DOSSIER DE PRESSE
2012

Ligne T1

Prolongement
Montrochet – Debourg

SYTRAL

SYTRAL - Olivia DUFOUR ■ 04 26 68 57 38 ■ 06 74 35 39 61 ■ dufour@sytral.fr

SOMMAIRE

PREAMBULE..... P 3

LE TRACE..... P 4-7

LE PONT RAYMOND BARRE..... P 8-9

LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT..... P 10-12

UN PROJET A DIMENSIONS SOCIALE
ET ENVIRONNEMENTALE..... P 13-14

CALENDRIER ET CHIFFRES CLES..... P 15

LES ACTEURS DU CHANTIER..... P 16-17

PRÉAMBULE

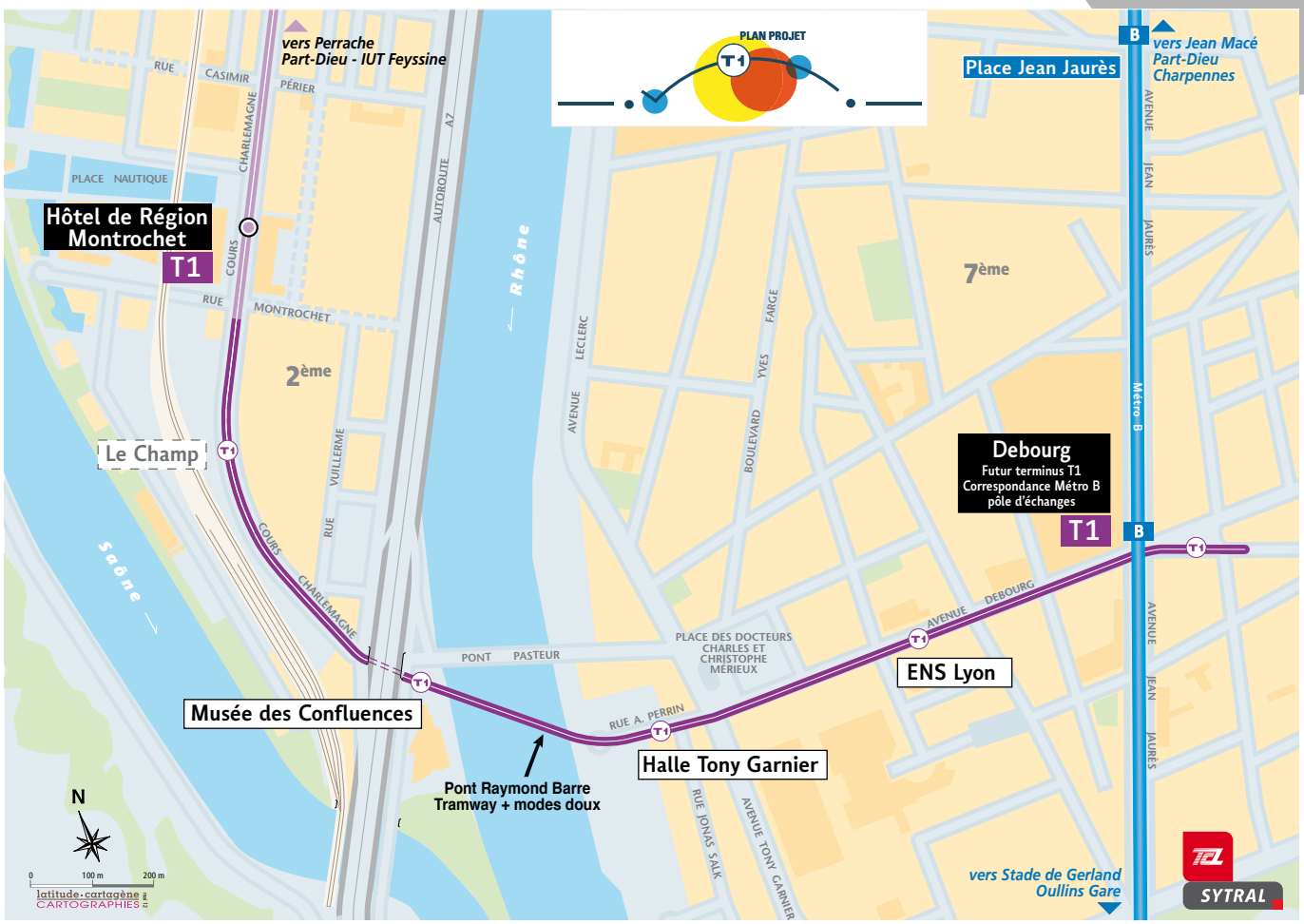
© Nicolas Robin

Mise en service en 2001, la ligne T1 marque le retour du tramway dans l'agglomération lyonnaise. Elle relie alors le campus de La Doua (Villeurbanne) à Perrache, en passant par la Part-Dieu, et dessert ainsi les 2 gares ferroviaires principales de l'agglomération. Levier de développement du quartier de la Confluence, la ligne est prolongée jusqu'à Montrochet en 2005. Aujourd'hui, en moyenne 94 000 voyageurs empruntent T1 chaque jour, sur un tracé de 9.4km qui comprend 23 stations.

Décidé dans le cadre du Plan de Mandat 2008 – 2014, le prolongement du tramway T1 de Hôtel de Région – Montrochet à Debourg est un projet particulier pour le SYTRAL puisqu'il consiste également en la réalisation d'un pont qui permettra au tramway de franchir le Rhône.

Outre le SYTRAL, maître d'ouvrage de l'opération, trois partenaires sont impliqués dans le projet : la Ville de Lyon, le Grand Lyon, le Département du Rhône.

LE TRACÉ



Le projet consiste en la réalisation d'une infrastructure entre Hôtel de Région – Montrochet et Debourg. Le long de ces 2.3 km de ligne nouvelle (2.2km de ligne commerciale et 100m en arrière-gare de la station terminus), quatre nouvelles stations seront créées : Musée des Confluences, Halle Tony Garnier, ENS Lyon et Debourg, offrant une connexion directe avec la ligne B du métro. Une cinquième station, le Champ, est pré-disposée et pourra être aménagée à l'horizon 2020-2025 si le développement ultérieur du sud de la Confluence le nécessite.

Le temps de parcours entre Hôtel de Région – Montrochet et Debourg est estimé à environ 7 minutes, soit une vitesse commerciale de plus de 18 km/h. Environ 5 000 voyages quotidiens seront générés par le prolongement.

LE TRACÉ
RIVE DROITE

© Balloïde

L'HÔTEL DE RÉGION - MONTROCHET

Actuel terminus de T1, cette station dessert l'entrée de La Confluence et certains de ses principaux sites comme l'Hôtel de Région et le pôle de loisirs.

LE MUSÉE DES CONFLUENCES

Le musée ne sera accessible qu'en transports en commun et n'offrira de stationnement qu'aux cars scolaires. La collaboration avec le Département du Rhône, maître d'ouvrage du Musée, a permis de penser la station en harmonie avec le parvis du Musée, dans son prolongement direct, créant ainsi une circulation fluide et simple entre le tramway et le bâtiment.

LE PONT RAYMOND BARRE

Le pont Raymond Barre sera un ouvrage emblématique de la volonté conjointe du Grand Lyon et du SYTRAL de faire la part belle aux modes doux, avec un cheminement dédié aux cyclistes et aux piétons. Dialoguant avec les ouvrages environnants, il reliera le parvis du Musée des Confluences, rive droite, au Parc des Berges, rive gauche.

LE TRACÉ
RIVE GAUCHE

HALLE TONY GARNIER

La station sera située une centaine de mètres en amont du parvis de la Halle Tony Garnier. Elle desservira un quartier en plein essor, dont la mixité d'usage englobe lieux d'habitation, entreprises et établissements scolaires, sans oublier la Halle elle-même, rendez-vous privilégié des grands concerts et autres spectacles. La Halle Tony Garnier est aussi un site patrimonial exceptionnel inscrit aux Monuments Historiques. Les lignes aériennes de contact (LAC) nécessaires au fonctionnement du tramway, sont installées sur le parvis du site, directement sur les mâts existants, évitant ainsi l'impact visuel de nouveaux poteaux. La plateforme adoptera le même revêtement de sol que celui du parvis existant.

LE TRACÉ
RIVE GAUCHE

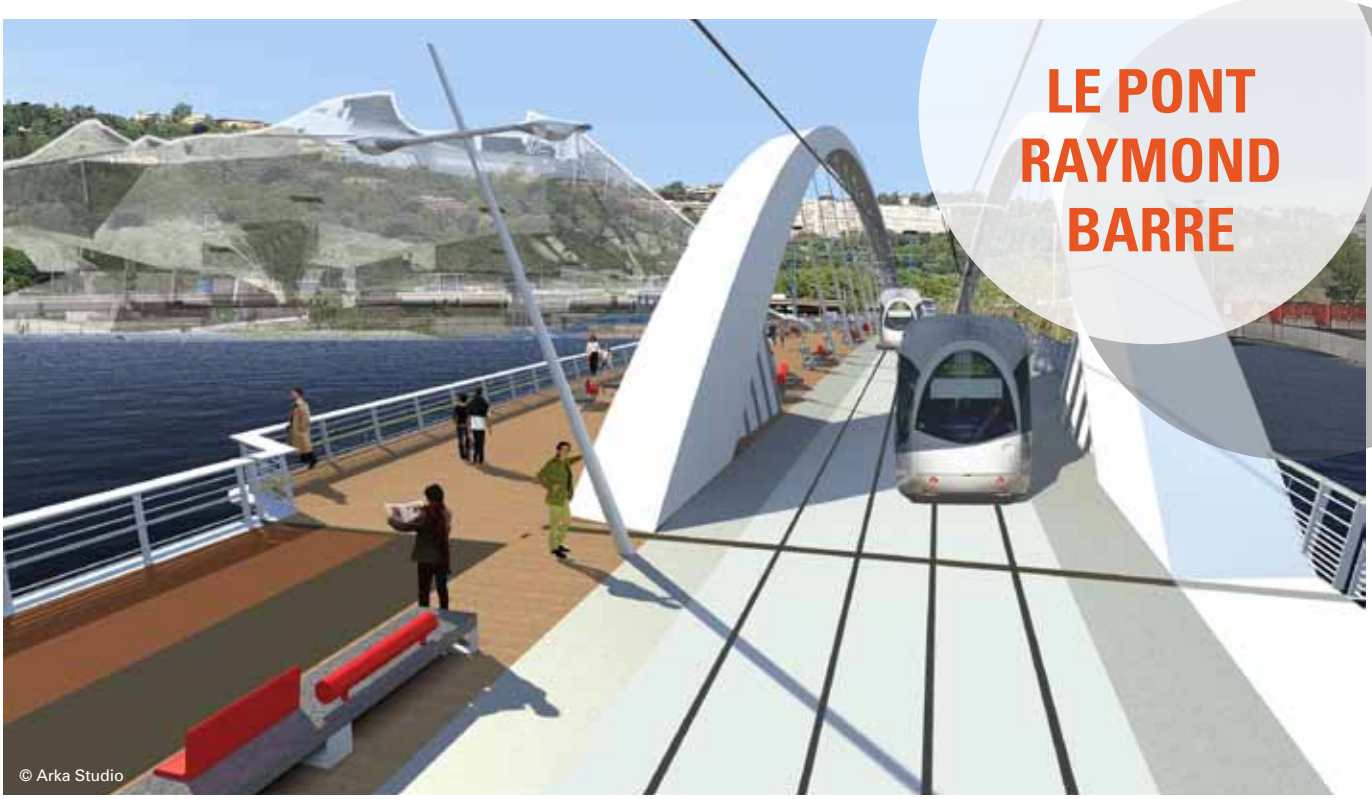
ENS LYON

Ajoutée au projet initial à l'issue de la concertation publique, cette station a pour objectif d'améliorer l'accès du quartier et notamment de desservir la place des Pavillons. Elle offrira un quai central afin de laisser libre l'accès à la caserne des pompiers située à proximité. Sa conception permet de conserver les alignements d'arbres sur l'avenue Debourg.

DEBOURG

La station terminus offrira une interconnexion tram/métro/bus qui permettra d'accroître la multimodalité. Une vaste place publique intégrant la station et le quai bus, aménagée et végétalisée dans un esprit de square piétonnier apportera une véritable dimension d'embellissement urbain. Une «façade verte » sera créée au nord par un traitement végétal. L'espace sera constitué de «petits salons urbains» proposant aux usagers des espaces d'échanges et de rencontres, avec des bancs groupés à proximité des arbres. Contrairement au mobilier des autres stations qui décline les codes existants, celui-ci répondra aux enjeux spécifiques de la place : murets et plots de béton coulés avec assise bois et colonnes d'éclairage. L'emplacement de l'arrière-gare du terminus a été pensé de manière à préserver une grande largeur pour les piétons sur le trottoir nord de la rue Fryd. La dernière station du prolongement est emblématique de la démarche du SYTRAL d'aménager «de façade à façade» : une approche qualitative globale qui consiste à repenser intégralement l'espace public de part et d'autre de l'emprise des rails pour améliorer le cadre de vie, renforcer les modes doux et respecter les normes d'accessibilité : contrastes visuels pour la traversée des chaussées, dalles podotactiles pour prévenir les risques de chutes, élargissement des refuges piétons, etc.

LE PONT RAYMOND BARRE



Le 24 novembre 2011 a débuté un chantier symbolique à plus d'un titre : celui de la construction du pont Raymond Barre, premier ouvrage entièrement dédié au tramway et aux modes doux, réalisé dans le cadre du prolongement de la ligne T1.

Projet emblématique d'une vision urbaine qui réintègre l'échelle humaine dans le cadre de vie, le futur pont témoigne d'une conception aussi discrète qu'élégante : «Nous avons souhaité que l'ouvrage s'efface et apparaisse dans toute sa simplicité. Ses proportions ont ainsi été étudiées avec beaucoup de finesse en harmonie avec le bâti alentour afin de nous insérer le mieux possible dans le paysage», souligne l'architecte Alain Spielmann. L'option qu'a retenue le jury est celle d'un pont en arc (bow string) soutenant par le dessus un tablier très fin. Les deux arcs, au dessin très allongé, sont inclinés chacun à 10° par rapport à la verticale avec une ouverture vers le ciel. La hauteur a été calculée pour être inférieure à celle du musée des Confluences, afin d'offrir un accompagnement en contrepoint à celui-ci. Avec une travée centrale de 150 m, la plus grande de Lyon, il dessine un mouvement de biais afin d'offrir une vue sur la Confluence, comme un balcon sur le Rhône. Deux raccordements courbes viennent s'ancrer aux stations du tramway de part et d'autre. Dissymétrique, il propose les circulations douces côté aval, avec un belvédère réalisé en bois pour apporter une note chaleureuse à la structure de béton et d'acier. Grâce au mobilier qui sera installé à cet endroit, piétons et cyclistes pourront s'accorder une pause pour profiter du lieu et contempler le fleuve et ses abords.

LE PONT RAYMOND BARRE

Le pont Raymond Barre sera également le nouveau signal d'entrée au sud de la ville, qu'il va marquer par sa légèreté et son élégance. Le moment le plus spectaculaire du chantier sera celui de la pose de la travée centrale et de ses arcs, transportés sur le site à l'aide de barges, qui aura lieu au début de l'été 2013. La livraison de l'ouvrage est prévue pour fin novembre 2013.

Le nom qui a été choisi pour baptiser ce pont perpétue le souvenir d'un grand homme d'Etat, qui a imprimé à Lyon sa marque de Maire visionnaire, imaginant deux axes fondamentaux pour l'avenir de l'agglomération : le Plan des Déplacements Urbains, dont Lyon fut la première grande ville de France à se doter ; le quartier de la Confluence, projet qui a pris corps sous le double signe de l'aménagement urbain durable et de la créativité architecturale. C'est en hommage à cette mémoire que Bernard Rivalta, président du SYTRAL, a proposé de baptiser l'ouvrage conçu par l'architecte Alain Spielmann du nom de Raymond Barre. Celui qui fut député du Rhône de 1981 à 2008, maire de Lyon et président de la communauté urbaine de 1995 à 2001, s'inscrit désormais parmi les grands hommes, dont les ponts lyonnais honorent la mémoire.

LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

© Balloïde

RELIER DEUX PÔLES MAJEURS DE LA VILLE : LA CONFLUENCE ET GERLAND

Quartiers de travail, de vie, de loisirs, d'études, de culture mais surtout quartiers d'avenir : La Confluence et Gerland symbolisent, chacun à leur manière, le renouvellement urbain et le devenir de l'agglomération lyonnaise. Chacun est porteur d'une identité et d'une ambition spécifiques. Leur connexion par le tramway contribue à unifier le nouveau visage de la ville au sein d'une cohérence territoriale stratégique. Elle renforce la légitimité de Lyon à se positionner au rang des métropoles européennes dont l'avenir s'appuie sur des atouts fortement différenciés : conception de nouveaux bâtiments répondant aux enjeux des villes durables, signature de grands noms de l'architecture contemporaine montrant une priorité accordée à l'esthétique, accueil de sièges sociaux et d'entreprises en pointe sur l'innovation au sens large, prise en compte des nouvelles pratiques urbaines et d'une vraie mixité sociale dans les programmes d'investissements.

DÉSENCLAVER LA CONFLUENCE

Projet urbain majeur lancé en 1999, porteur d'une ambition sociétale et environnementale forte, le quartier de La Confluence a vraiment pris son essor avec l'arrivée de T1 à Montrochet et la perspective de son prolongement. Le tramway a ainsi accompagné les premiers développements de ce secteur autrefois isolé bien que situé à proximité de la presqu'île. Aujourd'hui, la Société Publique Locale d'Aménagement, Lyon Confluence, lance la 2e phase du projet. Elle concerne toute la partie sud du Confluent depuis la rue Montrochet jusqu'au musée des Confluences. Le développement de cette zone doit permettre d'attirer 9 500 emplois et 4 000 habitants. L'opération de prolongement de T1 à Debourg va désenclaver la Confluence en lui offrant une desserte efficace par le sud. Elle contribue au réaménagement et à la requalification des espaces publics de ce secteur dont le cours Charlemagne, véritable colonne vertébrale du quartier.

LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

ACCOMPAGNER LE PROJET URBAIN DE GERLAND

Le prolongement de T1 va permettre de desservir des lieux emblématiques de la rive gauche : le parc des Berges, des bâtiments de grandes entreprises (Colas, Sanofi Pasteur…), le lycée international ainsi que des établissements universitaires (ENS). Au cours des vingt ans écoulées, le quartier de Gerland a vu sa physionomie profondément bouleversée, perdant sa vocation très industrielle pour en acquérir de nouvelles, plus orientées vers les loisirs et la qualité de vie, vers la haute technologie et l'enseignement. Le projet urbain de Gerland va permettre d'orienter et de garantir la cohérence des changements en cours, en engageant un processus à long terme sur ce vaste territoire de plus de 300 hectares. Elaboré par François Grether, urbaniste et Michel Desvignes, paysagiste, ce projet urbain, d'une part, définit une perspective globale et, d'autre part, oriente et accompagne les opérations programmées tant par la collectivité que par ses partenaires extérieurs.

RENFORCER LE MAILLAGE DU RÉSEAU

Le rôle du SYTRAL est d'apporter des réponses aux besoins croissants en termes de mobilité, de favoriser le meilleur accès de chaque habitant au réseau de transports en commun, de contribuer à la vitalité des activités. Le prolongement de T1 densifie le maillage du réseau tram/métro de l'agglomération. Son objectif majeur est d'intégrer pleinement le sud de l'agglomération au sein de la cohérence territoriale et permettre aux habitants de rejoindre plus rapidement le secteur Perrache / Confluence. Le prolongement de T1 s'accompagnera de l'aménagement d'un pôle d'échanges bus/métro/tramway à la station Debourg, futur terminus de la ligne. Il offrira ainsi une nouvelle connexion avec la ligne B du métro qui dessert, au nord, la Part-Dieu et qui reliera, au sud, Oullins dès décembre 2013.

LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

AMÉLIORER LA MOBILITÉ URBAINE ET ENCOURAGER LES MODES DOUX, DANS LA CONTINUITÉ D'UNE DYNAMIQUE VOLONTARISTE.

Favoriser la mobilité et contribuer à diminuer l'usage de la voiture au profit des autres modes sont deux axes essentiels des missions du SYTRAL. L'idée d'une liaison modes doux réservée aux piétons et aux cyclistes est née de la nécessité de relier le musée des Confluences et le parc de la Confluence (rive droite) avec les aménagements des berges du Rhône et le parc des Berges (rive gauche). Avec le pont Raymond Barre, le SYTRAL va engager la réalisation d'un ouvrage d'art exceptionnel, le seul permettant aux modes doux le franchissement du Rhône au sud de l'agglomération. Des bandes cyclables seront aménagées tout au long des 2,2 km du prolongement. D'une largeur de 1,20 m à 1,50 m, elles seront matérialisées par un trait de peinture blanche.

UN PROJET À DIMENSIONS SOCIALE & ENVIRONNEMENTALE

UN CHANTIER CONDUIT SOUS L'ENGAGEMENT DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Pour la réalisation du prolongement de T1, le SYTRAL a souhaité la présence d'un AMO (assistant à maîtrise d'ouvrage) développement durable. Retenue pour accompagner le SYTRAL dans cette mission, la société SysQUALiSE a participé à la rédaction du cahier des charges, intégrant les engagements dans ce domaine. Elle veille aujourd'hui quotidiennement à qu'ils soient effectivement respectés par les entreprises titulaires, et les accompagnent à travers un suivi permanent. Elle effectue également un reporting régulier qui permet de consolider le bilan global des travaux et d'évaluer l'empreinte carbone.

Deux documents servent de cadre à la démarche : le cahier des prescriptions environnementales du SYTRAL qui décline sous forme de fiches les thématiques de l'air, de l'eau, du bruit, de l'énergie, de la gestion des déchets, etc., et le PAEDD (Plan d'action environnement et développement durable) - 26 fiches sont soumises aux candidats qui doivent s'engager sur chacune en proposant des objectifs assortis des mesures et moyens de leur choix pour les atteindre.

UN PROJET À DIMENSIONS SOCIALE & ENVIRONNEMENTALE

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN OEUVRE

BIODIVERSITÉ

- Réalisation d'aménagements pour maintenir les cheminements naturels des castors.
- Remplacement des arbres abattus par d'autres, plantés ailleurs.

EAU

- Choix d'une plateforme végétalisée perméable qui laisse libres les échanges entre le sol et l'atmosphère et nécessite un arrosage ponctuel et à débit limité.
- Choix d'espèces végétales peu consommatrices d'eau.

DÉCHETS

- Mise en place d'un système de gestion collective des déchets, avec mise à disposition de bennes sur la base-vie du chantier afin de faciliter le recyclage et la valorisation des déchets de chantier.

ÉNERGIE

- Récupération de l'énergie de freinage du tramway pour l'injecter sur la ligne de tramway ou de métro selon les besoins : ce principe de mutualisation innovant sera assuré par une sous-station électrique qui alimentera les deux réseaux en foisonnement. Une solution source d'économies d'énergie mais aussi financières : le surcoût lié à l'installation sera amorti entre 5 et 7 ans.

L'INSERTION AU CŒUR DU PROJET

Comme pour tous ses chantiers, le SYTRAL inscrit le prolongement de T1 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.
Ce volet sera accompagné par un AMO (assistant à maîtrise d'ouvrage) Insertion sociale, Sud Ouest Emploi.

CALENDRIER & CHIFFRES CLES

CALENDRIER

- Lancement de l'opération : 15 octobre 2009
- Concertation publique : mars-mai 2010
- Enquête publique : 2 mai – 3 juin 2011
- Déclaration d'utilité publique : novembre 2011
- Travaux de déviations de réseaux : automne 2011 – juillet 2012
- Début des travaux : juin 2012
- Premiers essais : fin 2013
- Mise en service : février 2014

CALENDRIER DE REALISATION DU PONT RAYMOND BARRE

- Pose de la première pierre : novembre 2011
- Pose de la travée centrale et des arcs : été 2013
- Livraison : novembre 2013

CHIFFRES CLES

64M€
de budget

2 ans
de travaux

2.3km
de ligne nouvelle

4 nouvelles stations

4 900 voyageurs
supplémentaires par jour

7 minutes de temps
de parcours jusqu'à Debourg

1 pont de 260 m de long

18km/h
de vitesse commerciale

LES ACTEURS DU CHANTIER

UN PROJET DOUBLE, DEUX MAÎTRISES D'ŒUVRE

L'INFRASTRUCTURE DU TRAMWAY : EGIS RAIL

C'est la société Egis Rail qui a en charge la maîtrise d'œuvre technique de l'opération, comprenant les travaux d'infrastructures de transport, les aménagements urbains et les travaux de voirie associés. Elle assure également la maîtrise d'œuvre générale, à savoir la coordination de l'ensemble des études et travaux, la maîtrise des interfaces techniques et temporelles entre le chantier du tramway et celui du pont Raymond Barre, le pilotage du planning général.

Elle est aussi garante de la compatibilité technique du projet avec les partenaires :

- la Ville de Lyon, le Grand Lyon, le Département du Rhône,
- les intervenants d'autres grands projets connectés au tramway : CoopHimmelb(l)au et Villes et paysages pour le musée des Confluences, Herzog et Demeuron et Michel Desvignes pour la Confluence, l'Atelier de la Gère pour Gerland,
- les différents opérateurs concernés par le prolongement comme la Halle Tony Garnier, pour veiller à la continuité d'exploitation du lieu durant les travaux.

LES ACTEURS DU CHANTIER

© Nicolas Robin

LE PONT RAYMOND BARRE : GROUPEMENT SETEC TPI, SETEC ALS, ALAIN SPIELMANN ARCHITECTE

SETEC est un bureau d'études spécialisé en réalisation d'ouvrages d'art et superstructure. Le SYTRAL lui a confié une mission classique de Maîtrise d'œuvre pour le suivi et le contrôle des travaux exécutés par les entreprises. Il est aussi chargé de collaborer avec la Ville de Lyon pour la réalisation de l'éclairage public de l'ouvrage et avec le Grand Lyon pour les liaisons modes doux (choix des revêtements, etc.) SETEC TPI est une filiale spécialisée dans la réalisation des grandes infrastructures de travaux publics. SETEC ALS intervient principalement dans les domaines des grands projets d'infrastructures de transports, du génie civil, ainsi que de l'environnement et du paysage.

L'architecte Alain Spielmann aborde tous les domaines et toutes les échelles de l'architecture. Mais son expérience et ses nombreuses récompenses en matière d'ouvrages d'art en font une des agences référence en France dans ce domaine. Sa conception architecturale a été de nombreuses fois saluée par des prix, notamment le Prix du Plus bel ouvrage métallique décerné par le Syndicat de la Construction pour le Pont de Seyssel, les Viaducs de Briare et Pannes, le Pont François Mitterrand à Blois et récemment pour l'ouvrage d'art exceptionnel du Viaduc de la Grande Ravine à l'île de la Réunion. Le Ministère de l'Equipement et des transports lui a décerné le Ruban de Bronze pour le Viaduc de l'Arret Darré et le Pont de Jarnac, le Ruban d'Argent pour le Viaduc de l'Isère et le Ruban d'Or pour le Viaduc sur la Truyère à Garabit.