

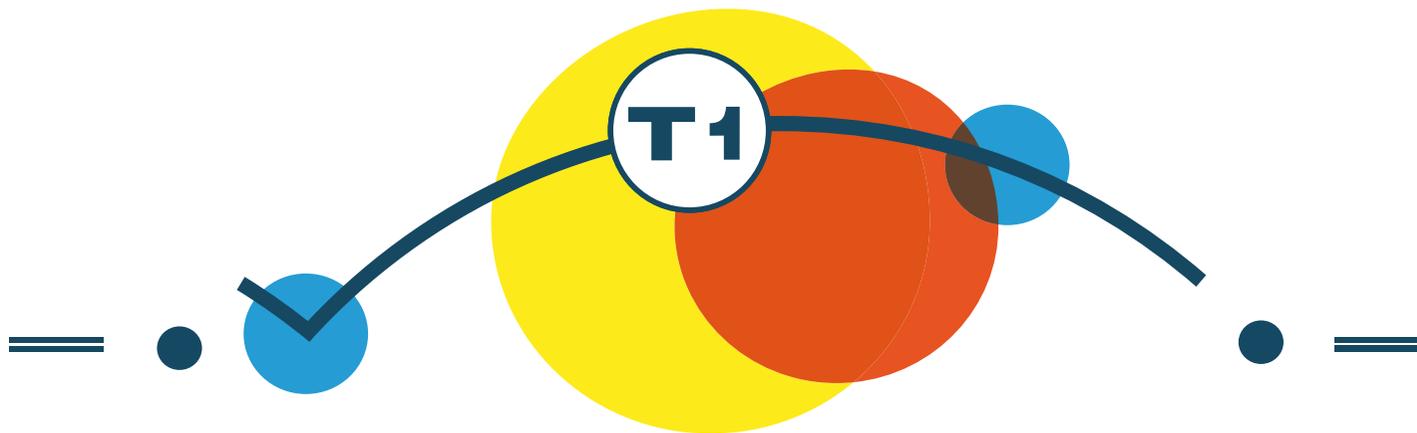
# DOSSIER DE PRESSE

Novembre 2011

## Ligne T1

### Prolongement Montrochet – Debourg

#### Pose de la première pierre du pont Raymond Barre



#### CONTACTS PRESSE

Roland Sabbagh - Elodie Billard

04 72 84 58 63 - 04 26 68 57 38

Contacts : [sabbagh@sytral.fr](mailto:sabbagh@sytral.fr) - [billard@sytral.fr](mailto:billard@sytral.fr)

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



**SYTRAL**



# SOMMAIRE

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE : POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE DU PONT RAYMOND-BARRE

### LES GRANDES LIGNES DU PROJET

#### 1/ UN PROJET STRUCTURANT POUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

1. Relier deux pôles majeurs de l'agglomération
2. Renforcer le maillage du réseau
3. Encourager les modes doux

#### 2/ LE PROGRAMME DE L'OPÉRATION

1. Caractéristiques clés
2. Le calendrier
3. Un projet double, deux maîtrises d'œuvre :
  - L'infrastructure du tramway : Egis Rail
  - Le pont Raymond Barre : Setec
4. Un chantier rythmé par trois grandes séquences
  - Rive droite
  - Le pont Raymond Barre
  - Rive gauche

**Annexe - Historique et présentation de la ligne T1**

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE  
DU 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 aux transports en commun et aux modes doux, réalisé dans le cadre du prolongement de la ligne T1. La pose de la première pierre, sur la rive gauche du Rhône, a été effectuée par Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, Gérard Collomb, sénateur-maire de Lyon et Président du Grand Lyon, Michel Mercier, Président du Conseil général du Rhône, en présence de la famille de Raymond Barre.

Le nom qui a été choisi pour baptiser ce pont perpétue le souvenir d'un grand homme d'État, 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 noms dont les ponts lyonnais honorent la mémoire. 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 (le pont Pasteur, le musée des Confluences, les entreprises...)* », souligne 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 : c'est là que, grâce au mobilier qui aura été installé, les piétons et cyclistes pourront se poser et se reposer pour profiter de l'endroit et des perspectives qu'il ouvre. A noter que les revêtements de sols ont été choisis en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite.

Le pont n'oublie pas sa vocation fluviale, avec des piles implantées de manière à ménager la passe navigable. Il sera enfin, et surtout, 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 premier trimestre 2013. La livraison de l'ouvrage est prévue pour fin novembre 2013.

**Données clés :**

Longueur : 260 m – Trois travées de 72 – 150 – 38 m

Hauteur des arcs par rapport à l'axe du tablier : 17,50 m – Portée : 150 m

## LES GRANDES LIGNES DU PROJET

Décidé dans le cadre du Plan de Mandat 2008 – 2014, le prolongement du tramway T1 de Hôtel de Région - Montrochet à Debourg consiste en la réalisation d'une infrastructure d'environ 2,3 km :

- 2,2 km de ligne commerciale.
- 100 mètres en arrière-gare de la station terminus de Debourg

Comprenant :

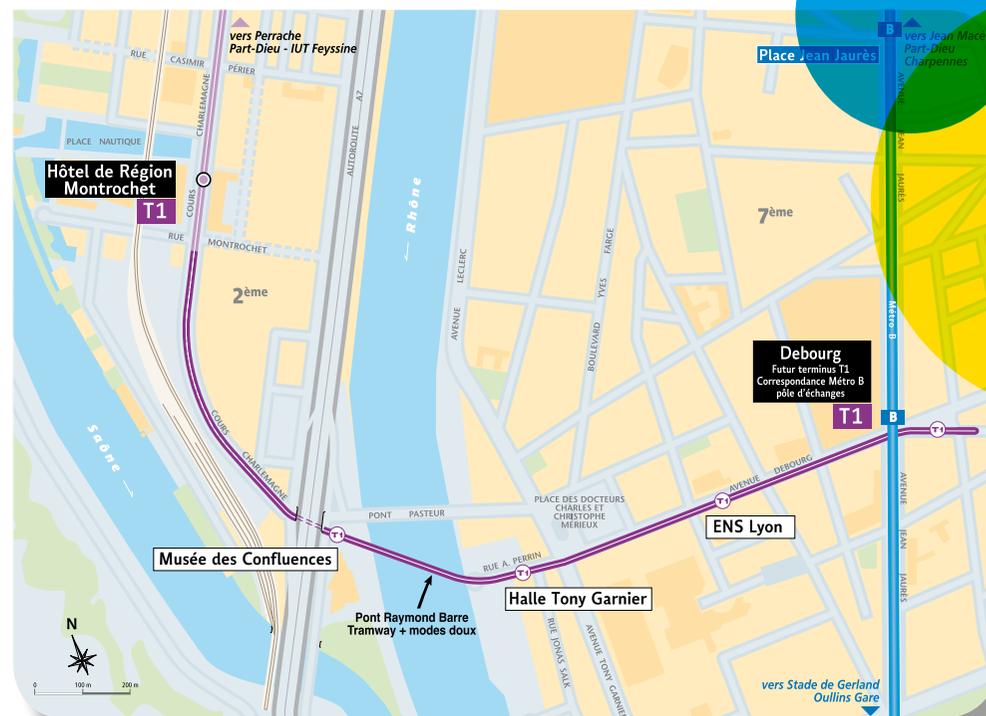
- Quatre nouvelles stations : musée des Confluences, Halle Tony Garnier, ENS Lyon, Debourg (auxquelles s'ajoute la prédisposition d'une cinquième station, « le Champ », qui pourra être aménagée à l'horizon 2020-2025 si le développement ultérieur du sud de la Confluence le nécessite). Parmi les stations, deux sont conçues avec un quai central : ENS Lyon et Musée des Confluences.
- Le doublement de la voie unique existante de Montrochet au Musée des Confluences.
- La réalisation d'un ouvrage de franchissement du Rhône spécifique au tramway et aux modes doux – le premier à ce jour.

Le temps de parcours de ce prolongement est estimé à **environ 7 minutes**, soit une **vitesse commerciale de plus de 18 km/h**.

**Environ 4 900 voyages quotidiens seront générés par la création du prolongement.**

**Budget prévisionnel d'investissement : 64 M€ HT** (coût hors matériel roulant).

**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.





## 1/ UN PROJET STRUCTURANT POUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

### Relier deux pôles majeurs de la ville : la Confluence et Gerland

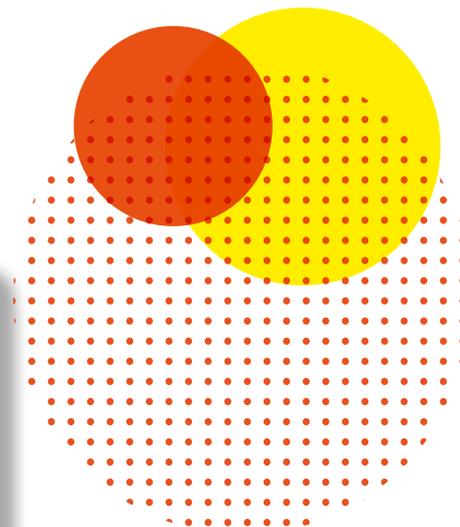
Quartiers de travail, de vie, de loisirs, d'études, de culture... mais surtout quartiers d'avenir : La Confluence, comme Gerland, symbolisent chacun à leur manière le renouvellement urbain et le devenir de l'agglomération lyonnaise. Chacun est porteur d'une identité et d'une ambition spécifiques. Leur 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 2<sup>e</sup> 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 a été privilégiée au métro pour des raisons à la fois techniques et financières. Elle contribue au réaménagement et à la requalification des espaces publics de ce secteur dont le cours Charlemagne, véritable colonne vertébrale du quartier.

### 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, des établissements universitaires (ENS). Au cours des vingt ans écoulés, 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, Autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise, 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. Ce qui se traduit par deux grands axes d'actions : gérer le réseau existant et, en tant que maître d'ouvrage, définir les besoins en équipements nouveaux. Cette programmation est arrêtée dans les Plans de Mandat pluriannuels. Celui de la période 2008-2014 prévoit neuf projets majeurs qui visent à renforcer le réseau de transports, le rendre plus accessible en desservant mieux l'extérieur de l'agglomération, renforcer son attractivité et sa performance : outre l'extension de T1, il s'agit du prolongement du métro B de Gerland à Oullins, de l'extension de T2 de Bron jusqu'à Eurexpo, de l'extension de T3 jusqu'au grand stade de l'OL, de l'extension de T4 jusqu'à la Part-Dieu, du prolongement de la ligne C1 vers Cuire, de la création de la ligne C2 jusqu'à Rillieux, etc.

Le prolongement de T1 densifie le maillage du réseau tram/métro de l'agglomération. Son enjeu : 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.

Deux points forts à noter :

- l'aménagement d'un pôle d'échanges bus/métro/tramway à la station Debourg, futur terminus de la ligne ;
- une nouvelle connexion avec la ligne de métro B qui dessert au nord la Part-Dieu et au sud Oullins Gare et dont le prolongement est prévu fin 2013.

## 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.



## 2/ LE PROGRAMME DE L'OPÉRATION

### 1. Caractéristiques clés

#### Un prolongement réalisé dans la continuité de l'existant

La nouvelle infrastructure reprend et adapte les grands principes de T1 en ce qui concerne les choix fonctionnels, esthétiques et l'intégration urbaine. Mais elle profite aussi de différentes évolutions, comme, par exemple :

- une nouveauté : les « assis-debout » (appuis ischiatiques) mis en place sur les stations de T1 ;
- les aménagements liés aux nouvelles normes en matière d'accessibilité et conçus en coopération avec les associations concernées : contrastes visuels pour la traversée des chaussées, dalles podotactiles pour prévenir les risques de chutes, élargissement des refuges piétons...

#### Une place déterminante accordée aux modes doux

Deux démarches en particulier montrent la volonté du SYTRAL d'intégrer les modes doux dans ses projets d'infrastructures : la réalisation du pont Raymond Barre et l'aménagement de bandes cyclables tout au long des 2,2 km du prolongement. D'une largeur de 1,20 m à 1,50 m, elles ont été

conçues en collaboration avec les services de la communauté urbaine de Lyon : matérialisées par un trait de peinture blanche, elles seront au niveau de la chaussée et contrasteront avec celle-ci par un revêtement différent.

#### Un chantier conduit sous l'engagement du développement durable

Pour la réalisation du prolongement de T1, le SYTRAL a souhaité la présence d'un AMO (assistant à maîtrise d'ouvrage) développement durable. C'est la société SysQUALiSE qui a été retenue. Elle a pour mission de veiller à ce que les engagements dans ce domaine soient, d'une part, intégrés dans les cahiers des charges des différents appels d'offres et, d'autre part, qu'ils soient effectivement respectés par les entreprises titulaires, en les accompagnant à travers un suivi permanent.

Elle effectuera un reporting régulier qui permettra de consolider le bilan global des travaux et d'évaluer leur empreinte carbone.

Deux documents servent de cadre à la démarche :

- le cahier des prescriptions environnementales du SYTRAL, document généraliste 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.

- 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.

### Les principales mesures mises en œuvre :

#### Eau

- Choix d'une plateforme engazonnée perméable qui supprime l'arrosage automatique en laissant libres les échanges entre le sol et l'atmosphère : l'arrosage régulier n'est nécessaire que durant la première année, l'alimentation est ensuite assurée par les seules eaux d'infiltration.
- 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.

#### Energie

- 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.

#### Biodiversité

- Réalisation d'aménagements pour maintenir les cheminements naturels des castors.
- Le long du tracé, plantation d'espèces permettant à la petite faune de s'y implanter facilement avec un habitat qui lui convienne.
- Remplacement des arbres abattus par d'autres, replantés ailleurs.

#### Insertion

- 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.



## 2. LE CALENDRIER

### LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

MARS 2010

AUTOMNE 2011

**CONCERTATION  
PUBLIQUE**  
29 mars  
7 mai 2010

**ENQUÊTE PUBLIQUE**  
2 mai au 3 juin 2011

**DECLARATION  
D'UTILITÉ PUBLIQUE**  
Novembre 2011

### LES TRAVAUX

AUTOMNE 2011

FIN 2013

**TRAVAUX PRÉPARATOIRES  
DÉVIATIONS DE RESEAUX**  
Automne 2011

**DÉBUT DES  
TRAVAUX**  
Mars 2012

**PREMIERS  
ESSAIS**  
Fin 2013

**MISE EN SERVICE  
PRÉVISIONNELLE**

Février 2014

### LE CALENDRIER DE RÉALISATION DU PONT RAYMOND BARRE

NOVEMBRE 2011

NOVEMBRE 2013

**POSE DE LA 1<sup>ÈRE</sup> PIERRE**  
Novembre 2011

**POSE DE LA TRAVÉE  
CENTRALE ET DES  
ARCS**  
1<sup>er</sup> trimestre 2013

**LIVRAISON**  
Novembre 2013

### 3. 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 pour ce qui concerne l'arrivée au musée des Confluences sur le parvis du site ;
- avec les intervenants d'autres grands projets connectés au tramway : Coop Himmelb(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 ;

- avec les différents opérateurs concernés par le prolongement, à l'exemple de la Halle Tony Garnier, pour veiller à la continuité de fonctionnement du lieu durant les travaux.

#### 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...)

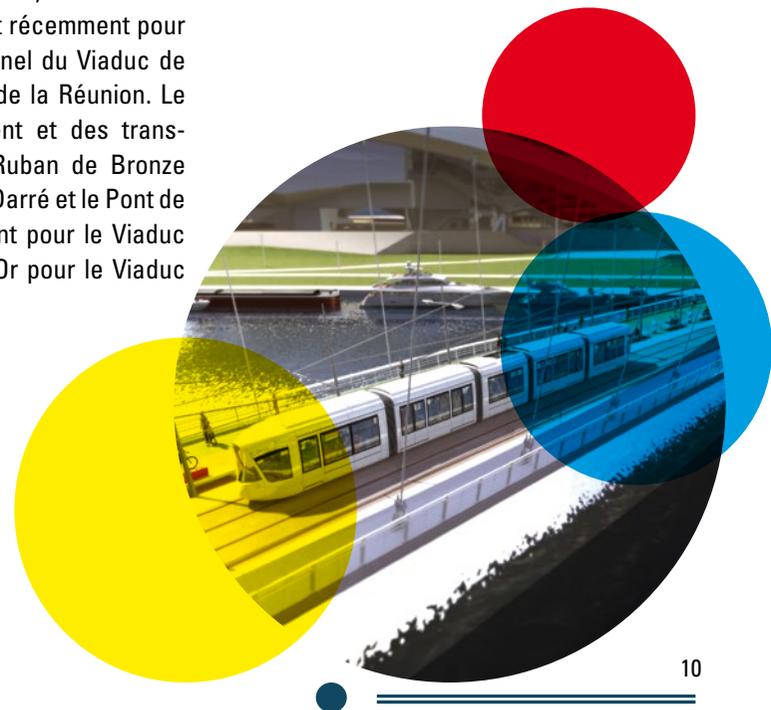
SETEC TPI est une filiale spécialisée dans la réalisation des grandes infrastructures de travaux publics.

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.

#### Alain Spielmann, architecte, concepteur du pont

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'Équipement 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.



## 4. UN TRACÉ RYTHMÉ PAR TROIS GRANDES SÉQUENCES

### Rive droite

**Hôtel de Région - Montrochet** : actuel terminus de T1, cette station dessert l'entrée de La Confluence et certains de ses principaux sites : l'Hôtel de Région, le futur pôle de loisirs et de commerces...

**Musée des Confluences** : sa raison d'être : offrir un accès privilégié au futur Musée qui sera desservi uniquement par les transports en commun et n'offrira de stationnement qu'aux cars scolaires. La collaboration avec le Département du Rhône 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. Un parti pris discret caractérise cette station à quai central, dont la liaison avec le musée est matérialisée par le même revêtement de sol.



## Le pont Raymond Barre

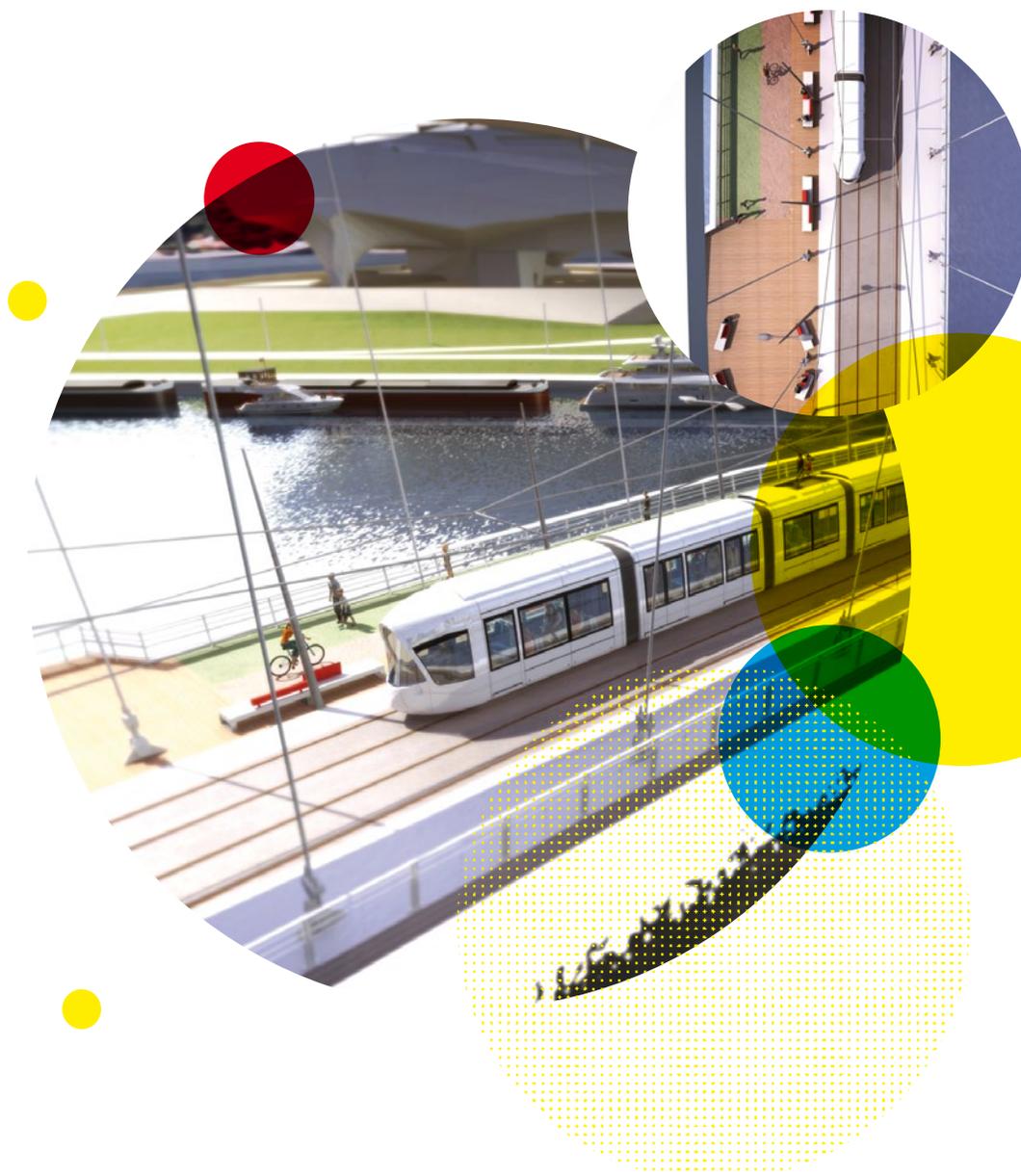
Le pont Raymond Barre sera d'abord un ouvrage emblématique de la volonté conjointe du Grand Lyon et du SYTRAL de faire la part belle aux modes doux, avec un parcours dédié aux cyclistes et aux piétons, doté d'un belvédère (et de mobilier) invitant à une pause pour contempler le fleuve et de ses abords.

Il sera aussi le nouveau signal de l'entrée de Lyon, au sud de la ville.

Le projet retenu est un pont métallique en arc (bow string), préféré pour la finesse de son tablier. Dialoguant avec les ouvrages environnants : musée, pont Pasteur, parc des Berges..., il reliera le parvis du Musée des Confluences, rive droite, au Parc des Berges, rive gauche.

Avec ses deux arcs de 150 m, il possède la plus grande travée de Lyon.

La plateforme du tramway sera située côté Nord. Elle sera surélevée par rapport au cheminement des modes doux, et en sera séparée par un espace accueillant la naissance des arcs et les suspentes de la partie en bowstring ainsi que des mâts d'éclairage et des bancs.



## Rive gauche

**Halle Tony Garnier** : cette station est située une centaine de mètres en amont du parvis de la Halle Tony Garnier. Elle dessert un quartier en plein essor, dont la mixité d'usage englobe lieux d'habitation, entreprises, établissements scolaires... sans oublier la Halle elle-même, rendez-vous privilégié des grands concerts, spectacles, etc., mais aussi site patrimonial exceptionnel qui fait partie du circuit de visite des bâtiments dont l'architecture marque la ville.

Le site étant inscrit aux Monuments Historiques, sur son parvis, l'installation des (LAC) lignes aériennes de contact récupère les mâts existants, évitant ainsi l'impact visuel de nouveaux poteaux. La plateforme se fait également la plus discrète possible, adoptant dans un esprit d'homogénéité le même revêtement de sol que celui du parvis existant dont elle élargit la surface.



## Rive gauche

**ENS Lyon** : ajoutée au projet initial à l'issue de la consultation publique, elle a pour objectif d'améliorer l'accès du quartier et de desservir la place des Pavillons. Elle a été dessinée à quai central pour prendre en compte une demande les contraintes des services de secours (SDIS) dont la caserne se situe au droit de cette station visant à laisser libre l'accès de la caserne des pompiers voisine.

Sa conception respecte aussi des contraintes fortes afin de conserver les alignements d'arbres existants sur l'avenue Debourg.



## Rive gauche

**Debourg** : sa raison d'être : créer un nouveau terminus et une interconnexion tram/métro/bus. Et ainsi accroître la multimodalité, faciliter les déplacements des voyageurs en articulant tous les moyens de transport les uns avec les autres. Mais ce qui enrichit le prolongement d'une vraie dimension d'embellissement urbain, c'est le projet d'une vaste place publique intégrant la station terminus et le quai bus contigu et qui sera aménagée et végétalisée dans un esprit de square piétonnier. 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 assises groupées 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, 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, mettre aux normes d'accessibilité...



## ANNEXE

### Historique et présentation de la ligne T1

Première ligne de tramway mise en service à Lyon, en 2001, la ligne T1 relie le campus de la Doua à Montrochet en passant par les deux gares ferroviaires principales Part-Dieu et Perrache.

Décidée en novembre 1996, sa création s'est inscrite en cohérence avec le Plan des déplacements urbains décidé en 1995 et approuvé en 1997.

Programmée conjointement avec la ligne T2 (Perrache – Saint-Priest), la ligne T1 est née d'une vraie performance technique : les 18,7 kilomètres des deux lignes ont été réalisés simultanément dans un site urbain très dense en 28 mois à peine, de la déviation des réseaux jusqu'à l'intégration des systèmes.

Pensé en cohérence avec le développement du quartier de La Confluence, son dernier prolongement concerne le tronçon Perrache-Montrochet et date de 2005.

### Carte d'identité de la ligne T1

- 2 janvier 2001 : Mise en service du tronçon Perrache-IUT Feyssine
- 15 septembre 2005 : Mise en service du tronçon Perrache-Montrochet
- Longueur de la ligne existante : 9,4 km
- Nombre de stations : 23
- Vitesse commerciale moyenne : 15 km/h
- Fréquence en heure creuse : 7 à 10 minutes
- Fréquence en heure de pointe : 5 minutes
- (temps réduit à 3 min 50 entre Charpenne et IUT Feyssine)
- Fréquence après 21 h : 12 à 15 minutes
- Fréquentation : 83 000 voyageurs/jour
- Distance interstation : 427 mètres en moyenne
- Correspondances : métro A, B, tramway T2, T3
- Dépôt : Centre de maintenance de Meyzieu
- Matériel roulant : Rames Citadis Alstom (32,43 m de long et 2,4 m de large)
- Capacité : 200 voyageurs

