



COMITÉ SYNDICAL DU 8 FEVRIER 2021
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
AFFAIRES TRANSPORTS URBAINS

N° 21.008

Objet : Ligne de tramway T9- Vaulx-en-Velin-La Soie /Villeurbanne - La Doua et/ou Charpenne - Autorisation d'engager l'opération et approbation de son programme prévisionnel

L'an deux mille vingt, le huit du mois de février, à 9h30, les membres du Comité Syndical du SYTRAL (syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), se sont réunis en salle du Conseil Métropolitain, Hôtel de la Métropole 20 rue du Lac, à Lyon, conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Date de convocation du Comité : 1^{er} février 2021

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

Secrétaire de séance : Matthieu VIEIRA

.../...

1/6

LE COMITE SYNDICAL,

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

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Le projet de ligne de tramway T9 entre Vaulx-en-Velin - La Soie et Villeurbanne - La Doua et/ou Charpenne est inscrit au Plan de mandat 2021 > 2026.

Le Plan de déplacements urbains (PDU) 2017 > 2030 a précédemment identifié l'axe A8 – Vaulx-en-Velin <> Saint-Fons – comme un axe de transport en commun à développer. Cet axe constitue une rocade intérieure au périphérique, à l'Est de l'agglomération. Il relie des pôles d'activités et d'enseignement importants, et se connecte aux principales lignes fortes de transport en commun existantes.

Entre 2017 et 2020, le SYTRAL a mené plusieurs études afin d'analyser la structure des déplacements actuels et projetés sur l'ensemble du corridor A8, qui ont conduit à proposer une organisation du corridor en deux lignes indépendantes au Nord et au Sud, autour d'un territoire en forte mutation sur laquelle des études urbaines et de transport sont à poursuivre.

Les études menées ont également permis de préciser le contour du projet de la ligne nord du corridor A8, en cohérence avec le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) Horizon 2030 qui identifie notamment le besoin de renforcement de la desserte en transports en commun des polarités urbaines de Vaulx-en-Velin Grande-île et Villeurbanne Saint-Jean.

Ces études permettent ainsi aujourd'hui de proposer un programme prévisionnel et de s'engager dans la phase de réalisation de la ligne T9.

Le présent rapport a pour objet d'approuver l'engagement de l'opération ainsi que ses objectifs et caractéristiques essentielles constituant les éléments de programme prévisionnel, le lancement des études de maîtrise d'œuvre et la définition l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération.

I. Les objectifs du projet

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

Par son tracé en rocade, en connexion avec le réseau lourd de transport en commun (une ligne de métro et deux lignes de tramways à La Soie, deux lignes de métro en cas de terminus à Charpenne), ce projet constitue une opportunité de renforcer le maillage en transports en commun du territoire et d'inciter ainsi au report modal de la voiture individuelle vers ceux-ci.

En tant que ligne forte, l'objectif est d'obtenir une offre régulière, des temps de trajet réduits et fiables dans des conditions de confort et de sécurité élevée pour les usagers.

Cette ligne forte permettra, en outre, d'accompagner les projets urbains des quartiers Buers Nord et Saint-Jean à Villeurbanne, et de Vaulx-en-Velin Grande-île inscrits au Nouveau programme national de renouvellement urbain, mais aussi le renouvellement urbain du quartier de La Soie, tourné vers de la mixité urbaine.

La technologie tramway est le mode de transport proposé pour répondre à ces objectifs.

Dans un souci de complète intégration à la ville, la ligne bénéficiera d'une insertion urbaine soignée et intégrera la poursuite des politiques en faveur des modes actifs (cycles et marche à pieds) et de lutte contre les îlots de chaleur urbains (désimperméabilisation des sols, végétalisation, etc.)

II. Déroulé et résultats des études de faisabilité

Les études de la ligne T9 menées en 2020 ont proposé un diagnostic socio-économique et déplacements du secteur, suivi d'une étude d'opportunité avec une analyse de plusieurs variantes de tracé, puis une étude de faisabilité sur le tracé de référence et une variante de tracé, et enfin une étude de faisabilité approfondie sur le tracé de référence, sur une variante majeure et sur quelques variantes locales de tracé.

L'étude d'opportunité a permis de dégager un tracé préférentiel et des variantes de tracé, suite à une analyse multicritères portant sur la qualité de desserte urbaine et socio-économique, la qualité de desserte transport (maillage et intermodalité), les conditions d'insertion urbaine, les opportunités sur les modes actifs, les opportunités et impacts sur l'environnement, les opportunités et impacts sur l'exploitation du réseau, une première approche des coûts et des risques associés au projet.

Cette étude a mis en évidence le plus fort potentiel de desserte urbaine et socio-économique couplé avec l'apport le plus complémentaire au maillage du réseau de transports en commun existant pour le tracé de référence.

Les conclusions de l'étude d'opportunité sont également venues conforter les résultats des études de déplacement menées sur les communes de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin dans le cadre du Nouveau programme national de renouvellement urbain.

L'étude de faisabilité a ensuite précisé les insertions envisageables sur le tracé préférentiel, sur une variante majeure, et sur des variantes locales de tracé retenues à l'issue de la phase opportunité, permis de conforter le tracé de référence, de conserver une variante majeure, et proposé des estimations de fréquentation de la ligne.

L'étude de faisabilité approfondie a enfin détaillé les insertions et aspects techniques de la future ligne sur la base du tracé de référence et de la variante majeure confirmés en fin d'étude de faisabilité ainsi que des variantes de tracés locales, et confirmé les estimations de fréquentation de la ligne.

Les modélisations réalisées estiment le trafic de la ligne T9 entre 27 000 et 36 000 voyages par jour en 2030 selon les hypothèses, avec une charge dimensionnante à l'heure de pointe de 1 000 voyageurs par heure et par sens, ce qui correspond à une fourchette basse pour le mode tramway.

Néanmoins, l'attractivité du mode tramway, l'enjeu d'image pour les quartiers Buers Nord et Saint-Jean à Villeurbanne, et de Vaulx-en-Velin Grande-île inscrits au Nouveau plan national pour le renouvellement urbain, ainsi que la lisibilité de la connexion entre La Doua et la Grande-île, justifient le choix du mode tramway.

En outre, les perspectives de nouveaux services commerciaux ouvertes par l'opportunité de maillage du réseau induite par ce projet, justifient le choix du mode tramway pour cette ligne rocade.

III. Programme de l'opération Tramway T9 Vaulx-en-Velin - La Soie <> Villeurbanne - La Doua et/ou Charpennes

L'opération consiste à réaliser une infrastructure de tramway entre la Vaulx-en-Velin - La Soie et Villeurbanne - La Doua et/ou Charpennes, d'une longueur maximale d'environ 10,5 km.

Vingt nouvelles stations au maximum sont envisagées sur cette ligne. L'interstation est en moyenne de 500 m.

La fréquence en heure de pointe sera de l'ordre de 10 min et le temps de parcours estimé entre terminus autour de 35 min.

Des connexions optimisées au métro A, ainsi qu'aux tramways T1, T3 (et Rhônexpress), T4, et T6N seront assurées, ainsi qu'aux métros A et B en cas de terminus à Charpennes.

III.1. Itinéraire

L'itinéraire préférentiel de la ligne T9 entre Vaulx-en-Velin - La Soie <> Villeurbanne - La Doua et/ou Charpennes passe par :

- > la rue Bataillon Carmagnole Liberté, la rue Brunel et son prolongement, le Boulevard des Droits de l'Homme, le pont de la Soie, la rue Paul Marcellin, l'avenue Dimitrov, la rue Emile Zola, l'avenue Maurice Thorez, une voie nouvelle entre l'avenue Maurice Thorez et l'avenue Gaston Monmousseau, et l'avenue Gaston Monmousseau à Vaulx-en-Velin
- > l'allée du Mens et son prolongement, une voie nouvelle à créer parallèlement à la rue de Verdun entre l'allée du Mens prolongée et la rue de Verdun, un nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage, la rue de la Feyssine, l'avenue Albert Einstein puis les infrastructures de la ligne T1 à Villeurbanne,

Une variante principale de tracé propose une alternative de desserte au tracé de référence et concerne l'avenue Roger Salengro à Villeurbanne avec deux variantes locales :

- > une bifurcation au niveau de la rue Jean Baptiste Clément pour rejoindre le tracé de référence
- > un passage par la rue Galline ou un passage par la rue Piaton à proximité de la place Wilson.

La ligne T9 se raccorde sur les infrastructures du métro A et du tramway T3 (et du tramway Rhônexpress) sur le secteur de La Soie, et se connecte aux tramways T1, T4, et T6 Nord sur le secteur de La Doua, et pourrait se connecter aux métros A et B à Charpennes.

D'autres variantes de tracés ont été étudiées sur les différentes séquences de la ligne, puis écartées, compte tenu de leur moindre complémentarité avec les autres lignes structurantes du réseau de transport en commun, d'un tracé moins direct et donc de temps de parcours plus importants, de problèmes de robustesse d'exploitation sur les troncs communs avec des lignes de tramway existantes, de difficultés d'insertion et/ou des impacts fonciers et bâtis plus importants.

III.2. Périmètre de l'opération T9

Le SYTRAL aménagera uniquement les voiries empruntées par la ligne de tramway.

Etant donné l'impact de l'aménagement des sites propres sur les voiries empruntées d'une largeur faible et la volonté de la Métropole de Lyon et des Villes de réorganiser les usages sur ces voies, il est prévu, sauf cas particuliers, d'aménager ces voiries de façade à façade.

III.3. Phasage de réalisation

La réalisation de la ligne T9 est prévue en une seule phase pour l'ensemble du périmètre.

III.4. Travaux envisagés

Ils comprennent notamment :

- > l'ensemble des travaux préparatoires,
- > la réalisation d'ouvrage d'art pour le franchissement du Boulevard Laurent Bonnevey et de ses bretelles d'accès, et du canal de Jonage,
- > la réalisation des infrastructures de tramway et des équipements en lien (plateforme, voie ferrée, ligne aérienne de contact, sous-stations électriques, signalisation ferroviaire, etc.),
- > l'aménagement des stations et des équipements (billettique, système d'information voyageurs, etc.),
- > l'aménagement des voiries, des carrefours et de leurs équipements (mobiliers urbains, signalétique, éclairage public, etc.) comprenant les équipements réservés aux transports en commun et l'ensemble des autres usages de la voie (trottoirs, aménagements cyclables, stationnements, livraisons, plantations, etc.),
- > la reconfiguration des équipements de tramways existants aux connexions avec T1, T3, et T4.

IV. Budget

A ce stade, le budget prévisionnel de l'opération, est estimé à 224 millions d'euros valeur décembre 2020. Ce budget comprend la réalisation des études à partir de la phase Avant- projet, l'obtention de la DUP et la réalisation des travaux entre La Soie et La Doua et/ou Charpennes à Villeurbanne.

V. Calendrier

Le calendrier envisagé pour mettre en œuvre cette opération est le suivant :

Août 2021	: désignation d'une maîtrise d'œuvre
2021-2023	: études, procédures administratives
2023	: déclaration de Projet / Déclaration d'utilité publique / consultation des entreprises de travaux
2023-2025	: travaux

VI. Organisation de la concertation préalable sous l'égide d'un garant

Conformément aux articles L121-8 II et R121-2 du code de l'Environnement et compte tenu du budget de l'opération compris entre 150 et 300 M€, la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) est facultative pour le projet de réalisation de la ligne de tramway T9.

Au vu des caractéristiques de l'opération, il est proposé de décider que le SYTRAL ne saisisse pas la CNDP et mène une concertation préalable associant le public à l'élaboration du projet, dans les conditions définies aux articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'Environnement. Ainsi, le SYTRAL sollicitera la désignation d'un garant auprès de la CNDP.

Les modalités de concertation envisagées, a minima, sont les suivantes :

- > concertation préalable d'une durée d'un mois,
- > réunions publiques sur des lieux à définir, dans une ou plusieurs des communes concernées,
- > dossiers et registres à la disposition du public en mairie et en ligne.

Le détail des modalités de concertation sera défini dans une délibération ultérieure.

VII. Conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage

Des conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage seront conclues avec la Métropole de Lyon, ainsi que les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, et feront l'objet d'une ou plusieurs délibérations ultérieures.

APRES ECHANGES DE VUES,

Présents :	26
Pouvoirs :	4
	30
Ne prend pas part au vote (NPPV)	0
Affaires Transports Urbains	
Nombre de votants	26
Présents parmi les votants	23
Pouvoirs parmi les votants	3
Abstentions parmi les votants	4
Suffrages exprimés	22 voix
Dont « Contre » :	0 voix
Dont « Pour » :	22 voix

DECIDE : à l'unanimité des suffrages exprimés,

- > d'approuver les objectifs ainsi que le programme prévisionnel présentant les caractéristiques essentielles du projet relatif à la réalisation de la ligne de tramway T9 entre La Soie et la Doua et/ou Charpennes à Villeurbanne,
- > d'approuver le phasage unique de réalisation de l'opération,
- > d'approuver l'enveloppe financière prévisionnelle correspondant à cette ligne de 224 millions d'euros hors taxes (valeur décembre 2020),
- > de prendre acte du lancement de la consultation pour la dévolution du marché de maîtrise d'œuvre correspondant et des procédures administratives associées,
- > de décider de ne pas saisir la Commission nationale du débat public et d'organiser la concertation préalable sous l'égide d'un garant, dans les conditions définies aux articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'Environnement,
- > d'approuver le principe de conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage à conclure entre le SYTRAL et la Métropole de Lyon, ainsi qu'avec les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne,
- > d'autoriser le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tous les actes et courriers concourant à la mise en œuvre de ces décisions.

Les dépenses qui en résulteront seront prélevées section investissement, dans un chapitre qui sera précisé dans une délibération spécifique.

Pour Extrait Conforme,
Le Président

Bruno BERNARD

