



PHASE 2 : ● ●
LE TRAIT D'UNION

DOSSIER DE PRESSE



CONTACT PRESSE :

Olivia Dufour

04 26 68 57 38 – 06 74 35 39 61

dufour@sytral.fr

Isabelle Ronzy-Brun

04 78 37 03 99 – 06 82 80 12 03

ibrun@id-entete.com



SYTRAL

sytral.fr

SOMMAIRE

- PRÉAMBULE.....P.3
- LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT.....P.5
- LE TRACÉ.....P.9
- UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ.....P.11
- CALENDRIER ET CHIFFRES CLÉS.....P.14
- L'INFORMATION AUX RIVERAINS.....P.16
- LES ACTEURS DU CHANTIER.....P.18

© Crédits Photos : SYTRAL / Nicolas Robin



PRÉAMBULE

La ligne de tramway T4 est inscrite au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 1995 révisé en 2005.

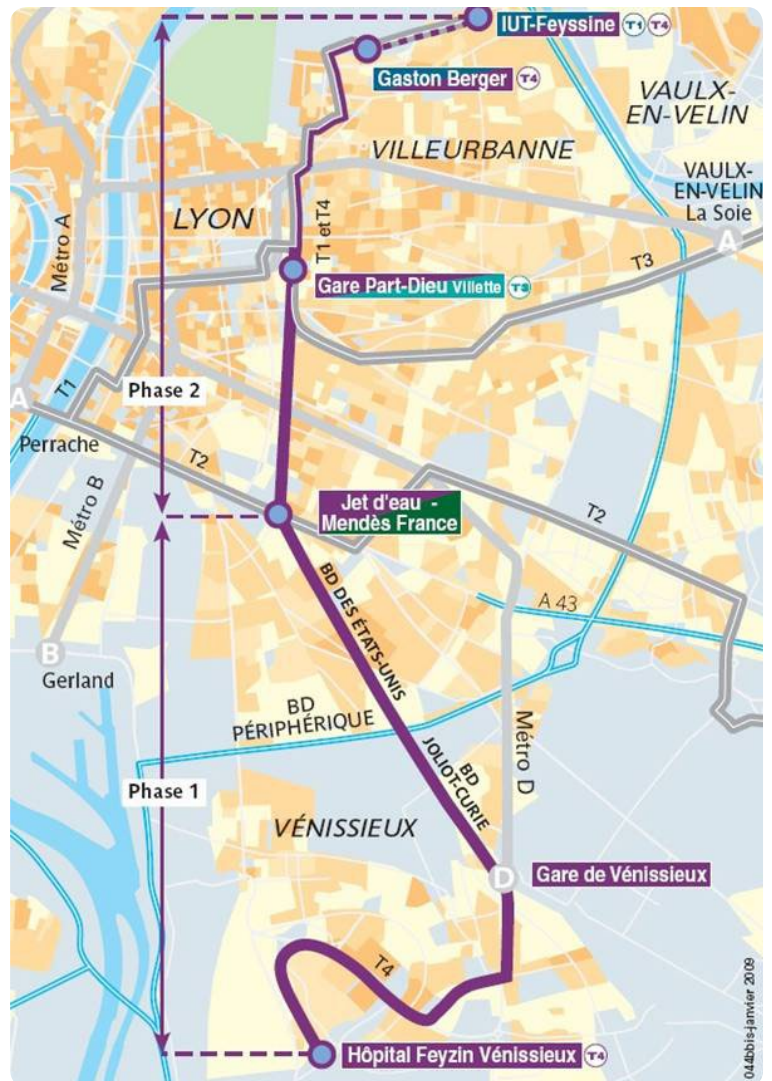
Dès 2000, des études préliminaires ont permis d'arrêter les grandes options du programme. En décembre 2004, le vote des crédits a permis de procéder à l'engagement de la ligne. Les promesses de subventions d'Etat n'ayant pas été tenues, le SYTRAL a été contraint de «phaser» la réalisation de la ligne.

Ainsi, T4 Phase 1 a été mis en service en avril 2009 : 10 km entre Feyzin - les Minguettes et la place Mendès France (Jet d'eau) dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon. Cette première partie de la ligne a nécessité 3 ans de travaux et un budget de 185,3 M€. La ligne T4 actuelle dessert près de 35 000 habitants situés à moins de 300 m de la ligne et offre la possibilité de relier les Minguettes au Jet d'eau en 28 minutes dans des conditions de confort optimales. En moyenne 32 000 voyageurs empruntent la ligne T4 tous les jours.

La réalisation de la deuxième phase de la ligne a commencé en juillet 2007.

Il s'agit de relier le Jet d'eau – place Mendès France à la station Thiers Lafayette de T1, dans le prolongement de Part-Dieu Villette. La nouvelle infrastructure s'étend sur 2,3 km mais la ligne T4 sera exploitée jusqu'au campus de la Doua et proposera au final un trajet de 16 kilomètres.

Le contexte de la phase 2 de la ligne T4 est très différent de celui de la 1^{ère}. En effet, contrairement aux voiries très larges de Lyon 8^{ème} et Vénissieux, le tracé s'insère dans un milieu très dense et plus contraint. Ce qui explique d'importantes difficultés techniques.





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 renforçant le réseau de transports en commun de l'agglomération par un nouvel axe Nord-Sud ;
- 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 rue Mouton Duvernet 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 (métro B, tramway T1), 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

Un renforcement notable du maillage du réseau de transport collectif :

La ligne T4 sera connectée aux lignes :

- A et B du métro, à Charpennes et Part-Dieu ;
- T1 du tramway à Thiers Lafayette, T2 à Jet d'eau – Mendès-France et T3 à Part-Dieu Villette ;
- Rhônexpress à Part-Dieu Villette ;
- 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 va participer à la restructuration et à l'embellissement des quartiers traversés, en synergie avec les projets d'aménagement en cours. En effet, les quartiers que desservira cette ligne sont en pleine mutation.

C'est ainsi, par exemple, que T4 phase 2 s'intègre complètement dans le projet d'aménagement de la rue Mouton Duvernet du Grand Lyon et participe à la structuration du quartier.

La rue Mouton Duvernet est un projet de voirie nouvelle au Sud de la rue Paul Bert, dans la continuité du boulevard de la Villette. 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 et d'ouverture du quartier, ainsi que dans une liaison inter-arrondissements, avec la volonté de relier l'avenue des frères Lumière et la rue Paul Bert.



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

Les enjeux d'aménagements sur ce secteur sont importants avec :

- La prise en compte du bâti, élément du patrimoine lyonnais, et le symbole que représente l'ancienne maison du Directeur qui a été préservée ;
- La recherche d'un impact minimal sur le fonctionnement de l'université ;
- La création d'itinéraires piétons et vélos le long du tracé du tramway qui faciliteront la mobilité de tous.

LE TRACÉ



Dans la continuité de la phase 1, le SYTRAL a adopté le 12 juillet 2007 une délibération qui engage le projet T4 phase 2.

A l'issue de cette seconde phase, le tramway T4 reliera Hôpital Feyzin Vénissieux à La Doua-Gaston Berger via la Part-Dieu, et sera prolongé à IUT-Feysine aux heures de pointe, 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.

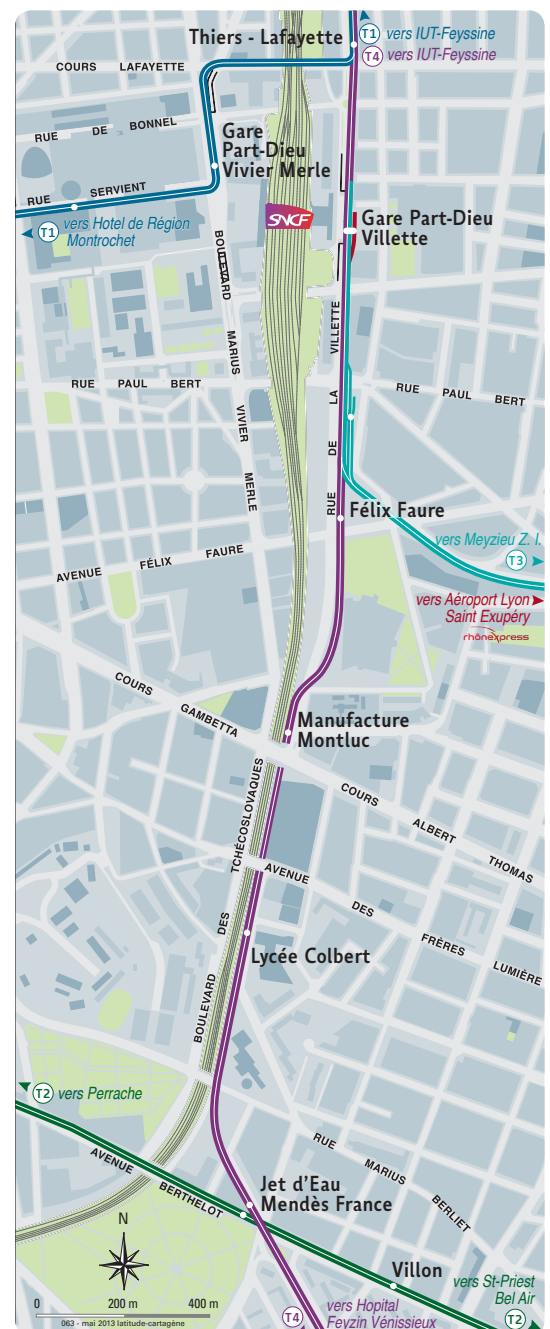
Le projet a nécessité de réaliser une plateforme tramway sur le chaînon manquant de Jet d'eau à Part-Dieu associée à un itinéraire piéton, une piste cyclable et un traitement qualitatif de l'axe.

Ce nouveau tronçon d'une longueur de 2,3 km comprendra 3 nouvelles stations : Lycée Colbert, Manufacture-Montluc et Félix Faure. Le tracé longe les voies SNCF sur environ 1km.

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

- Adapter la station T3 afin d'accueillir un arrêt de T4 (à Thiers-Lafayette) ;
- Doubler la voie qui la relie à la plateforme T1 ;

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



LE TRACÉ



UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ



Le chantier T4 phase 2 ne compte que 2,3 km de nouvelle ligne, mais sa complexité technique justifie les 3 années nécessaires 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 ;
- L'impact sur le réseau TCL.



UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ



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

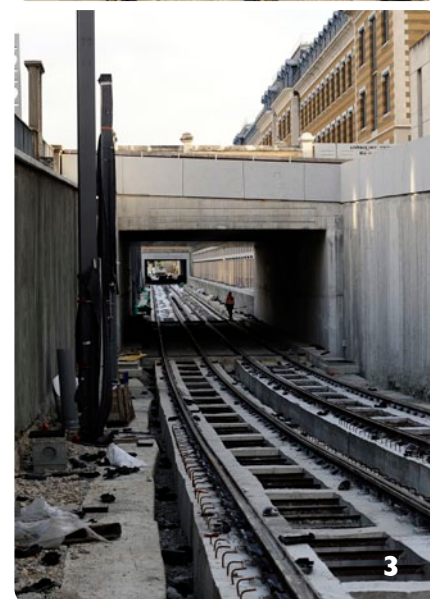
1. Le mur de soutènement préfabriqué le long de l'hôtel de police ;



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 ;

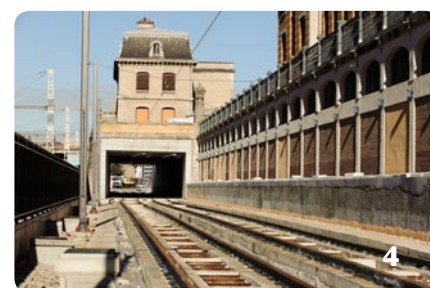


UN CHANTIER D'UNE GRANDE TECHNICITÉ



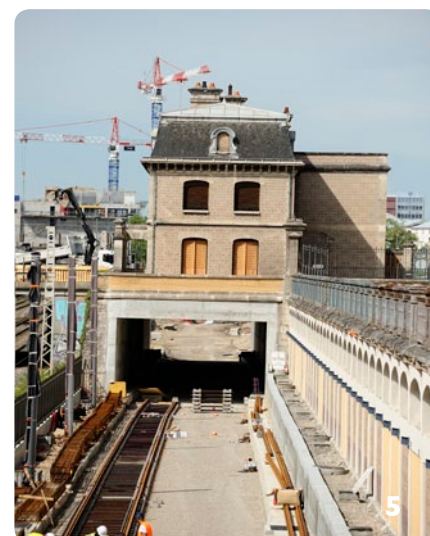
LES 6 OUVRAGES D'ART (DU SUD AU NORD)

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

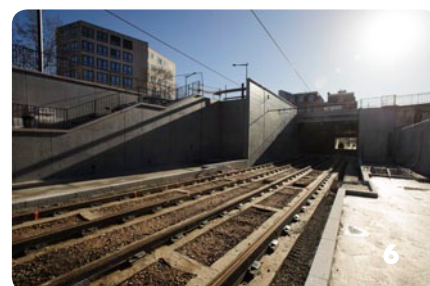


5. Le passage sous la maison du Directeur : T4 passera en partie sous les sous-sols existants de ce bâtiment art-déco datant de 1915-1920, dernier des quatre pavillons qui entouraient la Manufacture des Tabacs. Cette opération a nécessité de reprendre la quasi-totalité des fondations de la maison et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



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
- Mise en service : 2 septembre 2013

CALENDRIER ET CHIFFRES CLÉS



T4 EN CHIFFRES

- 16 km entre Jet d'Eau – place Mendès France et IUT Feysine.
- 2,3 km d'infrastructure nouvelle
- 6 ouvrages d'art sur 700 mètres le long de la voie ferrée
- 3 nouvelles stations – Lycée Colbert, Manufacture-Montluc, Félix Faure.
- 1 nouvel arrêt 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 et D, les tramways T1 – T2 et T3, Rhônexpress, différentes lignes de bus, le réseau SNCF.

L'INFORMATION AUX RIVERAINS



Le SYTRAL porte une attention particulière à l'information et au dialogue avec les riverains et les entreprises des quartiers traversés. Depuis le début des travaux de la phase 2 et jusqu'à la mise en service de la ligne T4 sur ce nouveau tronçon, le SYTRAL a tout mis en œuvre afin d'informer régulièrement de l'actualité du projet.

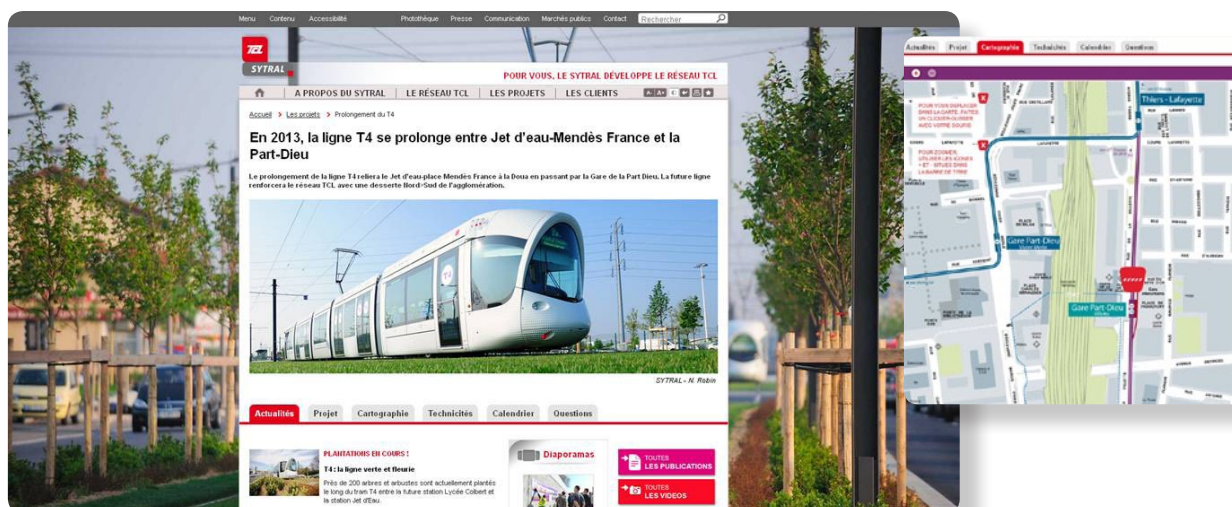
A ce titre, une lettre d'information « T4 phase 2 : le trait d'union » a été largement distribuée, 4 fois par an dans les boîtes aux lettres et lieux publics autour du tracé, à chaque étape majeure du chantier.



L'INFORMATION AUX RIVERAINS



Le site internet www.sytral.fr, mis à jour en temps réel, a également été un excellent relais d'information offrant la possibilité de télécharger de nombreux documents mais aussi de visualiser les travaux en cours et prévus ainsi que leur incidence sur les quartiers concernés, grâce à la carte interactive.



Enfin, Sandrine BESSON, un agent du SYTRAL dédié au suivi des relations avec les riverains s'est tenue à leur disposition durant toute la durée du chantier afin de répondre à leurs demandes et interrogations de façon personnalisée.

Sandrine BESSON • Tél. 04 72 84 58 13 • besson@sytral.fr



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

- Groupement d'entreprises de génie civil pour la réalisation des ouvrages d'art :

GCC, mandataire, MAIA SONNIER, DEMATHIEU & BARD. Ces trois entreprises ont réalisé les micro-pieux, la reprise en sous-œuvre de la Maison du Directeur, les ponts cadres et le passage au dessus du cadre du métro D.

COIRO, a réalisé les réseaux et l'équipement de la sous-station électrique, SOLETANCHE BACHY a réalisé les pieux, les parois moulées et «la berlinoise».

- L'ensemble des entreprises du chantier : GANTELET GALABERTHIER ; MDTP ; AXIMUM ; MONIN ; CITEOS ; SRT ; ETDE ; SCHINDLER ; CEGELEC ; PERRIER ; COMTE ; EUROVIA TF et LYON ; J.LEFEBVRE S.E ; SOLS CONFLUENCE ; PARCS & SPORTS ; FORCLUM ; FONTBONNE ET FILS ; GUINTOLI ; MUNOZ ; SPIE SUD EST ; ROIRET TRANSPORTS ; SNEF ; VEOLIA ; SONDALP ; GIRAUD ; FONDERIE VINCENT ; LUMIPLAN.

- Coordination de sécurité : PRESENTS

- Contrôles techniques : VERITAS