



PHASE 2 : ● ●  
LE TRAIT D'UNION

# DOSSIER DE PRESSE

SEPTEMBRE 2013  
MISE EN SERVICE  
DU PROLONGEMENT  
DE LA LIGNE DE  
TRAMWAY T4



CONTACT PRESSE :

Olivia Dufour

04 72 84 58 28 – 06 74 35 39 61

[dufour@sytral.fr](mailto:dufour@sytral.fr)

Isabelle Ronzy-Brun

04 78 37 03 99 – 06 82 80 12 03

[ibrun@id-entete.com](mailto:ibrun@id-entete.com)



**SYTRAL**

[sytral.fr](http://sytral.fr)

# SOMMAIRE

- PRÉAMBULE.....P.3
- LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT.....P.4
- LE TRACÉ.....P.8
- LES STATIONS .....P.11
- UNE RÉELLE REQUALIFICATION URBAINE.....P.17
- UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ.....P.22
- UN PROJET À DIMENSION SOCIALE..... P.25
- CALENDRIER ET CHIFFRES CLÉS.....P.26
- LES ACTEURS DU CHANTIER.....P.28
- ANNEXE – LES DESSOUS DE T4 :  
LES COULISSES DU CHANTIER.....P.30

© Crédits Photos : SYTRAL / Nicolas Robin / Maxime Brochier / Balloide



# PRÉAMBULE

Dès 2000, des études préliminaires ont permis d'arrêter les grandes options du programme de réalisation de la ligne T4. En décembre 2004, le vote des crédits a permis de procéder à l'engagement de la ligne. Les promesses de subventions d'État n'ayant pas été tenues, la réalisation de cette ligne forte, identifiée comme prioritaire par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), a dû être «phasée».

En avril 2009, après 3 ans de travaux et un budget de 185,3 M€, la première partie de la ligne T4 qui relie Feyzin - les Minguettes et la place Mendès France (Jet d'eau), est mise en service. Une ligne qui a transfiguré la commune de Vénissieux, du plateau des Minguettes jusqu'à Lyon 8<sup>ème</sup> et son emblématique boulevard des Etats-Unis qui a également profité de cette requalification urbaine.

Si les riverains ont apprécié le résultat, les clients ont également rapidement plébiscité le tramway T4. 32 000 voyageurs l'empruntent chaque jour.

Jusqu'à présent, la plupart d'entre eux devaient effectuer à la station Jet d'eau un changement de mode de transport, pour aller jusqu'au pôle commercial et d'échanges majeur de la Part-Dieu. Avec la mise en service de T4 phase 2, le projet initial est réalité et permet de rallier Part-Dieu depuis le terminus de Hôpital Feyzin – Vénissieux en un peu plus d'une demi-heure.



# LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

Le projet T4 phase 2 a une double vocation de ligne de transport au cœur de l'agglomération et d'outil d'aménagement urbain.

## A - RÉALISATION D'UNE LIAISON DE TRAMWAY DANS LE CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION

Une meilleure desserte des quartiers traversés :

- En joignant par une ligne forte les quartiers des Minguettes et des Etats-Unis ;
- En desservant la Manufacture des Tabacs, notamment en créant une liaison directe avec le campus de la Doua ;
- En procédant à un rééquilibrage de la desserte en transports collectifs du pôle de la Part- Dieu, en cohérence avec le développement du secteur Villette (nouvelle voirie qui reliera le secteur de la Manufacture des Tabacs à celui de Villette) ;
- En renforçant la desserte en transports collectifs entre la Part-Dieu et La Doua, en créant une offre complémentaire des lignes existantes, sur un axe particulièrement emprunté du réseau.
- Sur cette section, pour la première fois à Lyon, deux lignes de tramways seront exploitées sur une infrastructure commune.



# LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

En renforçant le maillage du réseau de transports en commun de l'agglomération par un nouvel axe Nord-Sud. La ligne T4 est aujourd'hui connectée aux lignes :

- D du métro, à Vénissieux ;
- A et B du métro, à Charpennes ;
- B du métro à Part-Dieu ;
- T1 du tramway à Thiers Lafayette, T2 à Jet d'eau – Mendès-France et T3 à Part-Dieu Vilette ;
- Rhônexpress à Part-Dieu Vilette ;
- C1, C2 et C3 à Part-Dieu et Thiers Lafayette et à de nombreuses lignes de bus, notamment aux pôles d'échanges de la Part-Dieu et de Charpennes ;
- Du réseau SNCF, Grandes Lignes et TER à Lyon Part-Dieu.



# LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

## B - UN OUTIL D'AMÉNAGEMENT URBAIN

La ligne T4 phase 2 participe à la restructuration et à l'embellissement des quartiers traversés, en synergie avec les projets d'aménagement en cours, les quartiers que dessert cette ligne étant en pleine mutation.

T4 phase 2 s'intègre ainsi complètement dans le projet d'aménagement mené par le Grand Lyon, de voirie nouvelle au Sud de la rue Paul Bert, dans la continuité du boulevard de la Villette, et participe à la structuration du quartier.

Son emprise prévoit la plate-forme de tramway, des voies de circulation, une piste cyclable, des cheminements piétons et un traitement paysager.

La dimension paysagère des aménagements est importante, puisque ceux-ci sont menés en continuité de la réalisation de l'esplanade du Dauphiné et de la réhabilitation du Fort Montluc. Le projet s'inscrit par ailleurs dans une optique de valorisation du quartier, ainsi que dans une liaison inter-arrondissements, avec la volonté de relier l'avenue des frères Lumière et la rue Paul Bert.

La réalisation de T4 phase 2 a ainsi permis une véritable ouverture de cet axe sur lequel cohabitent désormais avec une réelle cohérence, et en toute sécurité, voitures, transports en commun, vélos et piétons.



## LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

Le site de la Manufacture des Tabacs, regroupant 15 000 étudiants à l'Université Lyon III, constitue un enjeu majeur de desserte pour T4 phase 2.

Le tramway T4 assurera une desserte à proximité immédiate de l'université, en complément de la station Sans Souci du métro D, un peu plus éloignée. La ligne contribuera ainsi à ouvrir le site sur l'agglomération.

Les enjeux d'aménagements sur ce secteur ont été importants avec :

- la prise en compte du bâti, élément du patrimoine lyonnais, et le symbole que représente l'ancienne maison du Directeur de la Manufacture des Tabacs qui a été préservée ;
- la recherche d'un impact minimal sur le fonctionnement de l'université et les grands axes Est/Ouest de l'agglomération (cours Albert Thomas et avenue des frères Lumière) ;
- la création d'itinéraires piétons et vélos le long du tramway qui faciliteront la mobilité de tous, notamment l'estacade de la Manufacture des Tabacs.

# LE TRACÉ

Cette seconde phase du projet, aujourd'hui achevée, permet au tramway T4 de relier les stations Hôpital Feyzin Vénissieux à La Doua-Gaston Berger via la Part-Dieu et IUT-Feysine aux heures de pointe du matin, de façon à assurer une liaison directe entre les sites universitaires de la Manufacture des Tabacs et de la Doua.

Ce service se substituera aux renforts actuellement effectués par T1 entre Charpennes et IUT-Feysine.

## 4 NOUVELLES STATIONS

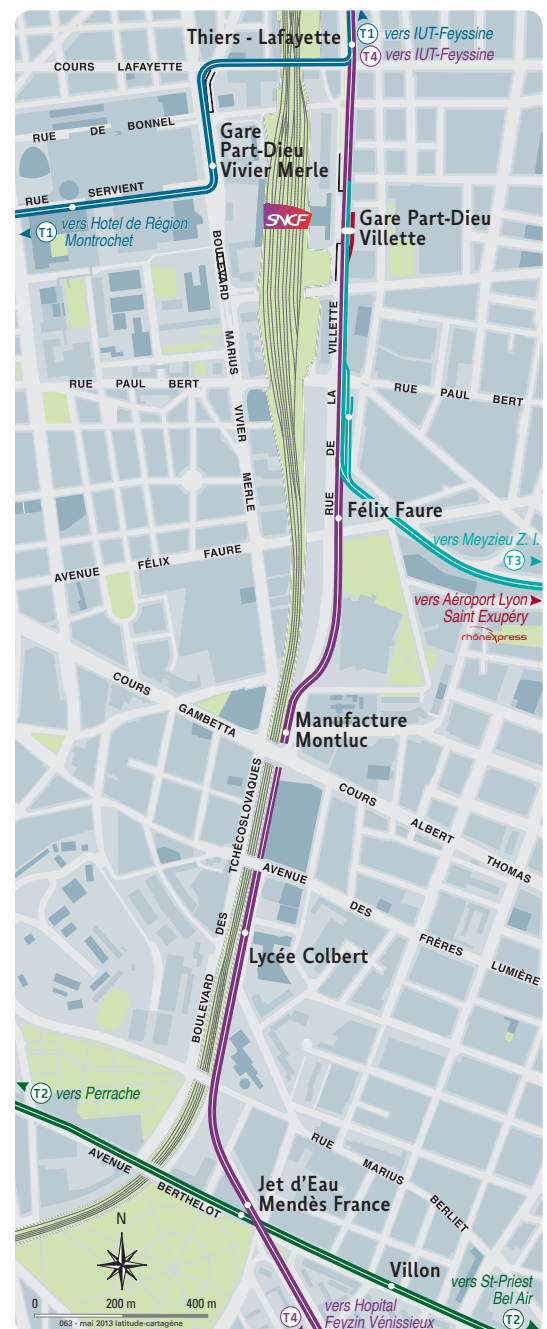
Ce nouveau tronçon d'une longueur de 2,3 km comprend 4 nouvelles stations : Lycée Colbert, Manufacture-Montluc, Félix Faure et Gare Part-Dieu Villette.

T4 phase 2 a nécessité des aménagements au niveau de la Part Dieu pour :

- Aménager une nouvelle station T4 ;
- Ajouter une voie de circulation de tramway entre Part-Dieu et Thiers Lafayette pour la connexion avec la ligne de tramway T1.

Le tramway T4 bénéficie de l'infrastructure existante de T1 au Nord de la Part-Dieu.

T4 phase 2 longe les voies SNCF sur 1 kilomètre. Les voies du tramway n'ont donc aucune emprise sur les rues traversées, notamment grâce à leur passage sous la maison du Directeur, au niveau de la Manufacture des Tabacs.





# LE TRACÉ

## UN TRACÉ SINGULIER

Le projet du tramway T4 ayant été réalisé en 2 temps, le SYTRAL a su mettre ce délai à profit pour améliorer le tracé.

T4 phase 2, ce sont «seulement» 2,3 Km de voies nouvelles entre le jet d'eau, place Mendès-France et la Part-Dieu, mais c'est une révolution à l'échelle du réseau TCL. Baptisée «le trait d'union», la ligne se prolonge au-delà de Part-Dieu et rejoint les rails de T1 sur l'avenue Thiers, proposant ainsi un axe Nord-Sud de 16 kilomètres, le plus long du réseau.

Le tracé de T4 offre désormais de multiples possibilités de connexion aux autres lignes fortes, renforçant le réseau de manière incomparable.

T4 permet aujourd'hui de relier des quartiers peu éloignés géographiquement, mais qui ne « communiquaient » que très peu jusqu'alors faute de voies et d'infrastructure le long de la voie ferrée : la place Mendès-France et la ZAC Berthelot, le parc Sergent Blandan, le lycée Colbert, la Manufacture des Tabacs, l'Hôtel de Police, le fort Montluc et enfin ce nouveau quartier en plein essor au sud de la Part-Dieu, à proximité des nouvelles Archives Départementales.

Pour les étudiants, il offre aussi désormais, un lien direct entre le campus de la Doua et la Manufacture des Tabacs.



# LE TRACÉ



# LES STATIONS

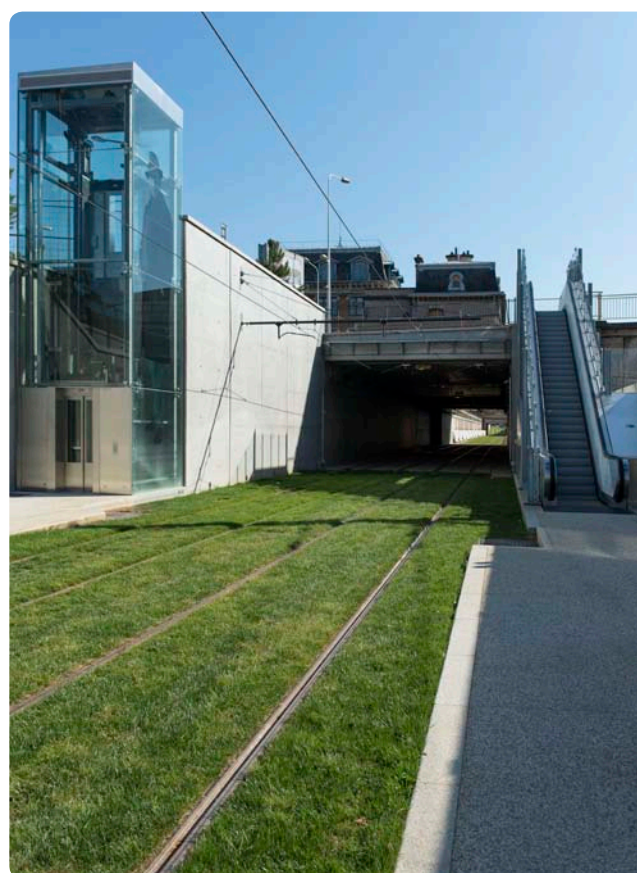


La ligne T4 compte 32 stations dont 4 nouvelles créées dans le cadre du prolongement, entre la rue Marius Berliet dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement et l'avenue Félix Faure dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement. Aménagés sur le même schéma que les stations de tramways existantes du réseau TCL, ces nouveaux arrêts sont implantés au plus proche des carrefours importants, zones d'habitat, structures scolaires et universitaires à desservir, tout en tenant compte de l'environnement traversé.

Les stations, bordées chacune par une voirie, sont composées de deux quais latéraux d'une longueur de 40 mètres, conçus pour pouvoir accueillir des rames longues et dotés à leurs extrémités des rampes de 7 mètres. Si la largeur minimale des stations atteint les 11 mètres, la largeur de chaque quai s'étend sur 3,55 mètres tandis que leur hauteur au dessus des rails reste toujours de 28 cm, pour permettre une accessibilité optimale des voyageurs.

Les 4 nouvelles stations sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les pentes longitudinales inférieures à 5%, sont conformes aux normes et recommandations en vigueur. Les portes d'entrée du tramway sont matérialisées sur les quais par des pavés basalte.

Dans le cadre du schéma d'accessibilité général du réseau, un prototype d'appui ischiatique (bancs assis-debout) sera déployé dans chaque station avant fin 2013.



Station Manufacture-Montluc

# LES STATIONS

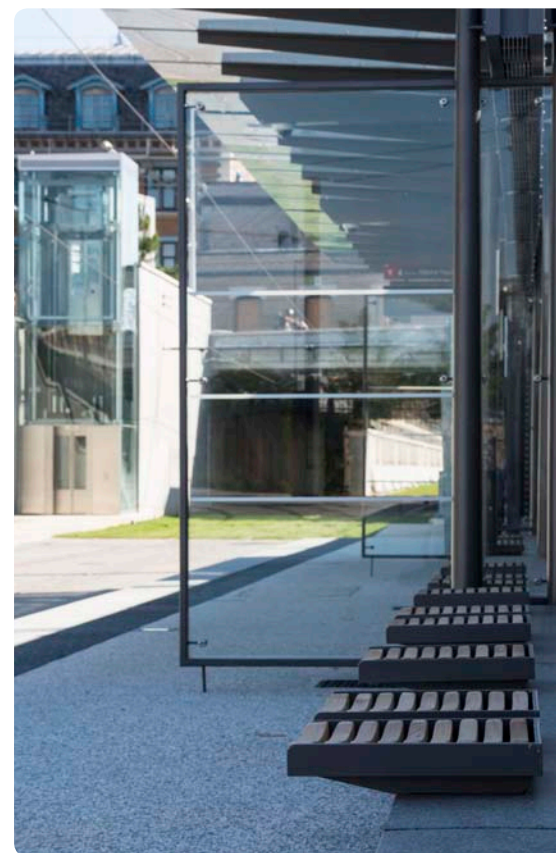


Les bordures marquant les stations sont en granit. Celles situées à l'arrière et en nez de quai sont complétées par des dalles podotactiles, afin de sécuriser les cheminements. Les quais des stations sont réalisés en béton désactivé et les voies entre les quais de station, en béton désactivé ou pavé comme à la Part-Dieu, pour s'insérer dans l'existant.

Les stations sont équipées de deux abris, soit un par quai, qui mesurent 12 mètres de long. Chaque abri comprend deux modules : l'un réservé aux services (billettique, SIDV – Système d'Information Dynamique des Voyageurs – permettant l'indication des temps d'arrivée des rames, des panneaux d'information de la ligne ainsi qu'une surveillance vidéo) et le second réservé à l'attente des voyageurs, comportant des sièges, un vitrage à l'arrière et des panneaux informatifs.

Des éléments modulaires en pierre reconstituée polie sont présents sur toute la longueur des quais. Ils servent de bancs, de modules techniques dans lequel le mobilier s'insère (abri, panneau publicitaire, distributeur et barrières de sécurité). Ils intègrent également le câblage et l'éclairage ainsi que des barrières de sécurité. Les quais de stations sont également équipés de panneaux publicitaires et de corbeilles de propreté.

Enfin, toutes les stations sont équipées d'un nouveau système d'éclairage à LEDs, permettant une réelle économie d'énergie.



# LES STATIONS



## LA STATION LYCÉE COLBERT

Située sur la rue Marius Berliet, entre l'avenue des frères Lumière et la rue Santos Dumont dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement, la station Lycée Colbert dessert l'établissement scolaire du même nom situé face à l'arrêt et des établissements publics voisins.

Le quai bordant la chaussée intègre à la fois le quai du tramway et un quai de bus accueillant la ligne C23.



# LES STATIONS



## LA STATION MANUFACTURE-MONTLUC

La station est implantée en contrebas du cours Albert Thomas et de la rue du G<sup>al</sup> Mouton Duvernet, dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement. Un large escalier, un escalier mécanique et un ascenseur permettent l'accès aux quais. L'ascenseur fonctionne comme un totem signalétique, afin d'offrir une visibilité maximale de la station, depuis le pôle universitaire.

Un revêtement de parois en verre habille l'ascenseur et révèle sur l'une de ses surfaces vitrées, de plus de 9 mètres de hauteur, située au-dessus des rails du tramway, une très belle sérigraphie : la silhouette de plain-pied d'une figure phare de la Résistance française lors de la Seconde Guerre mondiale : Jean Moulin. En hommage à ce personnage emblématique et en référence au Fort Montluc, situé rue Jeanne Hachette, où Jean Moulin fut incarcéré en 1943 après son arrestation et avant son transfert à Paris, la station constitue désormais un signe fort, pour les clients du réseau, les riverains et les passants, notamment les étudiants de la Manufacture des Tabacs.

Le quai direction Part-Dieu est élargi par rapport aux besoins fonctionnels du tramway, afin d'intégrer le mur de soutènement entre le niveau de la rue et le niveau de la station. L'abri de quai s'étend sur 18 mètres de long et comporte trois modules d'attente. Le quai direction Feyzin est équipé d'un module de service et deux modules d'attente, bordé par un mur antibruit, pour protéger les voyageurs du bruit du passage des trains.

Le mur de soutènement situé à l'arrière de la station est orné de plantations.



# LES STATIONS



## LA STATION FÉLIX FAURE

Insérée sur la nouvelle voirie, à l'angle de l'avenue Félix Faure dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement, la station a été conçue au cœur de carrefours importants tels que Dauphiné/Lacassagne et Félix Faure/Vivier Merle. La station offre une liaison avec la ligne C11.

La station se trouve en limite du parc public du Fort Montluc et dessert les nouveaux immeubles de ce quartier en plein mutation, construits le long de la nouvelle voirie

(nouvelles Archives Départementales, Sky 56, Equinoxe, etc.).



Ses quais comportent chacun un abri avec un module de service et un module d'attente.

# LES STATIONS



## LA STATION PART-DIEU VILLETTE

Le terminus de la ligne T3 a été déplacé afin de permettre l'insertion d'un nouvel arrêt pour les passagers de T4. La ligne offre aujourd'hui une connexion directe avec Rhônexpress et toutes les lignes du pôle d'échanges Part-Dieu.







# UNE RÉELLE REQUALIFICATION URBAINE

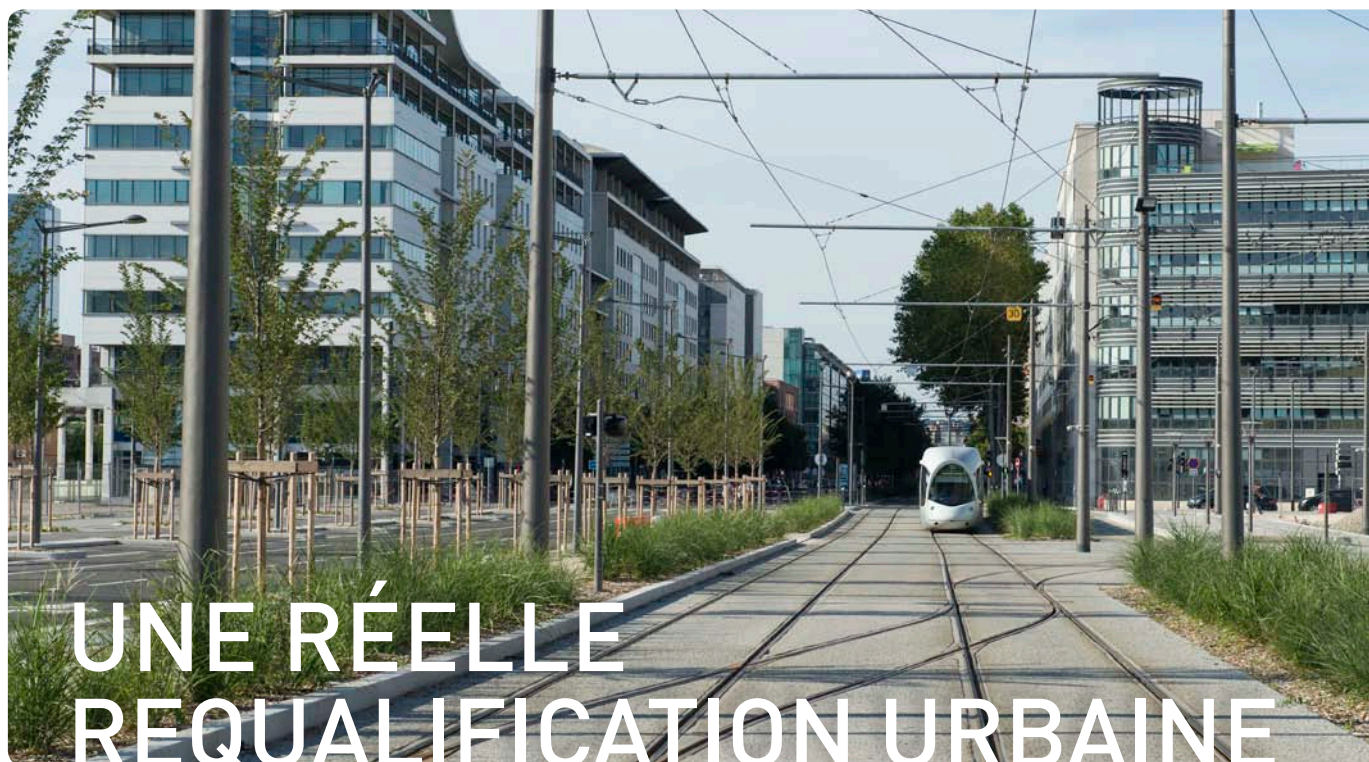
T4 phase 2 est une opération d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération. Dans ce contexte, le projet s'insère subtilement dans la topographie, profite des friches industrielles laissées par l'Histoire et des délaissés de l'emprise ferroviaire du XIX<sup>ème</sup> siècle, jamais intégrés dans la ville.

Au cœur d'un milieu urbain dense et complexe, ce projet ambitieux a nécessité la réalisation très technique de six ouvrages d'art (cf. Un chantier d'une grande technicité, p. 22 à 24) pour permettre le passage du tramway, mais également de nombreuses autres transformations sur le plan urbain.

## LE SECTEUR MANUFACTURE

Le projet d'aménagement T4 phase 2 tient compte des dispositions nécessaires au raccordement de la rue du Général Mouton Duvernet et du cours Albert Thomas ainsi que de la proximité du pôle universitaire, d'un axe de circulation structurant, cours Albert Thomas, et de la Maison de la Justice.

- L'Administration Pénitentiaire de la Région Rhône-Alpes / Auvergne : l'insertion de la voie ferrée du tramway a impliqué le dégagement de surface nécessaire à la réalisation du carrefour Jeanne Hachette – rue du Général Mouton Duvernet. La grille de clôture a été démolie et remplacée par une nouvelle grille réinscrivant le bâtiment public dans la ville.
- La placette Marc Seguin, à l'angle Dauphiné – cours Albert Thomas a profité du redressement nécessaire du carrefour Mouton Duvernet – Dauphiné ; un espace requalifié dont pourront jouir les étudiants.



# UNE RÉELLE REQUALIFICATION URBAINE

- Redéfinition du carrefour Albert Thomas – Mouton Duvernet : le prolongement de la rue du Général Mouton Duvernet jusqu'au cours Albert Thomas reprend le profil à trois voies de l'axe Mouton Duvernet (une voie Nord-Sud et deux voies Sud-Nord). Le parcours entre la station de tramway et le pôle universitaire s'effectue en deux temps pour les piétons, compte tenu du volume de circulation sur le cours Albert Thomas. Le carrefour a été modifié pour que les différents modes de déplacement cohabitent en toute sécurité.
- L'estacade de la Manufacture : en parallèle de la ligne de tramway, l'estacade de la Manufacture a été aménagée pour les cheminements piétonniers et cyclables. Cette voie restera interdite aux circulations automobiles, exceptés les secours et livraisons liés à la Manufacture. Cet espace autrefois privatif, est aujourd'hui un lieu public.



# UNE RÉELLE REQUALIFICATION URBAINE

## LE SECTEUR MARIUS BERLIET – HÔTEL DE POLICE – ZAC BERTHELOT

- La rue Marius Berliet a subi plusieurs réaménagements. Son gabarit entre l'avenue des frères Lumière et la rue Chapuy a diminué afin d'insérer un mur de soutènement, le site propre au tramway, de maintenir une voie de circulation ainsi que des places de stationnement. La nouvelle chaussée de la rue est aujourd'hui longée par une piste cyclable. De nouveaux arbres d'alignement ont été plantés tout au long de la rue en complément des arbres existants. Le revêtement des voies du tramway et ses abords sont en gazon.
- Secteur Marius Berliet : une longue grille de protection sépare la voie du tramway de la voie SNCF depuis la Maison du Directeur, côté Nord, jusqu'au pont de l'Épargne, côté Sud (soit 750 mètres hors interruption au niveau du pont des frères Lumière).
- Le secteur de l'Hôtel de Police : le tramway s'insère dans un nouvel espace où se renforce l'ambiance verte et nature de la rue Marius Berliet. Cette continuité le long de l'Hôtel de Police est un parc arboré, linéaire, surélevé par rapport à la voie ferrée et séparé de l'Hôtel de Police par un mur de béton sablé doublé de végétaux grimpants. Une ambiance paisible et très végétalisée caractérise aujourd'hui ce passage, en cohérence avec le traitement largement arboré de l'ensemble du parcours.
- ZAC Berthelot : le tramway s'insère dans la coulée verte prévue dans l'aménagement de la ZAC, site partagé uniquement avec les vélos et les piétons. Cette coulée verte a été conçue dans la continuité des aménagements paysagers de la rue Marius Berliet et de la nouvelle voie le long de l'Hôtel de Police.



# UNE RÉELLE REQUALIFICATION URBAINE

## LA CONTINUITÉ CYCLABLE DU PROJET T4 PHASE 2

T4 phase 2 est un axe végétalisé doublé d'une piste cyclable continue, à double sens, marquée du côté Ouest du tramway de la Part-Dieu à la Manufacture, puis du côté Est de la Manufacture à Berthelot (station Jet d'Eau-Mendès France).

Les pistes cyclables longeant la ligne T4 se différencient des cheminements piétonniers par un revêtement de sol clairement distinct du revêtement de trottoir.



# UNE RÉELLE REQUALIFICATION URBAINE

## UN PROJET URBAIN ET VÉGÉTAL

Le projet du T4 phase 2 est le prolongement de l'image « verte et fleurie » du T4 phase 1, adapté au contexte urbain. Si le végétal est un leitmotiv dans le projet du T4, le centre-ville, la largeur des voies urbaines réduite par la densité croissante du bâti, ont impliqué pour la phase 2, des conditions de plantations différentes de la phase 1.

Le long du tracé, le végétal est fortement marqué par une grande diversité. La plate forme est plantée de thym et de potentille qui à terme, offriront une véritable palette de couleurs. Les espèces ont également été choisies pour leur faible besoin en eau. Le paysage est constitué d'une continuité arborée au niveau des talus de l'Hôtel de Police, puis d'une ambiance très végétalisée de la rue Marius Berliet, du traitement du soubassement de la Manufacture et enfin par une vue dégagée sur le parc du Dauphiné et la nouvelle voirie, largement arborée.

# UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ



Le projet ne comptait que 2,3 km de nouvelle ligne, mais sa complexité technique a nécessité 3 années de travaux pour le mener à bien. Cette grande technicité résulte de la conjonction de différents éléments :

- la nécessité de réaliser 6 ouvrages d'art successifs sur une distance de 700 mètres dans un milieu dense et contraint, le long des voies SNCF ;
- l'impact sur la voirie des axes Est/Ouest, très fréquentés ;
- l'impact sur le réseau TCL.



# UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ



## LES 6 OUVRAGES D'ART (DU SUD AU NORD)

1. Le mur de soutènement préfabriqué le long de l'hôtel de police



2. Le mur de soutènement le long de la rue Marius Berliet : le mur a été réalisé grâce à la technique dite des «parois moulées»



3. Le pont-cadre sous l'avenue des frères Lumière

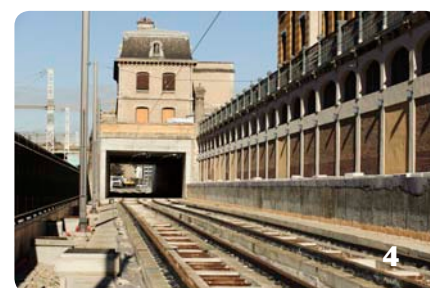


# UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ



## LES 6 OUVRAGES D'ART (DU SUD AU NORD)

4. Le mur de soutènement le long de la faculté assure la stabilité du bâtiment

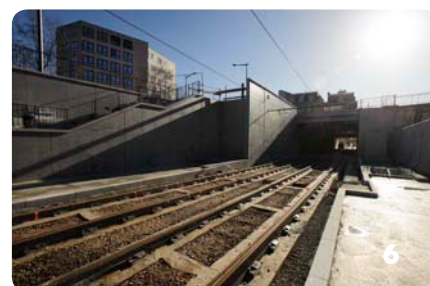


5. Le passage sous la maison du Directeur : T4 passe en partie dans les sous-sols existants de ce bâtiment art-déco datant de 1915-1920, dernier des quatre pavillons qui entouraient la Manufacture des Tabacs. Cette opération a nécessité de reprendre la quasi-totalité des fondations de la maison et de créer de nouveaux appuis en dehors du bâtiment.

L'opération de la maison du Directeur est d'autant plus complexe que le tracé du tramway passe, juste après, au-dessus de la ligne de métro D. C'est pourquoi il a été nécessaire de réaliser un pont-cadre sur le tunnel du métro. Ces travaux ont débuté en septembre 2011 et se sont achevés fin février 2012



6. Le pont-cadre sous la voirie Albert Thomas : situé à l'autre extrémité du tunnel et juste avant le futur emplacement de l'arrêt Manufacture-Montluc







# UN PROJET À DIMENSION SOCIALE

Dans le cadre de sa convention avec le PLIE (Plan Local d'Insertion pour l'Emploi), depuis 2004, le SYTRAL met en œuvre une politique d'insertion par l'emploi.

Comme pour tous ses chantiers, le SYTRAL a inscrit le prolongement de T4 phase 2 dans l'optique de retour à l'emploi de publics prioritaires : demandeurs d'emploi de longue durée, bénéficiaires des minima sociaux, travailleurs handicapés, jeunes de moins de 26 ans ayant un faible niveau de formation ou rencontrant des difficultés sociales particulières, bénéficiaires du PLIE, personnes ayant fait l'objet d'une peine privative de liberté. Près de 20 000 heures d'insertion ont été réalisées dans le cadre cette convention.

Ce volet est également accompagné par un AMO (assistant à maîtrise d'ouvrage) Insertion sociale, Sud Ouest Emploi.

# CALENDRIER ET CHIFFRES CLÉS



## LES GRANDES ÉTAPES DU CHANTIER

- Lancement de l'opération : juillet 2007
- Concertation publique : novembre 2007
- Enquête publique en janvier et février 2009
- Déclaration d'Utilité Publique : 8 septembre 2009
  
- Travaux de déviations de réseaux : novembre 2009 pour les premiers, mais à partir de janvier 2010 pour l'essentiel.
- Premiers travaux d'ouvrages d'art : septembre 2010
- Premiers travaux de voie : juin 2011
- Soudure des premiers rails : octobre 2011
- Fin des travaux génie civil et visite guidée des ouvrages d'art : avril 2012
- Fin des travaux d'infrastructure : juin 2013
- Mise sous tension de la ligne aérienne de contact (LAC) : avril 2013
- Essais, marche à blanc et formation des conducteurs : avril à août 2013
- Inauguration de la ligne : 29 août 2013
- Journée porte ouverte : 31 août 2013
- Mise en service : 2 septembre 2013

# CALENDRIER ET CHIFFRES CLÉS



## T4 EN CHIFFRES

- 16 km entre Jet d'Eau – Mendès France et IUT Feysine.
- 2,3 km d'infrastructure nouvelle
- 6 ouvrages d'art sur 700 mètres le long de la voie ferrée
- 4 nouvelles stations – Lycée Colbert, Manufacture-Montluc, Félix Faure et Gare Part-Dieu Villette
- 78 M€ HT de budget
- 32 500 voyageurs quotidiens sur T4 Phase 1
- 6 500 voyageurs quotidiens supplémentaires attendus dès septembre 2013
- 1 piste cyclable bi-directionnelle
- 3 rames de tramway supplémentaires pour l'exploitation (16 au total sur T4)
- Doublement de la fréquence des rames, entre la station Thiers Lafayette et la Doua
- Connexions avec les lignes de Métro A, B et D, les tramways T1 – T2 et T3, Rhônexpress, différentes lignes de bus, le réseau SNCF.



# LES ACTEURS DU CHANTIER

- Maîtrise d'ouvrage : SYTRAL, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
- Maîtrise d'œuvre : SYSTRA / ARCADIS / ILEX

SYSTRA, mandataire, l'une des principales ingénieries mondiales spécialisées dans les opérations de transport public de voyageurs, en charge du management du projet et des systèmes ;

ARCADIS, groupe d'ingénierie international. A mis à disposition du groupement son expérience professionnelle de plus de 50 ans dans les métiers de l'infrastructure, de l'environnement et des bâtiments ;

ILEX, agence spécialisée dans la conception et la réalisation de projets de paysages, réalisant des projets urbains d'espaces publics. A apporté au groupement son expérience dans les domaines des aménagements urbains et du traitement paysager.

# LES ACTEURS DU CHANTIER



- L'ensemble des entreprises du chantier :  
GANTELET GALABERTHIER ; MDTP ; AXIMUM ; MONIN ; CITEOS ; SRT ; ETDE ; SCHINDLER ;  
CEGELEC ; PERRIER TP ; COMTE ; EUROVIA TF et LYON ; J.LEFEBVRE S.E ; SOLS CONFLUENCE ;  
PARCS & SPORTS ; FORCLUM ; FONTBONNE ET FILS ; GUINTOLI RHÔNE-ALPES ; MUNOZ ;  
ROIRET TRANSPORTS ; SNEF ; VEOLIA ; SONDALP ; GIRAUD ; FONDERIE VINCENT ; LUMIPLAN ;  
GCC, MAIA SONNIER, DEMATHIEU & BARD ; SOLETANCHE BACHY ; COIRO ; SPIE SUD EST  
DOL ; SPIE BATIGNOLLES PETAVIT ; ERG ENVIRONNEMENT ; EGIS GEOTECHNIQUE ; GINGER  
CEBTP.
- Coordination de sécurité : PRESENTS
- Contrôles techniques : VERITAS



### 3 000 CURIEUX POUR LES VISITES GUIDÉES DU CHANTIER

Les 30, 31 mars et 1er avril 2012, le SYTRAL a organisé « les dessous du chantier T4 » une opération pédagogique pour partager une partie très technique du projet : la construction de cinq ouvrages d'art successifs le long de la voie ferrée.

Sur 500 mètres environ, ces ouvrages permettent au tramway de passer sous des voiries, sous la maison du directeur de la Manufacture des Tabacs et juste au-dessus du métro D !

Une prouesse qui a nécessité l'emploi de nombreuses techniques de génie civil et beaucoup de précautions. Avant que la pose des voies commence sur ce secteur, les techniciens responsables du projet (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, groupement d'entreprises) ont fait découvrir cette grande technicité au cours de visites guidées pour des groupes de 50 personnes et durant 45 minutes environ.



Au départ de l'avenue des Frères Lumière, les visites se sont déroulées le long de 5 étapes :

- le mur de soutènement le long de la rue Marius Berliet ;
- le pont-cadre sous l'avenue des Frères Lumière ;
- le mur de soutènement le long de la faculté ;
- le passage sous la Maison du Directeur de la Manufacture des Tabacs ;
- le pont-cadre sous la voirie Albert Thomas.

Le vendredi après-midi était réservé aux partenaires du projet, notamment ceux qui se trouvent le long du tracé (l'administration pénitentiaire, les deux hôtels de police, la faculté, le lycée Colbert, la SNCF...), aux institutionnels (le Conseil Général, le Grand Lyon, la Ville de Lyon...) mais également aux écoles d'ingénieurs et d'architectes auxquelles le SYTRAL a toujours à cœur de faire partager son expérience.

Dans la bonne humeur, en famille ou entre amis, près de 3 000 personnes se sont succédées, samedi et dimanche de 14 h à 18 h, dans les coulisses du chantier de la ligne T4 pour découvrir la complexité et la variété des techniques de Génie Civil mises en œuvre par le SYTRAL à l'occasion de ce chantier.

