentrée de Villeurbanne. La ligne telle que proposée desservira le quartier de la politique de la ville (QPV) au Nord et offrira de nouvelles perspectives aux travailleurs implantés localement.

3. Risques

a) Technologiques : Chaufferie de Vaulx-en-Velin

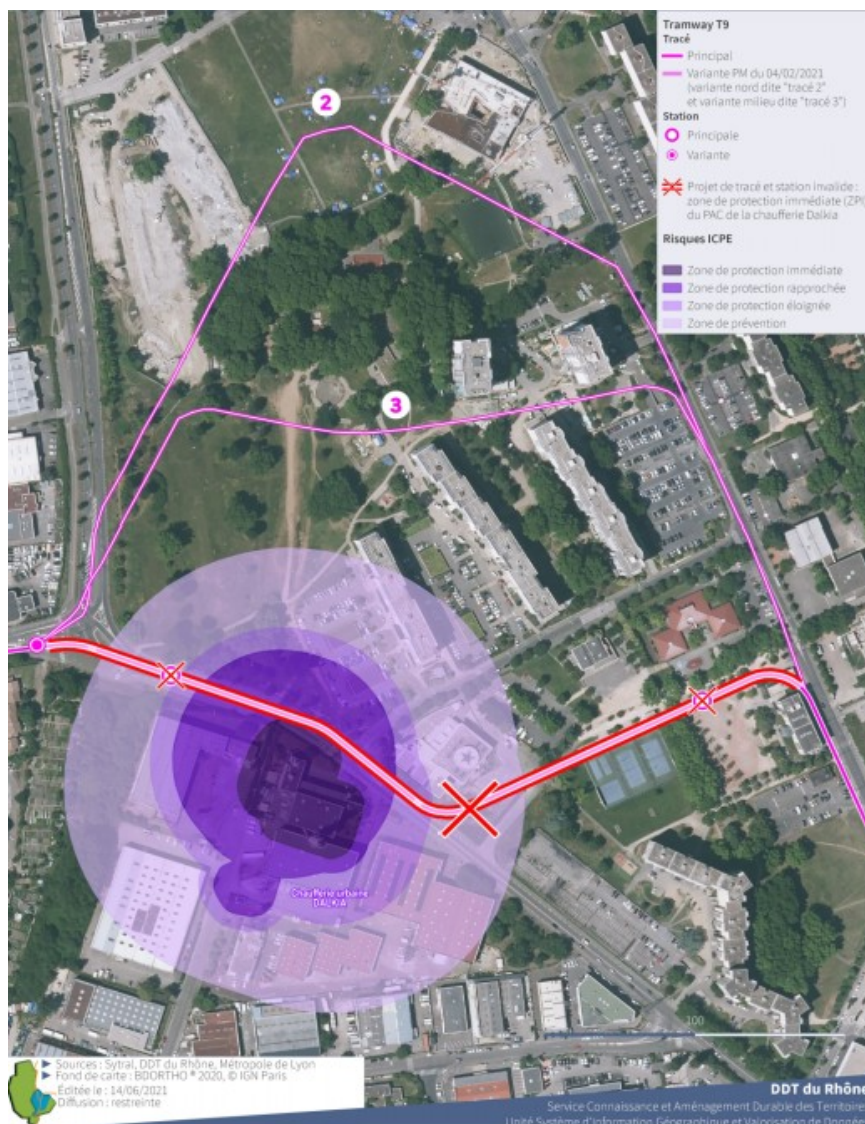
Les périmètres de risques technologiques pour la chaufferie de Vaulx-en-Velin (située au nord-ouest de l'avenue Gaston Monmousseau) ont été mis à jour lors de la modification 2 du PLU-H suite au porter à connaissance (PAC), transmis par la Direction Départementale des Territoires (DDT) en janvier 2020.

Le PAC préconise :

- dans les zones de seuil des effets létaux significatifs (SELS) et de seuil des effets létaux (SEL), le tracé est interdit, l'implantation d'une station de tramway est également interdite (le PAC autorise uniquement les infrastructures de desserte de la zone industrielle),
- dans la zone de seuil des effets irréversibles (ZPE : zone de protection éloignée), le principe est de ne pas augmenter la population exposée. Le tracé est autorisé, mais l'implantation d'une station est interdite. Le tracé n'est pas interdit mais n'est pas recommandé, il faut privilégier des alternatives,
- dans la zone de bris de vitres (ZP : zone de prévention), l'implantation d'une station est interdite si des alternatives sont possibles, puisqu'il n'y a pas d'ouvrages ou de dispositions constructives efficaces pour protéger les populations de l'effet de surpression pour un lieu d'attente dans un espace public ouvert. Le tracé peut passer par cette zone, mais des alternatives évitant la zone sont à privilégier.

La Métropole de Lyon a transcrit les préconisations des zonage SELS et SEL dans le PLU-H. En zone de protection immédiate (ZPI), seuls sont autorisés les ouvrages d'infrastructure terrestre, dès lors qu'ils desservent les terrains de l'établissement à l'origine des risques.

En conséquence le projet d'un tracé de ligne T9 traversant la zone de protection immédiate (ZPI) du PLU-H n'est pas possible.



Carte 13 : T9 – Risques technologiques pour la chaufferie de Vaulx-en-Velin

b) Inondation – PPRI du Grand Lyon

Le projet de tramway T9 est concerné par le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) du Grand Lyon. Côté Villeurbanne, sur la base du PPR actuel, le tracé ne traverse que la zone verte. En ce qui concerne Vaulx-en-Velin, le tracé traverse la zone verte et bleue B2 puis la zone blanche (secteur Rhône amont de ce même PPRI).

Le règlement de ces zones n'impose pas de prescriptions pour ce type de projet.

Important : Une étude de dangers sur les systèmes d'endiguement de Villeurbanne et de Vaulx-en-Velin est en cours de réalisation et sera instruite prochainement.

La connaissance issue de cette étude de dangers pourrait aboutir à un zonage plus restrictif pour ces 2 communes.

Ainsi, en anticipation des futurs éléments de connaissance, il est proposé ci-dessous une analyse projetée du projet T9 avec un zonage plus restrictif en zone bleue B1 puis en zone rouge R1 :

- Dans le cas d'un projet de tracé en zone bleue B1 du PPRI, le maître d'ouvrage est invité à vérifier, par mesure de précaution et pour anticiper, les points suivants (cf. règlements des secteurs Lyon-Villeurbanne et Rhône amont du PPRI du Grand Lyon) :
 - la réalisation du projet hors zone inondable n'est pas envisageable pour des raisons techniques et/ou financière,
 - le parti retenu parmi les différentes solutions (dont les solutions hors zone inondable) présentera le meilleur compromis technique, économique et environnemental,
 - les ouvrages tant au regard de leurs caractéristiques, de leur implantation que de leur réalisation, ont un impact hydraulique limité au maximum, tant du point de vue des capacités d'écoulement que des capacités d'expansion des crues (recherche de la plus grande transparence hydraulique (cf. circulaire du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD) du 24 juillet 2002).

Les prescriptions 2,3 et 4 de l'article III.2.3 concernant également le projet.

- Pour un tracé en zone rouge R1, le règlement du PPRI prévoit strictement les mêmes prescriptions qu'en zone Bleue B1.

c) Conclusion

En conclusion, il est particulièrement important de noter que ce projet est concerné par deux périmètres de risques identifiés :

- le périmètre de risques technologiques de la chaufferie de Vaulx-en-Velin, qui rend le tracé principal présenté impossible de fait de son passage en zone de protection immédiate (ZPI),
- le Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) du Grand Lyon, avec le contexte de réalisation d'une étude de dangers sur les systèmes d'endiguement de Villeurbanne et de Vaulx-en-Velin remettant en cause les niveaux de protection des digues. Ce qui se traduit, en anticipation de la formalisation de cette nouvelle connaissance, par la préconisation de mener une analyse du projet T9 selon des prescriptions de construction plus adaptées à la réalité du risque sur le secteur (que celles des PPRNi applicables actuellement).

4. Eau

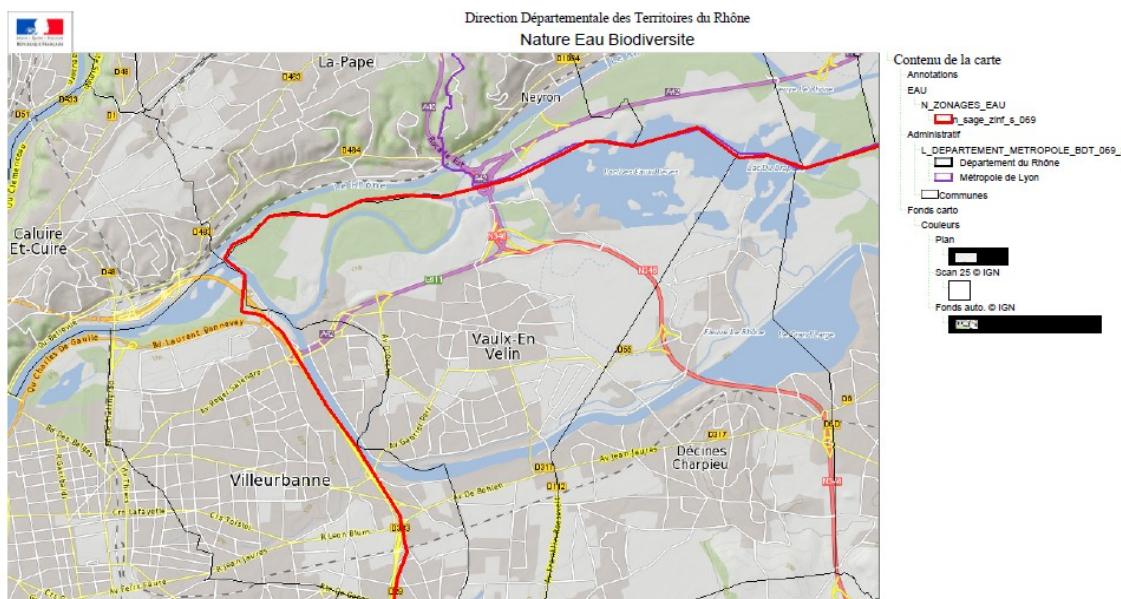
a) Service instructeur Loi sur l'eau

Le service instructeur pour le dossier sur le volet Loi sur l'eau sera le service police de l'eau de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), qui est à associer.

b) Gouvernance de l'eau

Le projet de tramway T9 est pour une grande partie de son tracé inclus dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est lyonnais.





Carte 14 : T9 – Périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais

Les dispositions et le règlement du SAGE s'appliquent au projet. En particulier :

- la doctrine de gestion des eaux pluviales validée en 2016 par la commission locale de l'eau est à prendre en considération.
- le règlement du SAGE fixe une règle (article 2) qui s'impose aux nouvelles infrastructures linéaires dans les périmètres de protection éloignés et une règle (article 3) qui s'impose à l'implantation de nouvelles activités dans les périmètres de protection éloignés (cf. annexe).

La commission locale de l'eau (CLE) via sa cellule d'animation et l'agence régionale de santé (ARS) sont à associer.

c) Eaux pluviales

La doctrine eaux pluviales de la Mission Inter-Services de l'Eau et de la Nature (MISEN) sera à prendre en considération pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

d) Préservation de l'alimentation en eau potable

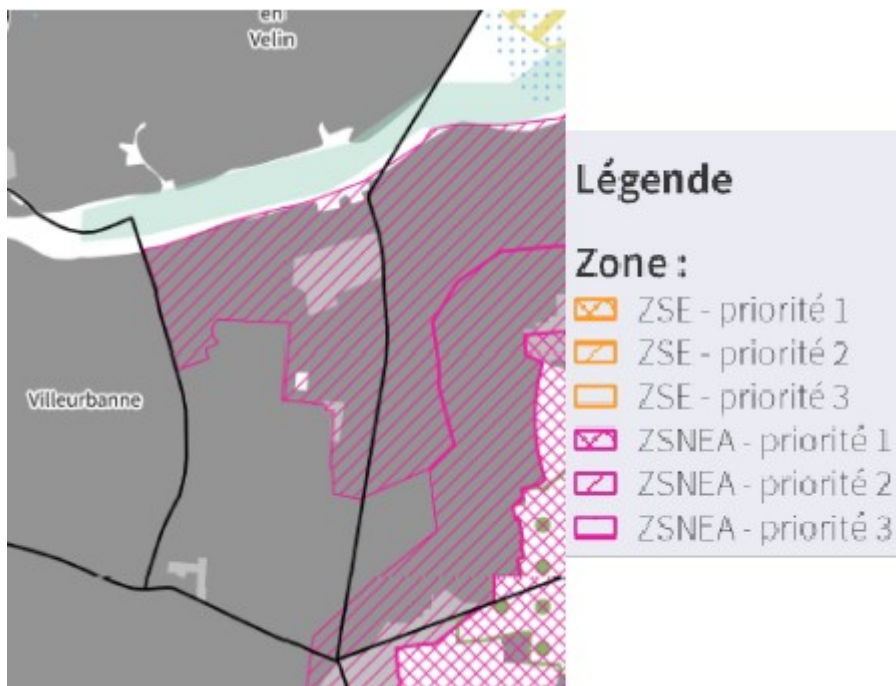
Le tracé serait concerné par le périmètre de protection éloigné (PPE) d'un captage d'eau potable. L'agence régionale de santé (ARS) est compétente sur le sujet. Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est Lyonnais s'applique sur ce secteur (cf. ci-dessus).

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), dans sa disposition 5E-01, a établi une liste des masses d'eau souterraines recelant des ressources majeures à préserver pour assurer l'alimentation actuelle et future en eau potable. Les couloirs fluvioglaciers de l'Est Lyonnais en font partie.

La commission locale de l'eau (CLE) a délimité les zones de sauvegarde pour l'alimentation future en eau potable du territoire du SAGE de l'Est Lyonnais. Le tracé Sud du T9 est situé en zone de sauvegarde non encore exploitée (ZSNEA) de priorité 2 (cf. carte ci-dessus).

Sur ces secteurs, la CLE demande à évaluer les impacts potentiels sur la ressource préalablement à la mise en œuvre des projets structurants.

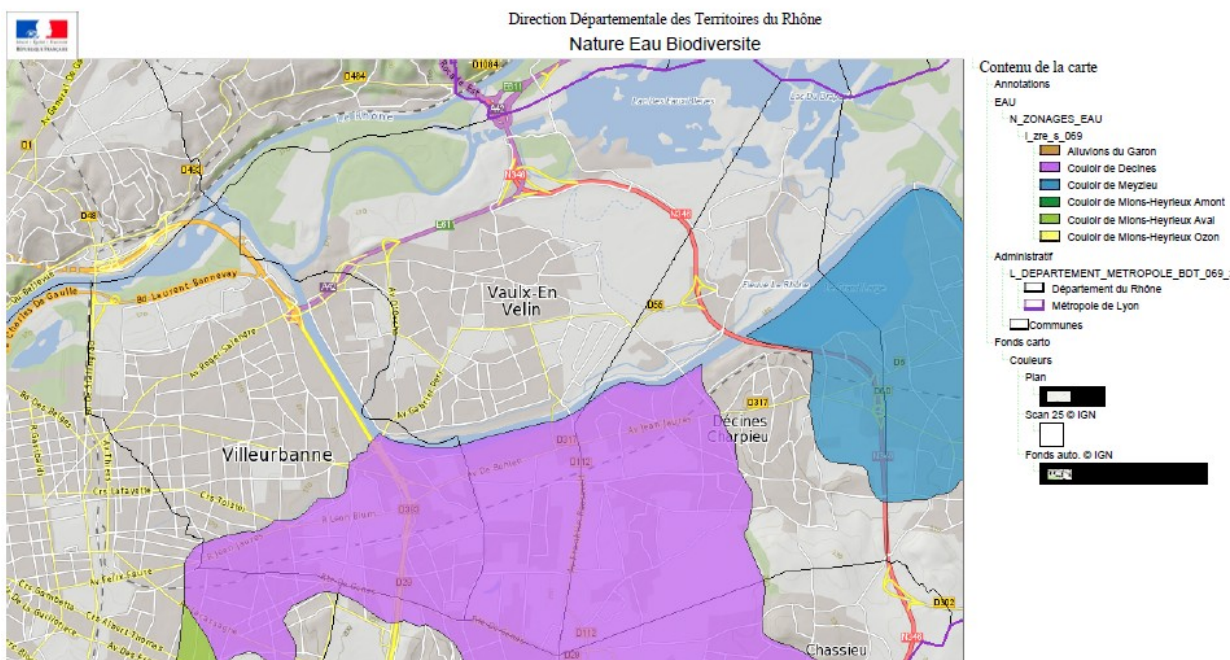
La disposition 5E-1 du SDAGE fixe des exigences : des documents d'incidences et des études d'impacts des projets soumis à autorisation pour présenter leurs effets sur la qualité et la disponibilité de l'eau située dans la zone de sauvegarde, et les mesures permettant de ne pas compromettre son usage actuel ou futur.



Carte 15 : T9 – Zone de sauvegarde non encore exploitée

e) Gestion quantitative de l'eau

Le tracé Sud-Est du projet de ligne T9 est inclus dans la zone de répartition des eaux – couloir de Décines. Le projet ne génère pas de prélèvement en eau en nappe et n'a donc pas d'impact. Cela fera toutefois partie des points à préciser dans le dossier réglementaire Loi sur l'eau.



Carte 16 : T9 – Zone de répartition des eaux – couloir de Décines

f) Conclusion

Dans le cadre du projet de tramway T9, il conviendra d'intégrer les dispositions prévues dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est Lyonnais, notamment en lien avec les enjeux de

préservation de l'alimentation en eau potable (zones de sauvegarde pour l'alimentation future en eau potable, implantation d'activités dans le périmètre de protection éloigné de captage).

5. Sécurité et voiries

a) Routes à Grande Circulation (RGC)

1) Secteur Vaulx-en-Velin

Sur le secteur Vaulx-en-Velin à proximité du projet de tracé de la ligne T9, la Route Départementale (RD) 317 puis la RD 112 sont classées comme Routes à grande circulation (RGC), doublées d'un itinéraire de transports exceptionnels jusqu'à 72 tonnes.

La RD 317 forme une intersection avec la RD 517A (Boulevard des Droits de l'Homme). Cette RD 517A correspond au tracé prévu par la ligne T9. Du fait de potentiels passages de transports exceptionnels jusqu'à 72 tonnes pouvant emprunter la RD 317 et donc traverser les voies du tramway, il conviendra d'être vigilant lors de l'étude des structures.

Lors de l'achèvement des travaux, la hauteur des lignes à haute tension devra être communiquée aux services de l'État en vue d'une diffusion d'information aux transporteurs de convois exceptionnels.

Par ailleurs, le trafic routier important sur la RD 317 est à prendre en compte (nombre élevé de franchissements des voies du tramway).

2) Secteur Villeurbanne

Sur le secteur de Villeurbanne, une vigilance particulière se concentre sur la rue de la Feyssine et le franchissement de la RD 383 (périphérique Laurent Bonnevey) qui sont deux axes classés RGC.

Le tracé de la ligne T9 prévoyant de longer la rue de la Feyssine, il est primordial de conserver à minima la fluidité du trafic routier pour ne pas provoquer d'engorgement sur la rue de la Feyssine qui constitue le seul accès à la cité internationale par le Sud en provenance de la RD 383.

b) Sécurité du transport guidé

Le décret 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG) fixe les règles de sécurité relative à la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport public guidés (tramway, métro, câble urbain, chemins de fer secondaires et touristiques). Ce décret prévoit l'évaluation de la sécurité selon 5 domaines : infrastructures, contrôle commande et signalisation ferroviaire, énergie, matériel roulant, et insertion urbaine. La mise en service d'un véhicule ou de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau (ou ayant fait l'objet d'une modification substantielle) est subordonnée à une autorisation préfectorale sur la base de dossiers démontrant la sécurité du système, conformément à ce décret.

Concernant l'insertion urbaine des projets tramway, dont l'enjeu majeur est d'assurer la sécurité de tous les usagers, une approche globale dans les principes d'aménagement entre la section courante, les stations et les carrefours est nécessaire afin de permettre un bon traitement des interfaces. La cohabitation entre les différents types d'usagers est un sujet particulièrement important dans le contexte de développement de l'usage du vélo notamment (avec le projet structurant de réseau express vélo) mais aussi d'autres modes de micro-mobilité.

Par ailleurs, une vigilance devra être portée sur :

- la lisibilité des aménagements afin d'en permettre une bonne compréhension par l'utilisateur, eu égard aux risques associés (véhicule ferroviaire ne pouvant dévier de sa trajectoire et des distances de freinage allongées par rapport au routier),
- l'accessibilité de l'espace et des transports pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et notamment sur les interfaces entre l'accès aux quais à partir de l'espace public environnant et entre le quai et le véhicule,



- la co-visibilité entre usagers, en portant une attention particulière sur les potentiels masques à la visibilité (végétation, mobilier urbain, signalisation...),
- la continuité des itinéraires pour les modes actifs, afin de ne pas créer de coupure urbaine et de risque de cheminement des cycles sur la plate-forme tramway.

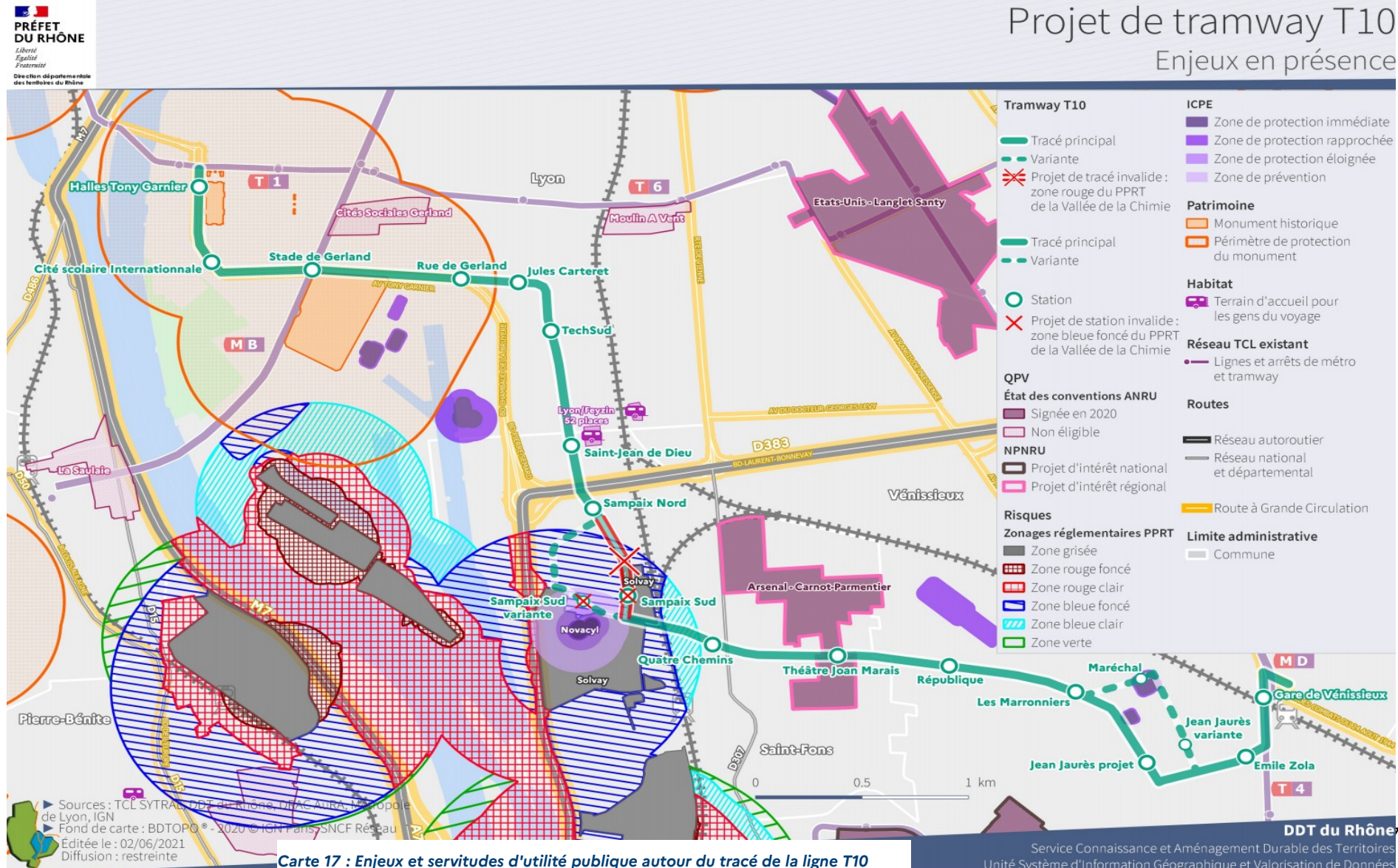
Ainsi, en vue de favoriser la bonne insertion urbaine des projets et maîtriser les impacts de l'évolution du contexte urbain, il conviendra d'associer les gestionnaires de voirie dans la mise en œuvre des projets et tout au long de la vie des systèmes de transport. L'association des exploitants du réseau TC, permettant un retour d'expérience sur les contraintes d'exploitation vis-à-vis de l'usage des espaces publics, est également souhaité.

Guide intéressant : la série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » (CEREMA).

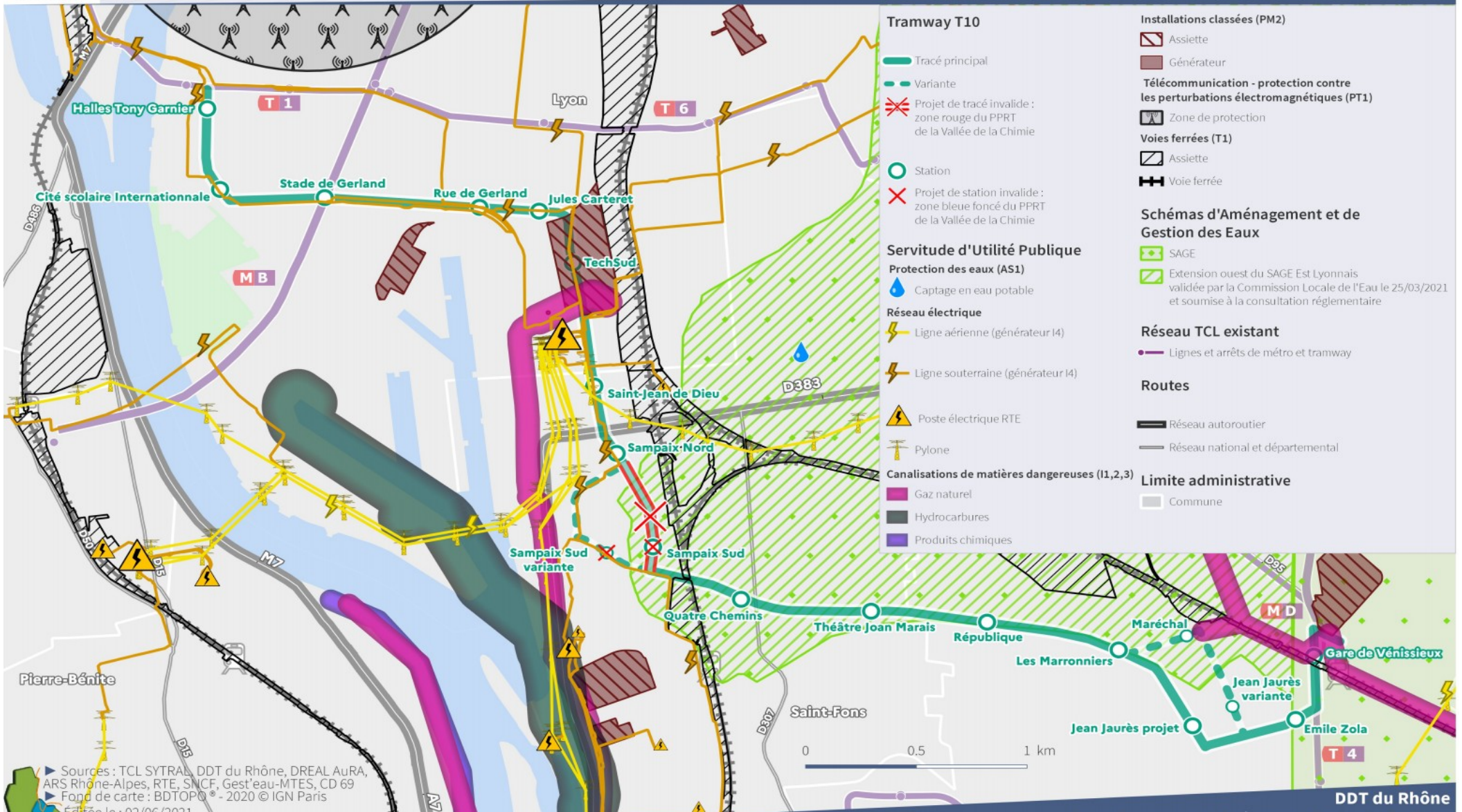


IV. Tramway T10

Le projet de ligne T10 permettra de relier Saint-Fons à la Gare de Vénissieux à l'Est (en connexion avec le métro D et le tramway T4) et à Lyon Gerland (en connexion avec le métro B à l'Ouest par une ligne forte).



Carte 17 : Enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T10



Sources : TCL SYTRAL, DDT du Rhône, DREAL AuRA, ARS Rhône-Alpes, RTE, SNCF, Gest'eau-MTES, CD 69
Fond de carte : BDTOPO® - 2020 © IGN Paris
Éditée le : 02/06/2021
Diffusion : restreinte

Carte 18 : Autres enjeux et servitudes d'utilité publique autour du tracé de la ligne T10

1. Remarques générales

a) Intérêt du projet

Inscrite au plan de déplacements urbains dans l'action consistant à poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains, la ligne A8, correspond, dans sa partie Sud (Saint Fons – Venissieux - Bron), à la ligne T10 proposée au plan de mandat du SYTRAL.

Dans son porter-à-connaissance (2015, élaboration du PDU du SYTRAL 2017-2030), l'État rappelait l'objectif de garantir le droit au transport, et la nécessité d'assurer une cohérence entre politique de la ville et déplacements, en fixant les grandes lignes réflexion relative à l'intégration des quartiers politique de la ville dans le système de déplacements urbains.

Ce projet, cohérent avec cet objectif, est attendu par les Saint-foniards et les Vénissiens pour sa desserte sur des secteurs à ce jour peu couverts par les transports en commun, et dont les lignes de bus subissent la congestion des voiries. Le quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) Arsenal Carnot Parmentier à St-Fons profitera pleinement de cet équipement public (précisions au paragraphe 2.a). La possibilité de rejoindre le métro B en 10 minutes sera un atout considérable pour les usagers. La desserte existante par train (gare SNCF) pose actuellement un problème de tarification. L'objectif d'intégration tarifaire TER-TCL à 2022 permettra déjà d'améliorer la desserte avant l'arrivée de la ligne T10.

Ce projet est aussi de nature à favoriser l'accessibilité des habitants vers l'emploi (Biodistrict et Techsud à Gerland, ZI Sampaix à Saint-Fons, zone d'activités Carnot, République, Arsenal et ERM à Venissieux) et desservir des zones identifiées comme étant à fort potentiel de développement résidentiel (Saint-Fons, Venissieux). En outre, la ligne T10 desservira un certain nombre d'équipements (culture, sport, scolaire...) et apportera une solution d'accès alternative à l'automobile, permettant de limiter les nuisances liées (pollution, congestion, stationnement anarchique lors d'événements...).

Enfin, cette ligne se situe partiellement à l'intérieur du périmètre de la zone de faible émission et est de nature à réduire la circulation routière et ses nuisances (pollution, bruit) via différents leviers : report modal sur les transports en commun, mais aussi sur les modes actifs du fait des aménagements prévus, et réduction de la place accordée à la voiture (contrainte supplémentaire limitant l'attractivité du mode sur l'itinéraire). Notamment, la configuration en rocade de cette ligne et la connexion avec le secteur de Gerland pourrait permettre d'alléger le trafic globalement sur le boulevard périphérique et plus spécifiquement aussi sur la sortie en direction de Lyon dans le secteur de Gerland qui connaît actuellement des congestions.

b) Points d'attention sur l'insertion urbaine

Le mode tramway peut engendrer des nuisances sonores, notamment sur les axes de circulation les plus étroits et dans les changements de direction les plus serrés. Les études prévues et retours d'expérience d'autres projets devraient permettre d'éclairer sur ce point sensible.

Le projet sera source de travaux diurnes et nocturnes et de déviations qui altéreront pendant cette période la vie des riverains. Une communication appropriée sera nécessaire.

La suppression prévue des places de stationnement est en effet un point d'attention important pour la réussite de la redistribution des espaces entre les différents modes et prévenir les pratiques de stationnement anarchique.

2. Habitat

a) QPV Arsenal Carnot Parmentier

L'arrivée de la ligne de tramway T10 sur Saint-Fons permettra de désenclaver la commune et notamment le quartier de la politique de la ville (QPV) Arsenal Carnot Parmentier du centre-ville en raccordant ce quartier aux lignes fortes de transports collectifs déjà existantes (la ligne de métro D et la ligne de métro



B), d'améliorer la desserte des zones d'activités (secteur Sampaix) et de générer du transport modal avec l'aménagement de pistes cyclables le long du tracé du T10.

Le plan de circulation et l'offre de stationnement à l'échelle communale devront être revus pour intégrer cette nouvelle offre de TC.

L'arrivée du tramway T10 aura des impacts sur la circulation sur les rues de Saint-Fons et de Vénissieux et notamment sur la rue Carnot (située à St-Fons). Des modifications de la fonctionnalité existante pour la rue Carnot sont envisagées avec une mise en sens unique sur une partie de la rue. Il conviendra de définir les modalités de communication auprès des habitants et des riverains.

Par ailleurs, la zone d'aménagement concerté (ZAC) Carnot Parmentier, opération d'aménagement phare de la convention du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) Arsenal-Carnot Parmentier, prévoit une première tranche de construction de logements en accession sociale de part et d'autre de la rue Carnot avec 135 logements sur le lot A et 22 logements sur le lot D (cf. carte ci-dessous). Les travaux de dévoiement du tramway prévus en 2023 et la construction de logements sur la rue Carnot sont prévus dans les mêmes calendriers. Aussi, afin de limiter au mieux les nuisances liées à la superposition des chantiers, la Métropole de Lyon et la Ville de Saint-Fons ont demandé à Foncière Logement et à Rhône Saône Habitat, les deux promoteurs, de lancer leurs opérations dès 2021.



Carte 19 : T10 – Plan de la ZAC Carnot Parmentier

b) Aire d'accueil des gens du voyage

Le projet de ligne de tramway T10 comprend l'aménagement d'une zone de remisage tramway au Nord du boulevard Laurent Bonnevey en lieu et place de l'aire d'accueil des gens du voyage Lyon/Feyzin dont la capacité est fixée à 52 places. Cette aire d'accueil est la propriété de Lyon Métropole.

Cette aire est inscrite dans le Schéma départemental Métropolitain d'accueil et d'habitat des gens du voyage approuvé par arrêté daté du 14 février 2020. Le schéma est copiloté par le Conseil Départemental du Rhône, la Métropole de Lyon et l'État. Il couvre la période 2020-2025.

Sur la Métropole de Lyon, le schéma prescrit le maintien des 19 aires existantes. Concernant l'aire d'accueil de Lyon/Feyzin, le schéma envisage une opération de dédensification au regard des problèmes de gestion générés par la taille importante de l'aire.

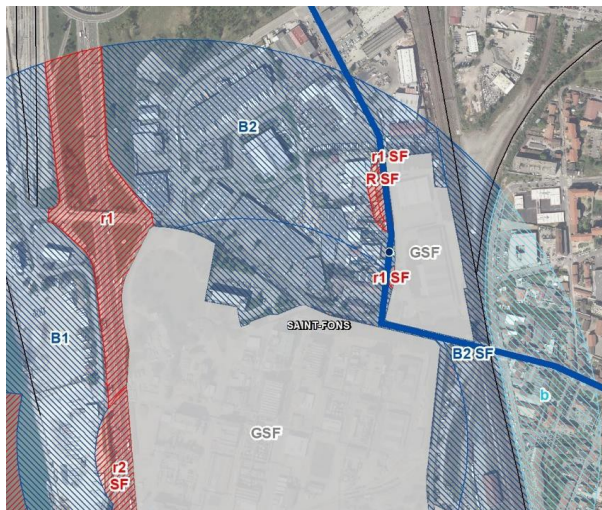
Dans ces conditions et sachant que le calendrier de réalisation du projet de tramway T10 est à horizon 2026, l'enjeu sera de garantir, pendant toutes les phases travaux et jusqu'à la livraison de l'ouvrage, le maintien de la capacité globale d'accueil, soit au total 52 places (en une ou plusieurs entités).

3. Risques

a) Industriel : PPRT de la Vallée de la chimie

Le projet de tracé pour le tramway T10 proposé par le Sytral traverse le Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRT) de la Vallée de la Chimie.

Les risques induits par les installations Solvay sont de type thermique et surpression.



Carte 20 : T10 – Zonage du PPRT de la Vallée de la Chimie

1) Sur le projet de tracé

Ce que dit le règlement :

- en zone rouge, le PPRT établit que le projet de tramway n'est pas possible. L'extrait du règlement en RSF et R1SF indique : « tous les projets sont interdits sauf [...] la création de voies nouvelles [...] nécessaire à la desserte de la zone ou à la desserte de la plateforme économique ».
- en zone bleue foncé, la création de voie nouvelles est possible. L'extrait du règlement B2 et B3 indique : « tous les projets sont interdits sauf [...] l'aménagement de voies existantes ou la création de voies nouvelles de circulation routières, ferroviaires, modes doux ».

2) Sur les stations

Ce que dit le règlement :

- en zone bleue foncé, la création de station n'est pas possible (les stations ne sont pas listées dans les exceptions des règles d'urbanisme).

3) Sur les autres aspects

La création d'un parc relais P+R ou d'un centre de remisage ne sont pas possibles en zone rouge et bleue foncé du PPRT.

b) Inondation – PPRI du Grand Lyon

Le projet de tramway T10 est concerné par le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) du Grand Lyon. Le tracé du tramway traverse dans sa partie Ouest des secteurs classés en zones bleues B2 et vertes selon le PPRI (secteur Lyon-Villeurbanne), puis un secteur classé en zone blanche.

→ Le règlement de ces zones n'impose pas de prescriptions sur ce type de projet.

c) Conclusion

En conclusion, il est particulièrement important de noter que ce projet est concerné par le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la Vallée de la chimie et que :

- la réalisation du tracé principal présenté est impossible du fait de son passage en zone rouge,
- la création des stations « Sampaix Sud » présentées (tracé principal et variante) est impossible du fait de leur localisation en zone bleu foncé,

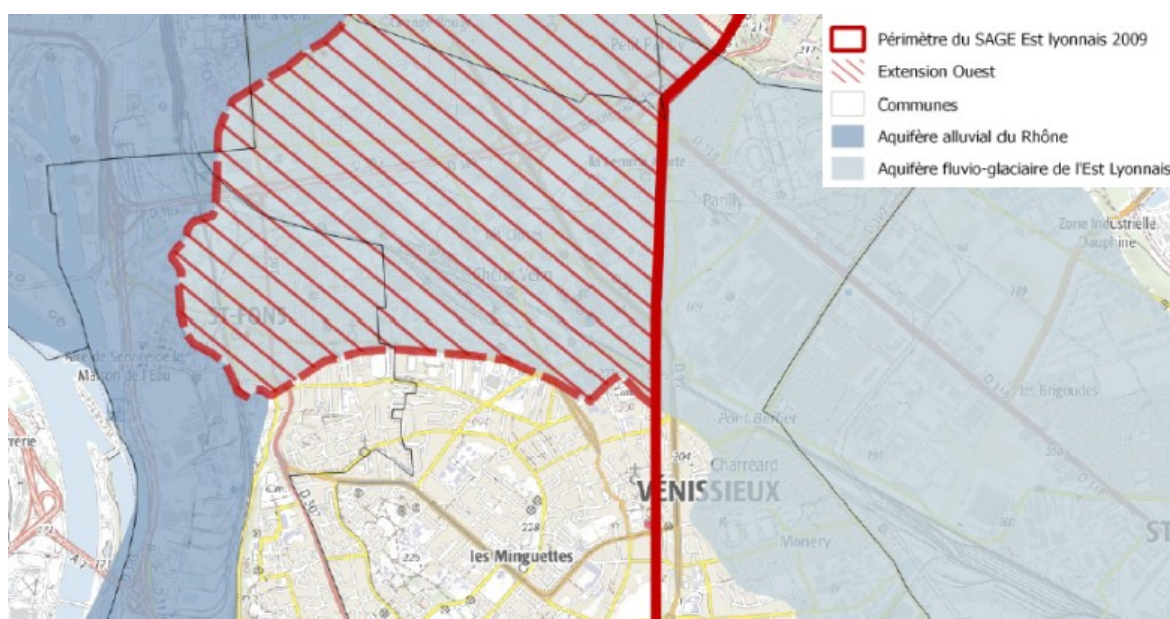
- selon le besoin, d'autres stations peuvent être envisagées, tant qu'elles se situent hors zone bleu foncé,
- si la réalisation du tracé « variante » est retenue, il se situera néanmoins en zone bleu foncé, ce qui nécessitera une réflexion et des mesures concernant l'information des passagers, la formation du personnel et des procédures de sécurité adaptées liées à l'exploitation de ce service de transport en secteur d'aléas de surpression, toxique et thermique, notamment sur la partie du tracé rue Sembat.

4. Eau

a) Gouvernance de l'eau

Le périmètre du schéma d'aménagement de gestion des eaux (SAGE) de l'Est Lyonnais est en cours de modification. La commission locale de l'eau (CLE) a validé le 25 mars dernier une extension sur l'Ouest du périmètre actuel du SAGE (cf. carte ci-dessous).

Le tracé T10 est actuellement pour partie dans le périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais.



Carte 21 : T10 – Périmètre du SAGE de l'Est Lyonnais

Après extension, le projet T10 sera inclus pour une portion plus importante de son tracé au sein du périmètre du SAGE modifié. Cette modification devrait être effective d'ici octobre 2021.

Les dispositions et le règlement du SAGE s'appliquent au projet. La doctrine de gestion des eaux pluviales validée en 2016 par la commission locale de l'eau sera à prendre en considération particulièrement.

Il est opportun d'associer la CLE via sa cellule d'animation.

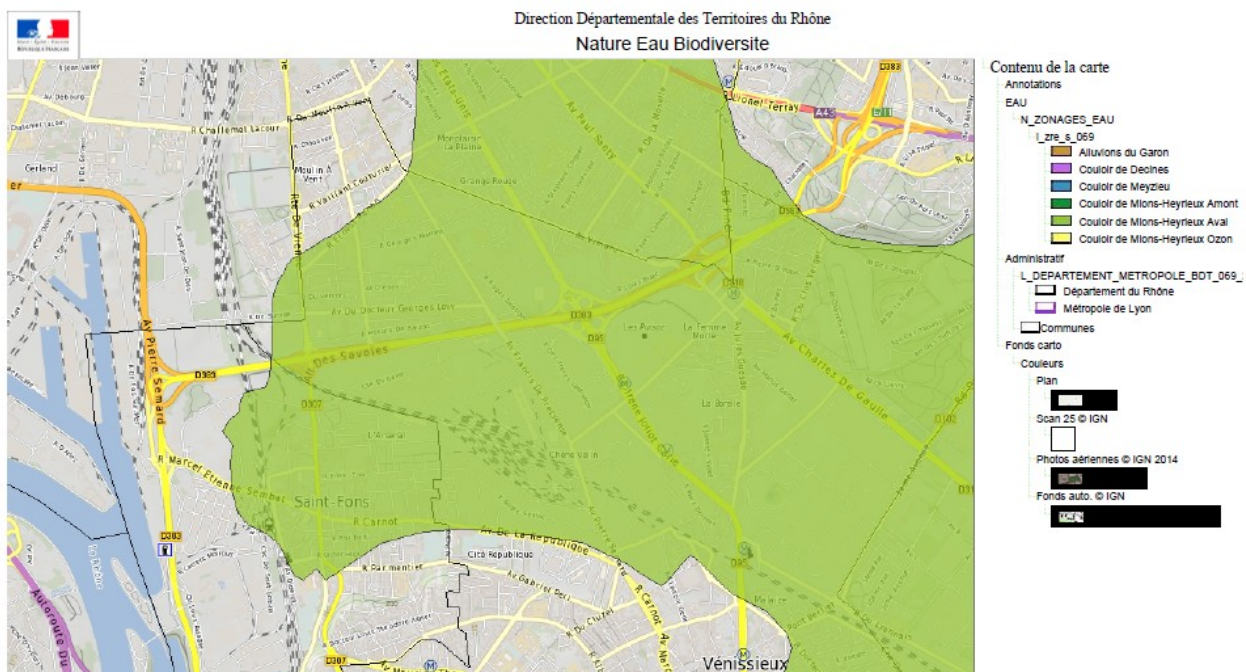
b) Eaux pluviales

La doctrine eaux pluviales de la Mission Inter-Services de l'Eau et de la Nature (MISEN) sera à prendre en considération pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

c) Gestion quantitative de l'eau

Le projet de tracé de la ligne T10 est partiellement inclus (section Sampaix Nord – Emile Zola) dans la zone de répartition des eaux – couloir de Mions-Heyrieux aval (cf carte ci-dessous).

Le projet ne génère pas de prélèvement en eau en nappe et n'a donc pas d'impact. Cela fera toutefois partie des points à préciser dans le dossier réglementaire Loi sur l'eau.



d) Conclusion

Dans le cadre du projet de tramway T10, il conviendra d'intégrer les dispositions prévues dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est Lyonnais.

5. Sécurité et voiries

a) Route à grande circulation (RGC)

Le pont Pasteur, l'avenue Tony Garnier puis le boulevard Chambaud de la Bruyère sont classés RGC et sont doublés d'un itinéraire de transport exceptionnel jusqu'à 72 tonnes à partir de l'entrée du port Edouard Herriot en direction de l'autoroute A7/route départementale (RD) 383 via le boulevard Chambaud de la Bruyère.

Pour permettre un écoulement satisfaisant du trafic routier (dans les deux sens de circulation), il est important de conserver un nombre de voies minimum suffisant.

De plus, pour permettre l'accès des transports exceptionnels, il est essentiel que la chaussée conserve les caractéristiques suivantes :

- une implantation en retrait de mât d'éclairage, d'arbres, de mobilier urbain (barrières et potelets). Les panneaux de signalisation verticale (et le mobilier urbain) implantés dans cet espace doivent être amovibles et démontables,
- une largeur roulable (emprise) de 6,00 m et de 3,50 m libre de tout obstacle en dur,
- ne pas implanter d'obstacle de plus de 15 cm par rapport à la chaussée (terre-pleins centraux, séparateurs ou bordures de chaussée).

b) Sécurité du transport guidé

Le décret 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG) fixe les règles de sécurité relative à la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport public guidés (tramway, métro, câble urbain, chemins de fer secondaires et touristiques). Ce décret prévoit l'évaluation de la sécurité selon 5 domaines : infrastructures, contrôle commande et signalisation ferroviaire, énergie,

matériel roulant, et insertion urbaine. La mise en service d'un véhicule ou de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau (ou ayant fait l'objet d'une modification substantielle) est subordonnée à une autorisation préfectorale sur la base de dossiers démontrant la sécurité du système, conformément à ce décret.

Concernant l'insertion urbaine des projets tramway, dont l'enjeu majeur est d'assurer la sécurité de tous les usagers, une approche globale dans les principes d'aménagement entre la section courante, les stations et les carrefours est nécessaire afin de permettre un bon traitement des interfaces. La cohabitation entre les différents types d'usagers est un sujet particulièrement important dans le contexte de développement de l'usage du vélo notamment (avec le projet structurant de réseau express vélo) mais aussi d'autres modes de micro-mobilité.

Par ailleurs, une vigilance devra être portée sur :

- la lisibilité des aménagements afin d'en permettre une bonne compréhension par l'utilisateur, eu égard aux risques associés (véhicule ferroviaire ne pouvant dévier de sa trajectoire et des distances de freinage allongées par rapport au routier),
- l'accessibilité de l'espace et des transports pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et notamment sur les interfaces entre l'accès aux quais à partir de l'espace public environnant et entre le quai et le véhicule,
- la co-visibilité entre usagers, en portant une attention particulière sur les potentiels masques à la visibilité (végétation, mobilier urbain, signalisation...),
- la continuité des itinéraires pour les modes actifs, afin de ne pas créer de coupure urbaine et de risque de cheminement des cycles sur la plate-forme tramway.

Ainsi, en vue de favoriser la bonne insertion urbaine des projets et maîtriser les impacts de l'évolution du contexte urbain, il conviendra d'associer les gestionnaires de voirie dans la mise en œuvre des projets et tout au long de la vie des systèmes de transport. L'association des exploitants du réseau TC, permettant un retour d'expérience sur les contraintes d'exploitation vis-à-vis de l'usage des espaces publics, est également souhaité.

Concernant la section passant dans le secteur couvert par le plan de prévention des risques technologiques de la Vallée de la chimie, les différents tracés interceptent les flux de livraison de l'usine Solvay entre ses unités de production au Sud des tracés envisagés et son site de stockage au Nord. Sans que le trafic en jeu ne soit globalement trop important (20 à 25 poids lourds par jour), ces livraisons concernent essentiellement des produits chimiques et à la marge des produits relevant du transport de matière dangereuses et ont tendance à se concentrer à l'heure de pointe du matin du fait de l'arrivée de conteneurs maritimes. Il s'agit là d'un risque en matière d'accidentologie vis-à-vis duquel il convient d'être particulièrement attentif.

Guide intéressant : la série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » (CEREMA).

V. Conclusion

Cet examen des projets a permis d'identifier un certain nombre de points d'attention voir d'alerte sur les tracés envisagés et d'éclairer le porteur de projet sur les servitudes d'utilité publique existantes sur le territoire concerné par les projets.

Parmi les points identifiés, cinq méritent de retenir plus particulièrement l'attention :

- l'intérêt d'une desserte fine de la ZAC du Mas du Taureau,
- la nécessité de tenir compte des prescriptions et recommandations liées aux plans de prévention des risques (technologiques et naturels) et des périmètres de risques technologiques identifiés, et ce pour les projets T9, T10, et tout projet connexe se soumettant à la même réglementation (ligne de bus, aménagement cyclable),
- la nécessité de prendre en compte les dispositions du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est lyonnais (T6Nord, T9 et T10), d'autant qu'une extension est prévue et concerne plus particulièrement le projet T10,
- la nécessité de veiller à une conception du projet compatible avec les impondérables du réseau de routes à grandes circulations (RGC) pour les axes concernés ou pour les traversées d'axes,
- la nécessité de veiller à la lisibilité des aménagements et à la co-visibilité entre cabine du tramway et usagers, notamment les cyclistes avec le développement d'aménagements connexes au projet, et les véhicules poids-lourds plus spécifiquement dans le secteur de la Vallée de la chimie.

Ce document ne modifie pas l'ensemble des obligations administratives et procédures auxquelles chacun des projets est soumis.



VI. Annexe : Extrait du règlement du SAGE de l'Est Lyonnais

Article 2 – Traversée des périmètres de protection des captages par de nouvelles infrastructures

Voir aussi fiche action n°29

Les nouvelles infrastructures linéaires telles que définies dans le glossaire figurant en annexe 5 du plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques (PAGD) sont exclues des périmètres de protection rapprochés établis.

La traversée des périmètres de protection éloignés établis par les nouvelles infrastructures linéaires est réglementée comme suit : les documents d'incidence et les études d'impacts devront fournir une justification du tracé retenu en indiquant les raisons pour lesquelles, notamment au regard des objectifs du SAGE, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu. Le dossier loi sur l'eau du projet d'infrastructure met en avant des mesures de conception, de réalisation, d'entretien permettant d'assurer une protection des eaux souterraines vis-à-vis des risques de pollution diffuse et accidentelle. Le dossier propose également un plan d'alerte (et actions associées) à mettre en place en cas de pollution accidentelle.

Article 3 – Implantation des nouvelles activités dans les périmètres de protection éloignés.

Voir aussi fiche action n°30

Dans les périmètres de protection éloigné des captages d'eau potable, le dossier de déclaration ou d'autorisation de tout nouveau IOTA (installation, ouvrage, travaux, activité) relevant des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement comprend un document d'incidence approfondi relatif au volet eau, et met en avant des mesures de conception, de réalisation, d'entretien permettant d'assurer une protection des eaux souterraines vis-à-vis des risques de pollution diffuse ou accidentelle, et à défaut, intègre des mesures de compensation.

Dès lors que des risques spécifiques seront identifiés le dossier propose également un plan d'alerte (et actions associées) à mettre en place en cas de pollution accidentelle.

Glossaire :

Infrastructures linéaires : nouvelles voiries de liaison hors desserte de proximité, chemins de fer, transports en site propre, stationnements, pipelines.

