

PROLONGEMENT DE LA 3^E LIGNE DE TRAMWAY
DE SAINT-ÉTIENNE

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À
LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

VOLUME J

Annexes

**3^e LIGNE
DE TRAMWAY**



**SAINT-ÉTIENNE
MÉTROPOLE**



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....2

ANNEXE 1 :

Délibération du 1er avril 2015, Saint-Etienne Métropole a approuvé le programme, l'enveloppe prévisionnelle de l'opération et les modalités de la concertation publique..... 3

ANNEXE 2 :

Délibération du 8 octobre 2015, Saint-Etienne Métropole a ajusté le programme de l'opération du prolongement de la 3ème ligne de tramway.....10

ANNEXE 3 :

Délibération du 12 novembre 2015, Saint-Etienne Métropole a approuvé la mise en place d'un périmètre d'étude au plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Saint-Etienne.....12

ANNEXE 4 :

Délibération du 4 février 2016, Saint-Etienne Métropole a ajusté les modalités de la concertation pour améliorer les échanges avec le public.....15

ANNEXE 5 :

Délibération du 10 mars 2016, Saint-Etienne Métropole a tiré le bilan intermédiaire de la première étape de la concertation.....17

ANNEXE 6 :

Délibération du 30 juin 2016, Saint-Etienne Métropole a tiré le bilan de la concertation.....21

ANNEXE 7 :

Délibération du 7 juillet 2016, Saint-Etienne Métropole a approuvé le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et a sollicité le préfet pour l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP.....23

ANNEXE 8 :

Bilan de la concertation préalable.....25



ANNEXE 1

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 01 AVRIL 2015

DELIBERATION N°CC/2015.00120

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - APPROBATION DU PROGRAMME ET DE L'ENVELOPPE PREVISIONNELLE DE L'OPERATION APPROBATION DES MODALITES DE LA CONCERTATION ET ENGAGEMENT DE LA CONCERTATION - DEFINITION DU PERIMETRE D'ETUDES

Le Conseil Communautaire a été convoqué le 26 mars 2015

Nombre de membres en exercice : 131
 Nombre de présents : 99
 Nombre de pouvoirs : 17
 Nombre de voix : 116

Délibération affichée le : 8 avril 2015

Membres titulaires présents :

M. Gilles ARTIGUES, Mme Nicole AUBOURDY, M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Michel BEAL, M. Jean-Pierre BERGER, M. Eric BERLIVET, Mme Nora BERROUKECHE, Mme Michèle BISACCIA, M. Lionel BOUCHER, M. Henri BOUTHEON, M. Olivier BROUILLOUX, Mme Hélène BRUYERE, Mme Laurence BUSSIERE, M. Régis CADEGROS, Mme Stéphanie CALACIURA, M. Paul CELLE, M. Denis CHAMBE, Mme Catherine CHAPRON, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHASSAUBENE, M. Marc CHAVANNE, Mme Suzanne CHAZELLE, M. Jean-Noël CORNUT, M. Paul CORRIERAS, Mme Patricia CORTEY, Mme Alexandra CUSTODIO, Mme Anne DE BEAUMONT, M. Jean-Luc DEGRAIX, Mme Marie-Pascale DUMAS, M. Marc FAURE, Mme Marie-Dominique FAURE, M. Christophe FAVERJON, Mme Annick FAY, M. Christian FAYOLLE, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, Mme Andonella FLECHET, Mme Nicole FOREST, M. Luc FRANCOIS, Mme Michelle GALLAND, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, M. Rémy GUYOT, M. Daniel JACQUEMET, M. Marc JANDOT, Mme Raphaëlle JEANSON, M. Raymond JOASSARD, Mme Christiane JODAR, M. Christian JULIEN, M. Robert KARULAK, Mme Siham LABICH, Mme Marie-Josèphe LAULAGNET, Mme Eliane LEGROS, Mme Hélène LETIEVANT-PIBAROT, M. Claude LIOGIER, M. Olivier LONGEON, M. Julien LUYA, M. Michel MAISONNETTE, M. Gérard MANET, Mme Pascale MARRON, Mme Brigitte MASSON, Mme Caroline MONTAGNIER, Mme Catherine NAULIN, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Jean-Marc PANGAUD, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, M. Marc PETIT, M. Florent PIGEON, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Hervé REYNAUD, Mme Joëlle RICARD, M. Jean-Paul RIVAT, Mme Christiane RIVIERE,

RECUEILLI EN PREFECTURE
 Le 07 avril 2015

VIA DOTELEC - iXBus
 042-244200770-20150212-D20150012000-DE

Mme Annick ROATTINO, M. Marc ROSIER, Mme Monique ROVERA, Mme Janine RUAS, Mme Marie-Odile SASSO, M. Jean-Claude SCHALK, Mme Nadia SEMACHE, M. Joseph SOTTON, M. Jean-Marc THELISSON, Mme Marie-Christine THIVANT, M. Gilles THIZY, Mme Sylvie THIZY, Mme Lucie THOMAS, M. Daniel TORGUES, M. Stéphane VALETTE, Mme Anne-Françoise VIALLO, M. Maurice VINCENT, M. Enzo VIVIANI, Mme Catherine ZADRA, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

M. Denis BARRIOL donne pouvoir à M. Hervé REYNAUD,
 Mme Marie-Christine BUFFARD donne pouvoir à M. Georges ZIEGLER,
 Mme Joëlle COUSIN donne pouvoir à M. Gilles PERACHE,
 M. Bernard FAUVEL donne pouvoir à M. Michel MAISONNETTE,
 M. Pierre FAYOL-NOIRETERRE donne pouvoir à Mme Nadia SEMACHE,
 Mme Marie-Eve GOUTELLE donne pouvoir à M. Michel BEAL,
 Mme Delphine JUSSELME donne pouvoir à Mme Nora BERROUKECHE,
 M. Bernard LAGET donne pouvoir à M. Gaël PERDRIAU,
 M. Yves LECOCQ donne pouvoir à M. Daniel TORGUES,
 Mme Janine LEGAT donne pouvoir à Mme Brigitte MASSON,
 Mme Babette LUYA donne pouvoir à M. Julien LUYA,
 Mme Nathalie MATRICON donne pouvoir à M. Luc FRANCOIS,
 M. Yves MORAND donne pouvoir à Mme Hélène BRUYERE,
 M. Jean-Louis ROUSSET donne pouvoir à M. Jean-Claude CHARVIN,
 M. Lionel SAUGUES donne pouvoir à Mme Caroline MONTAGNIER,
 M. Alain SCHNEIDER donne pouvoir à M. Paul CORRIERAS,
 M. Gérard TARDY donne pouvoir à Mme Eliane LEGROS

Membres titulaires absents excusés :

Mme Jennifer BONJOUR, M. Vincent BONY, M. Jean-Jacques CHARROIN, M. Gabriel DE PEYRECAVE, M. Gilles ESTABLE, M. André FRIEDENBERG, M. Roland GOUJON, Mme Laurence JUBAN, M. Samy KEFI-JEROME, Mme Corinne L'HARMET-ODIN, M. Pascal MAJONCHI, Mme Djida OUCHAOUA, Mme Christine ROUX, Mme Marie-Hélène THOMAS, M. Alain VERCHERAND

Secrétaire de Séance :

M. Marc CHASSAUBENE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 01 AVRIL 2015

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - APPROBATION DU PROGRAMME ET DE L'ENVELOPPE PREVISIONNELLE DE L'OPERATION - APPROBATION DES MODALITES DE LA CONCERTATION ET ENGAGEMENT DE LA CONCERTATION - DEFINITION DU PERIMETRE D'ETUDES

I- RAPPEL DES ELEMENTS DE CONTEXTE DE L'OPERATION

Saint-Etienne est la seule ville de France à avoir conservé son tramway historique en centre-ville. Très ancrée dans le quotidien, cette ligne a bénéficié de plusieurs phases de modernisation de l'infrastructure (mise en site propre, prolongement au sud vers Solaure et au nord jusqu'au CHU) et du matériel roulant (rames Alstom/Vevey), entre les années 1970 et 2000.

En 2006 a été mise en service la « deuxième ligne » de tramway de l'agglomération, entre la gare principale de Châteaueux et la place du Peuple, qui s'est accompagnée de l'achèvement de la mise en site propre de la ligne historique, notamment au moyen d'un dédoublement de l'itinéraire entre Peuple et Anatole France, sur le cours Victor Hugo. Cette deuxième ligne est depuis lors exploitée au moyen de 2 services complémentaires « T2 » et « T3 », reliant Châteaueux à la Terrasse au nord, et à Bellevue au sud, venant ainsi renforcer le niveau de desserte sur l'axe nord-sud historique dénommé « T1 ».

La création de l'infrastructure entre Châteaueux et la place du Peuple était la première phase d'un projet plus ambitieux visant à prolonger ce nouvel axe fort en direction du secteur nord-est (Technopôle, stade Geoffroy Guichard, Zénith).

Ces éléments du réseau structurant figurent dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé par le conseil de communauté de Saint-Etienne Métropole du 17 mai 2004 (délibération n°835) qui prévoit en effet « le prolongement d'un axe lourd en site propre depuis le pôle d'échanges de Châteaueux vers les quartiers nord-est de Saint-Etienne (...), lieu d'accueil de grandes fonctions urbaines, de grands équipements publics et d'activités économiques (...), espace d'enjeu métropolitain ».

Dans le cadre des objectifs du PDU, Saint-Etienne Métropole a lancé en 2014 une étude de pré-faisabilité concernant la réalisation du prolongement de la troisième ligne du réseau de tramway devant relier Châteaueux à La Terrasse via le quartier du Soleil et les équipements d'intérêt communautaire (stade Geoffroy-Guichard, Zénith...). Cette étude a conclu à la faisabilité générale du projet.

II - OBJECTIFS DE L'OPERATION

Conformément aux dispositions de l'article 2 de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique, les objectifs de l'opération, les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement sont définis par les éléments suivants.

Le projet de prolongement de la ligne T3 revêt une ambition globale en matière :

- de maillage et d'attractivité du réseau structurant,
- d'intermodalité (articulation avec les TGV, TER, cars TIL et bus STAS) et de report modal depuis la voiture individuelle,
- de desserte de grands équipements,
- de requalification urbaine et d'espaces publics.

Il se place ainsi résolument au service :

- du renouveau sociodémographique et économique de la ville-centre,
- du rayonnement de l'agglomération stéphanoise à l'échelle de son bassin de vie et, au regard du potentiel du quart nord-est de la ville et des espaces de projet du quartier d'affaires de Châteaueux, à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Les objectifs peuvent ainsi être déclinés en 7 points:

- 1. Poursuivre la construction d'un **réseau de tramway maillé**, en prolongeant une ligne de tramway existante qui améliore le temps de parcours entre Terrasse et Châteaueux, sur un itinéraire alternatif au passage par l'hyper-centre.
- 2. Créer une offre de transport attractive et bien connectée aux pôles d'échanges et aux parcs relais de l'agglomération, afin de **favoriser l'usage des transports en commun et le report modal**.
- 3. Réaliser un tramway qui **améliore l'attractivité du quart nord-est de Saint-Etienne**, en conformité avec les documents programmatiques de l'agglomération, dont le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Saint-Etienne Métropole et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Sud-Loire.
- 4. Desservir les grands équipements (stade Geoffroy-Guichard, Zénith de Saint-Etienne Métropole, Parc des expositions, Comédie, Fil...) et les secteurs d'emplois du Technopôle et de Châteaueux, qui **rayonnent à l'échelle de toute l'agglomération** et du bassin de vie Sud-Loire.
- 5. Etre **vecteur d'image** pour le territoire au travers d'une démarche « **design** » intégré au projet.
- 6. Contribuer à **effacer la coupure** que constituent aujourd'hui les voies ferrées dans le tissu urbain, en reliant le quart nord-est aux autres polarités et quartiers de la ville, et engager la **requalification des voiries et espaces publics** traversés par le projet.
- 7. Attirer **une clientèle nouvelle** sur le réseau de transport en commun en rendant attractif un nouvel itinéraire.



Illustration 1 : Situation actuelle : Châteaueux, terminus arrimé à la Grand'Rue

Illustration 2 : Situation de projet : un réseau tramway maillé



1- Un projet qui maille le réseau de tramway

Le projet de prolongement n'est pas « isolé » du reste du réseau de tramway existant : il s'y connecte à ses deux extrémités et sera exploité comme un prolongement du service T3.

La première conséquence de ce projet, en matière d'exploitation comme de desserte, est de sortir le pôle d'échanges métropolitain de Châteaueux (TGV, TER, TIL) de sa position actuelle de « terminus excentré » par rapport au centre-ville de Saint-Etienne, et à sa « Grand' Rue » qui constitue l'ossature nord-sud de l'urbanité stéphanoise depuis le plan Dalgabio de 1792.

Il place également le quart nord-est de la ville dans une dynamique à l'échelle de l'aire métropolitaine, par l'intermédiaire de sa connexion aux TGV et TER à Châteaueux.

Le prolongement de la ligne T3 constitue ainsi une réponse « innovante » à des besoins de desserte et d'accessibilité de quartiers, équipements et emplois, en ce sens qu'il ne vient pas se substituer à une ligne de bus préexistante sur cette même origine-destination.

Ce maillage du réseau de tramway stéphanois est un atout supplémentaire pour l'attractivité dans son fonctionnement quotidien, mais également lors de situations dégradées (blocage de la plateforme tram du centre-ville lors de travaux, intervention des services de secours, manifestations...).

2- Un projet qui facilite l'intermodalité et le report modal

Le réseau tramway maillé créé par le projet, s'articule aux autres modes de transport, notamment aux croisements entre la ligne T3 prolongée, et les « portes d'entrée multimodales » principales de la ville-centre :

- La desserte par T3 des 3 principaux pôles d'échanges multimodaux de Saint-Etienne renforce le maillage des transports collectifs « structurants » à l'échelle de tout le bassin de vie du Sud-Loire : à La Terrasse, intermodalité du tramway avec les TER et TIL irriguant la plaine du Forez, mais aussi avec les lignes de bus desservant les communes de la Couronne stéphanoise.
- Le prolongement de T3 crée également de nouvelles possibilités d'intermodalité voiture / tramway, au débouché d'axes accueillant chaque jour de nombreux pendulaires travaillant à Saint-Etienne (3 000 emplois au Technopôle, 7 000 dans le quartier tertiaire de Châteaueux...) mais résidant « hors la ville » : il est donc primordial que la mise en œuvre de la troisième ligne de tramway soit accompagnée par la création ou le confortement de parcs relais facilement accessibles depuis le réseau routier de l'agglomération.

Le maillage des réseaux et la mise en œuvre de pôles d'échanges multimodaux et de parcs relais contribuent à améliorer l'intermodalité et le report modal qui sont deux objectifs principaux du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération stéphanoise.

3- Un projet qui répond à l'ambition urbanistique du territoire

Saint-Etienne et son agglomération ont été marqués, depuis les années 1970, par un triple processus de crise économique, de mutation urbaine, et de desserrement d'une partie parfois conséquente de ses habitants et de ses emplois.

En réaction, d'importantes actions ont été menées en matière de renouvellement urbain, de requalification foncière, de réaménagement d'espaces publics, de diversification des offres résidentielles, économiques et commerciales.

Le schéma de cohérence territoriale du Sud Loire, les documents de planification d'agglomération (en matière d'habitat, de transport, de politique de la ville...), la création d'établissements publics foncier et d'aménagement constituent les différents outils au service d'un redéveloppement de la centralité stéphanoise, au sein de son bassin de vie multipolaire, entre Loire et Haute-Loire, mais aussi au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise.

En créant un nouvel itinéraire de transport en commun au sein de la centralité stéphanoise, alternatif à l'axe historique de la seule Grand' Rue, le projet contribue très fortement à « épaissir » la centralité stéphanoise entre son centre-ville et son quart nord-est, au-delà de la colline du Crêt de Roc et des talus des voies ferrées, sur des terrains plats formant une « vitrine », depuis les voies ferrées et autoroutes reliant Saint-Etienne à son bassin de vie (Forez, Couronne, Gier) et à l'agglomération lyonnaise.

Atteindre cette ambition urbaine passe par la poursuite et l'achèvement des opérations programmées (ZAC Manufacture-plaine Achille, ZAC Châteaueux...) mais aussi par la définition d'un projet urbain global doté d'une programmation d'ensemble des équipements, espaces publics, voiries, et d'une articulation dans le temps et dans l'espace des programmations de renouvellement urbain et de mise sur le marché d'ilots ouverts à la construction.

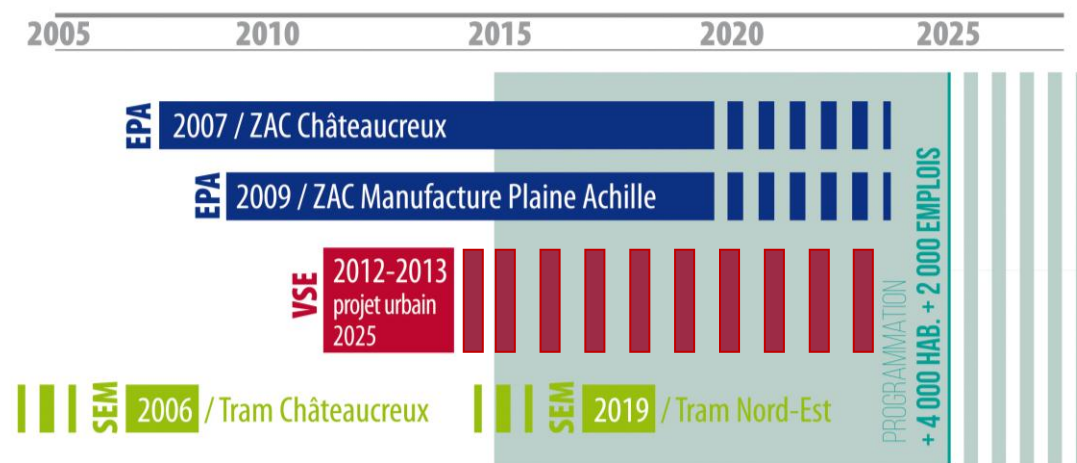


Illustration 3 : Le tramway dans le projet urbain du quart nord-est

Accompagné par la déclinaison d'un projet urbain global, le tramway va permettre d'accélérer la mise en œuvre de l'ambition portée dans le Scot Sud-Loire ainsi que dans le Programme Local de l'Habitat de l'agglomération, en matière de renforcement des centralités urbaines, de mixité sociale et fonctionnelle, de priorisation du développement sur les secteurs les mieux desservis en transports alternatifs à la voiture individuelle.

4- Un projet d'intérêt communautaire

Chaque jour, environ 70 000 non-stéphanois effectuent 81 000 déplacements entrant dans Saint-Etienne (source Enquête ménages – déplacements 2010). Parmi eux, 54 000 trajets proviennent du reste de Saint-Etienne Métropole et 27 000 du reste du bassin de vie (plaine du Forez, Haute-Loire, Pilat).

Le quart nord-est de Saint-Etienne est une destination importante pour ces flux, d'abord pour les déplacements entre domicile et travail : le Technopôle représente 3 000 emplois ; le quartier de Châteaureux, 7 000 emplois.

S'y ajoutent les grands équipements de la plaine Achille, rayonnant sur le bassin de vie du Sud-Loire, et même au-delà pour les principaux :

- Le stade Geoffroy-Guichard, 42 000 places et le Musée des Verts,
- Le Zénith, jusqu'à 7 200 places,
- Le parc des expositions, 17 000 m² de surface,
- La salle de musiques actuelles « le Fil », jusqu'à 1 200 places,
- La nouvelle implantation de la Comédie, dès 2016, avec 1 000 places,
- Le bowling, la patinoire, la piscine Raymond Sommet et la salle omnisports.

En desservant des équipements et des zones d'emploi attractives à l'échelle de l'agglomération et du bassin de vie, le tramway permet une alternative performante à leur seule accessibilité automobile actuelle, via les parcs relais ou les pôles d'échanges, à la fois depuis l'entrée nord (Terrasse), l'entrée est (Châteaureux pour les TGV, TER, TIL et bus STAS), l'entrée Nord Est (parc relais du Zénith au débouché du projet A45) et l'entrée sud (Bellevue) qui regroupe également les fonctions TER, TIL et STAS.

Les trois services de tramway actuels n'irriguent, directement, que les villes de Saint-Etienne et Saint-Priest-en-Jarez. Pourtant leur clientèle est loin de se limiter aux habitants de ces deux communes. En 2013, un quart (soit 5,3 millions de voyages) des trajets comptabilisés sur le réseau tramway exploité par la STAS a été réalisé par des usagers n'habitant pas la

ville-centre. Parmi eux, ont été dénombrés 2,5 millions de trajets réalisés par des habitants de la couronne stéphanoise ; 1,4 million par des habitants de l'Ondaine, 500 000 par ceux du Gier, et presque 900 000 par les résidents du reste du bassin de vie (Plaine, Haute-Loire, Pilat).

Le prolongement de la ligne 3 au sein du quart nord-est va donc amplifier cet usage du tramway pour l'ensemble de la population sud-ligérienne.

5- Un tramway vecteur d'image pour le territoire

La réalisation du projet constitue, par ailleurs, un intéressant vecteur de promotion du savoir-faire de « l'école stéphanoise » en matière de design.

La mise en œuvre d'une intervention design au sein d'un grand projet « linéaire » d'infrastructure constitue un vecteur exceptionnel en matière de valorisation territoriale et d'image, pour les Stéphanois, les pendulaires du bassin de vie et les visiteurs extérieurs qui résident ou fréquentent les grands équipements du quart nord-est (stade Geoffroy-Guichard et Musée des Verts, salles de concerts et de théâtre, parc des expositions, Musée d'Art Moderne et Contemporain).

Le projet urbain et la requalification de voiries constituent également l'opportunité d'engager la qualification des espaces publics et leur mise en valeur par le « design ». Cela sera notamment le cas pour les espaces publics de proximité au sein du quartier du Soleil et du nord de la ZAC de Châteaureux, dont l'aménagement contribuera ainsi fortement à l'attractivité résidentielle, commerciale et économique de ces quartiers en devenir.

6- Un projet qui ouvre le quart nord-est sur la ville et qui requalifie les voiries et espaces publics

Le prolongement de la ligne T3 a une dimension d'agglomération. Il joue également un rôle de catalyseur pour le projet urbain, et d'ouverture du quart nord-est sur le reste de la ville.

Aujourd'hui ce secteur génère 48 000 déplacements par jour (tous modes tous motifs, source enquête ménages 2010), dont environ 10 000 sont des échanges avec les quartiers déjà desservis à ce jour par le tramway stéphanois, et environ 9 000 sont des déplacements internes au quart nord-est.

Avec le projet, l'accessibilité de tous les équipements de la plaine Achille / parc François Mitterrand sera grandement améliorée depuis la gare de Châteaureux et donc pour les habitants de la Plaine, de l'Ondaine et du Gier, et tout particulièrement depuis les quartiers stéphanois, le centre-ville et l'axe de la « Grand' Rue ». C'est le cas des équipements culturels et sportifs, et notamment de la piscine Raymond Sommet et de la salle omnisports, qui constituent des générateurs réguliers de trafic, tout au long de la journée et de la semaine.

Le quartier du Soleil, va également bénéficier de l'arrivée du tramway, pour apaiser et qualifier ses espaces publics, améliorer l'habitat et le cadre de vie de ses résidents actuels, et le rendre attractif pour de nouveaux arrivants, au moyen d'un projet urbain global conjuguant renouvellement et construction.



Le premier enjeu à traiter dans ce cadre est de requalifier certains axes en clarifiant leurs fonctions en matière de trafic et leurs continuités dans les principaux carrefours, en cohérence avec la hiérarchisation globale du réseau, portée par le Plan de Déplacements Urbains. La réalisation du prolongement de la ligne de tramway doit ainsi permettre d'accélérer la mutation de plusieurs axes routiers.

Le second enjeu, lié au premier, est de favoriser les modes de transport « doux » (marche et vélo), bien adaptés aux déplacements de proximité, qui participent à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers desservis. C'est particulièrement le cas du quart nord-est, seul secteur globalement plat de la ville-centre. Chaque station du prolongement de la ligne de tramway bénéficiera d'une bonne accessibilité de proximité, à pied comme à vélo.

L'objectif est donc de mener ces aménagements en lien avec l'arrivée du tramway, mais aussi de créer des aménagements d'itinéraires cyclables à proximité.

7- Un prolongement du tramway pour attirer une clientèle nouvelle

L'objectif transversal assigné au projet de prolongement de la ligne de tramway T3 du réseau stéphanois est bien évidemment de gagner de la clientèle par rapport à la fréquentation actuelle.

Le gain attendu doit être obtenu en cumulant plusieurs sources de clientèle qui, ensemble, permettront d'atteindre cet objectif :

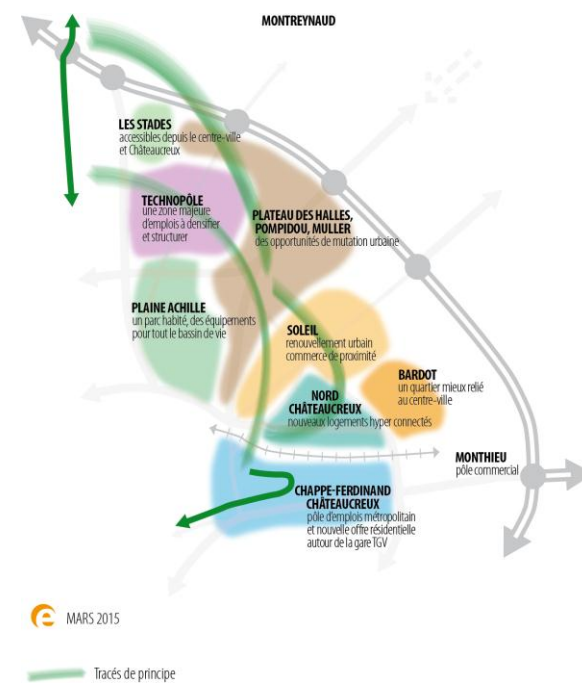
- desserte de nouveaux quartiers et générateurs par le tramway, mode performant et attractif vis-à-vis de la clientèle du réseau STAS (effet « prolongement de ligne »),
- rebouclage de la ligne T3 sur la Grand 'rue, au nord (place de La Terrasse) et au sud (place du Peuple) en s'articulant avec les lignes existantes T1 et T2 (effet « maillage du réseau tram »),
- choix du mode tramway pour réaliser tout ou partie de déplacements actuellement réalisés en voiture individuelle ou en marchant pour des flux internes au quart nord-est, ou d'échanges avec le reste de la ville-centre, de son agglomération et de son bassin de vie (effet « report modal »),
- accélération et structuration du grand projet urbain du quart nord-est, sur lequel sont attendus environ 4 000 habitants et 2 000 emplois supplémentaires à horizon 2025, en parallèle à l'amélioration de l'habitat et du cadre de vie des résidents actuels (effet « projet urbain »).

Saint-Etienne Métropole dispose d'un outil de modélisation multimodale des déplacements, et en a confié l'exploitation à l'Agence d'Urbanisme Epures. Le modèle a permis une première évaluation de l'impact du projet de prolongement de la ligne T3 à l'horizon 2025 en tenant compte du projet urbain. La fréquentation attendue est de +10 à +20% par rapport à la fréquentation enregistrée en 2010 sur le réseau tramway qui était de 74 000 voyageurs/jour.

Le gain de fréquentation du tramway ainsi modélisé proviendrait pour environ :

- un tiers d'un report de clientèle des lignes de bus desservant actuellement le quart nord-est,
- un tiers de report modal, essentiellement issu de déplacements actuellement réalisés en voiture individuelle,
- un tiers de génération de trafic supplémentaire, induit par la qualité et l'attractivité de la desserte offerte par ce prolongement du tramway.

Ces premiers résultats de modélisation appellent des approfondissements qualitatifs et quantitatifs au long du processus d'étude du projet pour modéliser le projet définitif.



Le cumul des différentes sources de clientèle et les premières estimations de charge du projet montrent d'ores-et-déjà l'importance du choix du mode tramway vis-à-vis du gain attendu : le maillage du réseau aux deux extrémités du projet, la fréquence, la vitesse commerciale et le confort des véhicules sont intrinsèquement liés au tramway.

Celui-ci jouit déjà de cette reconnaissance de sa pertinence dans l'agglomération : en 2013, le tramway stéphanois représentait 16% des kilomètres STAS réalisés, et plus de 50% de la fréquentation de l'ensemble du réseau.

III – DESCRIPTIF GENERAL DES TRACES ET VARIANTES

Le projet de troisième ligne de tramway est constitué d'une plateforme de tramway à écartement métrique en site propre à double voie, sur un linéaire de 3,5 à 4,5 km, se raccordant aux infrastructures existantes, au nord sur la rue Bergson (à hauteur de la rue Claude Odde) ou à La Terrasse, et au sud sur l'esplanade de France (gare de Châteaueux).

Il sera exploité comme un prolongement de l'actuel service « T3 » Bellevue-Châteaueux, pour devenir une ligne Bellevue – Hôpital Nord, via l'avenue de la Libération, Châteaueux, les quartiers du Soleil, de la plaine Achille et du Technopôle.

En partant de l'esplanade de France, devant la gare de Châteaueux, le tramway franchira le pont du Soleil et s'engagera rue Louis Soulié, où une station desservira le sud du quartier du Soleil ainsi que le futur parvis nord de la gare (et la passerelle donnant accès direct aux quais de la gare).

La plateforme longera la rue du Colonel Marey, puis longera l'arrière du collège Jules Vallès, et desservira le projet urbain porté par l'EPASE sur la partie nord de la ZAC Châteaueux au moyen d'une station qui contribuera également à irriguer les secteurs du Bardot et du Soleil-Est, aujourd'hui peu desservis en transport collectif.

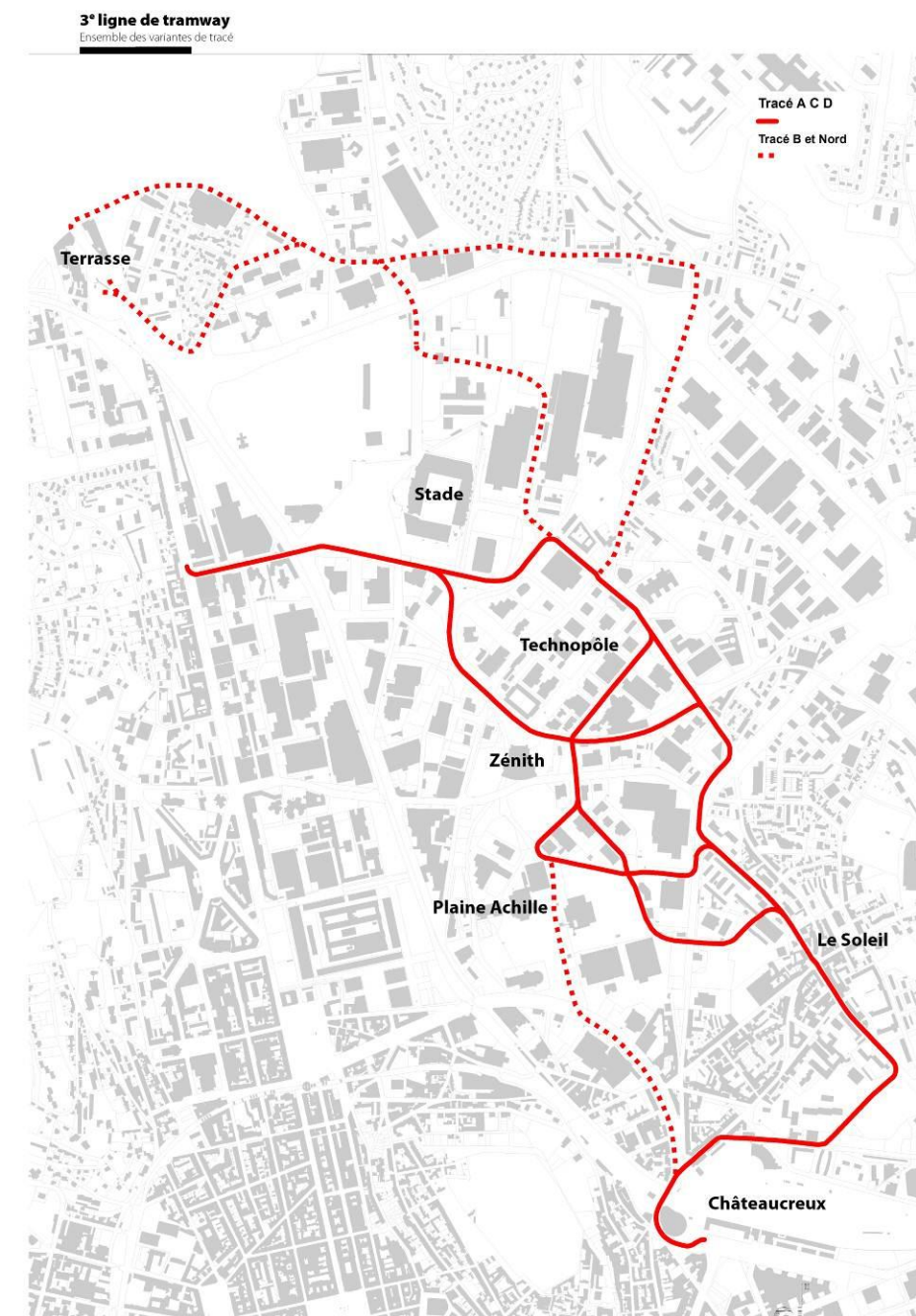
Empruntant ensuite le boulevard Fauriat puis l'avenue du 8 mai 1945 requalifiée à cette occasion, le tramway irriguera le quartier du Soleil au moyen d'une station au croisement avec les rues de La Talaudière, Tiblier-Verne et Louis Soulié, « réunifiant » ainsi le cœur commerçant du quartier, entre les places Garibaldi et Dumay.

Le projet desservira ensuite la plaine Achille / parc François Mitterrand et ses équipements, selon plusieurs variantes de tracé.

La zone d'emplois du Technopôle sera également desservie par différentes variantes de tracé.

Au-delà, le tramway longera les espaces publics au sud du stade Geoffroy-Guichard, desservi par une station qui irriguera également les emplois et équipements sportifs autour de l'axe Verney-Carron / Thiers et de l'Etivallière, avant d'atteindre la rue Bergson via la rue Claude Odde.

En variantes complémentaires, des tracés alternatifs ont également été envisagés plus au nord, avec franchissement de l'A72 au niveau de la rue de la Tour ou de la rue Charles Cholat, et raccordement aux lignes T1 et T2 au niveau de La Terrasse avec passage sur la commune de Saint-Priest-en-Jarez (rue des Trois Glorieuses, rues Montyon et Saint-Exupéry, avenue François Mitterrand).



IV – ENVELOPPE PREVISIONNELLE DE L'OPERATION

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est comprise dans une fourchette de 65 à 80 M € HT (valeur janvier 2015).

Elle intègre l'ensemble des dépenses de l'opération, à savoir :

- les études préalables et les études techniques
- les frais de maîtrise d'ouvrage
- les acquisitions foncières et indemnités diverses
- les frais de maîtrise d'œuvre
- les infrastructures (reprises de voiries, réseaux, ouvrages d'art...)
- les voies ferrées et les lignes aériennes
- la rénovation du matériel roulant de première génération



- l'extension du remisage et de l'atelier
- les équipements systèmes

L'élaboration du programme et la détermination de l'enveloppe financière prévisionnelle pourront se poursuivre pendant les études d'avant-projet.

Les crédits nécessaires aux études préalables et aux études techniques sont inscrits au budget 2015.

V – CALENDRIER DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

- Investigations préalables et études: 2^{ème} semestre 2015 et 1^{er} semestre 2016
- Concertation préalable : du 2^{ème} semestre 2015 au 2^{ème} semestre 2016
- Enquête publique DUP : 2^{ème} semestre 2016
- Démarrage des travaux : 1^{er} semestre 2017
- Mise en service : fin 2019

VI – MODALITES DE LA CONCERTATION

Conformément aux dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, les modalités de concertation proposées, qui répondent à l'objectif d'association du public à la définition du projet, sont les suivantes :

- Article(s) d'information dans les supports d'information des collectivités concernées par l'opération (magazines, site web),
- Ouverture d'un registre dans chaque commune concernée par l'opération (Saint-Etienne et Saint-Priest-en-Jarez) pour que le public fasse part de ses avis et suggestions,
- Réunion(s) publique(s) annoncées par voie de presse,
- Réunion(s) de concertation avec les Chambres consulaires
- Réunion(s) spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées des communes intéressées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, les déplacements, invités par courrier,

La concertation débutera au plus tard le 15 juin 2015 sur la base de plans et de registres déposés dans les mairies des communes concernées (Saint-Etienne et Saint-Priest-en-Jarez) et elle se poursuivra pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Les tracés et variantes présentés au chapitre III figureront dans les documents servant de support à la concertation avec le public.

VII – PERIMETRE D'ETUDES

Il est proposé d'instituer pour les tracés et variantes un périmètre d'études selon les dispositions de l'article L 111-10 du Code de l'Urbanisme.

Le périmètre d'études proposé est défini par une bande de 100m axée sur chaque option de tracé envisagée. Après prise en considération par les communes concernées (Saint-Etienne et Saint-Priest-en-Jarez), ce périmètre sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques des plans locaux d'urbanisme de ces communes.

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

- **approuve les objectifs de l'opération,**
- **approuve le programme initial de l'opération ainsi que son coût prévisionnel,**
- **approuve les propositions de tracés et variantes envisagées à ce stade,**
- **approuve les modalités de la concertation préalable,**
- **approuve le lancement de la concertation préalable à partir du 15 juin 2015,**
- **approuve l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet de prolongement de la troisième ligne de tramway défini par une bande de 100 m axée sur chaque option de tracé envisagée,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tous documents relatifs à cette affaire.**

Ce dossier a été adopté à la majorité avec 19 voix contre et 17 abstentions.

Pour extrait,
Le Président,

Gaël PERDRIAU



ANNEXE 2

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 08 OCTOBRE 2015

DELIBERATION N°CC/2015.00386

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - AJUSTEMENT DU PROGRAMME DE L'OPERATION

Le Conseil Communautaire a été convoqué le 01 octobre 2015

Nombre de membres en exercice : 131
 Nombre de présents : 84
 Nombre de pouvoirs : 14
 Nombre de voix : 98

Délibération affichée le : 20 octobre 2015

Membres titulaires présents :

M. Gilles ARTIGUES, Mme Nicole AUBOURDY, M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Denis BARRIOL, Mme Michèle BISACCIA, Mme Jennifer BONJOUR, M. Vincent BONY, M. Henri BOUTHEON, Mme Laurence BUSSIERE, M. Régis CADEGROS, Mme Stéphanie CALACIURA, M. Paul CELLE, M. Denis CHAMBE, Mme Catherine CHAPRON, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHASSAUBENE, M. Marc CHAVANNE, Mme Suzanne CHAZELLE, M. Jean-Noël CORNUT, M. Paul CORRIERAS, Mme Patricia CORTEY, Mme Joëlle COUSIN, Mme Anne DE BEAUMONT, M. Jean-Luc DEGRAIX, M. Marc FAURE, M. Christophe FAVERJON, M. Pierre FAYOL-NOIRETERRE, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, Mme Andonella FLECHET, Mme Nicole FOREST, M. Luc FRANCOIS, Mme Michelle GALLAND, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, M. Roland GOUJON, M. Rémy GUYOT, M. Marc JANDOT, Mme Raphaëlle JEANSON, M. Raymond JOASSARD, M. Christian JULIEN, Mme Delphine JUSSELME, M. Robert KARULAK, M. Bernard LAGET, Mme Marie-Josèphe LAULAGNET, Mme Eliane LEGROS, Mme Hélène LETIEVANT-PIBAROT, M. Claude LIOGIER, M. Olivier LONGEON, Mme Babette LUYA, M. Michel MAISONNETTE, M. Pascal MAJONCHI, M. Gérard MANET, Mme Nathalie MATRICON, Mme Caroline MONTAGNIER, Mme Catherine NAULIN, M. Jean-Marc PANGAUD, M. Gilles PERACHE, M. Marc PETIT, M. Jean-Philippe PORCHEROT représenté par M. Hans ALBERT, M. Hervé REYNAUD, Mme Joëlle RICARD, M. Jean-Paul RIVAT, Mme Christiane RIVIERE, Mme Annick ROATTINO, M. Marc ROSIER, M. Jean-Louis ROUSSET, Mme Monique ROVERA, Mme Janine RUAS, M. Jean-Claude SCHALK, M. Joseph SOTTON, M. Jean-Marc THELISSON, Mme Marie-Christine THIVANT, M. Gilles THIZY, Mme Sylvie THIZY, Mme Lucie THOMAS,

REÇU EN PREFECTURE

Le 19 octobre 2015

VIA DOTELEC - iXBus

042-244200770-20150824-02015003860-DE

M. Daniel TORGUES, M. Stéphane VALETTE, Mme Anne-Françoise VIALLO, M. Enzo VIVIANI, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

Mme Marie-Christine BUFFARD donne pouvoir à Mme Nicole AUBOURDY, M. Gabriel DE PEYRECAVE donne pouvoir à Mme Raphaëlle JEANSON, Mme Marie-Pascale DUMAS donne pouvoir à M. Marc FAURE, M. Bernard FAUVEL donne pouvoir à M. Michel MAISONNETTE, M. Christian FAYOLLE donne pouvoir à Mme Janine RUAS, Mme Marie-Eve GOUTELLE donne pouvoir à M. Claude LIOGIER, M. Daniel JACQUEMET donne pouvoir à M. Paul CORRIERAS, Mme Christiane JODAR donne pouvoir à M. Robert KARULAK, M. Yves LECOCQ donne pouvoir à M. Daniel TORGUES, M. Julien LUYA donne pouvoir à Mme Babette LUYA, M. Yves MORAND donne pouvoir à M. Jean-Marc THELISSON, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI donne pouvoir à M. Jean-Claude FLACHAT, Mme Christine ROUX donne pouvoir à M. Paul CELLE, Mme Marie-Hélène THOMAS donne pouvoir à M. Christophe FAVERJON

Membres titulaires absents excusés :

M. Michel BEAL, M. Jean-Pierre BERGER, M. Eric BERLIVET, Mme Nora BERROUKECHE, M. Lionel BOUCHER, M. Olivier BROUILLOUX, Mme Hélène BRUYERE, M. Jean-Jacques CHARROIN, Mme Alexandra CUSTODIO, M. Gilles ESTABLE, Mme Marie-Dominique FAURE, Mme Annick FAY, M. André FRIEDENBERG, Mme Laurence JUBAN, M. Samy KEFI-JEROME, Mme Siham LABICH, Mme Janine LEGAT, Mme Corinne L'HARMET-ODIN, Mme Pascale MARRON, Mme Brigitte MASSON, Mme Djida OUCHAOUA, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Gaël PERDRIAU, M. Florent PIGEON, Mme Marie-Odile SASSO, M. Lionel SAUGUES, M. Alain SCHNEIDER, Mme Nadia SEMACHE, M. Gérard TARDY, M. Alain VERCHERAND, M. Maurice VINCENT, Mme Catherine ZADRA

Secrétaire de Séance :

Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION



DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 08 OCTOBRE 2015

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - AJUSTEMENT DU PROGRAMME DE L'OPERATION

Par délibération en date du 1^{er} avril 2015, le Conseil de Communauté a validé le programme de l'opération de prolongement de la troisième ligne de tramway.

Avec l'avancement du projet, il est nécessaire de préciser ce programme concernant l'extension du remisage du dépôt Transpôle.

En effet, dans le cadre de l'amélioration de son réseau de tramway, Saint-Etienne Métropole a engagé l'acquisition de 16 nouvelles rames bidirectionnelles qui seront affectées à l'exploitation sur l'ensemble du réseau de tramway.

Afin de permettre le remisage de ces rames complémentaires, il convient d'agrandir la capacité du remisage du dépôt Transpôle et d'adapter certains équipements de maintenance.

Les travaux d'extension du dépôt devront être terminés fin 2016 pour recevoir les rames bidirectionnelles dont la livraison est prévue entre avril 2016 et mai 2017.

Ces travaux n'étant pas directement liés au projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway, ils n'entrent pas spécifiquement dans le programme de l'opération et doivent donc être retirés du programme approuvé par la délibération du Conseil de Communauté du 1^{er} avril 2015.

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

- approuve l'ajustement du programme de l'opération de prolongement de la troisième ligne de tramway relatif au dépôt Transpôle ;
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tous documents relatifs à ce projet.

Ce dossier a été adopté à l'unanimité avec 10 abstentions.

Pour extrait,
Le Président,

Gaël PERDRIAU

ANNEXE 3

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 12 NOVEMBRE 2015

DELIBERATION N°CC/2015.00426

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - INSTAURATION DU PERIMETRE D'ETUDE

Le Conseil Communautaire a été convoqué le 05 novembre 2015

Nombre de membres en exercice : 131
Nombre de présents : 94
Nombre de pouvoirs : 25
Nombre de voix : 119

Délibération affichée le : 17 NOV. 2015

Membres titulaires présents :

Mme Nicole AUBOURDY, M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Jean-Pierre BERGER, Mme Jennifer BONJOUR, M. Vincent BONY, M. Lionel BOUCHER, M. Henri BOUTHEON, Mme Hélène BRUYERE, Mme Marie-Christine BUFFARD, Mme Laurence BUSSIERE, M. Régis CADEGROS, Mme Stéphanie CALACIURA, M. Paul CELLE, M. Denis CHAMBE, Mme Catherine CHAPRON, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Jean-Jacques CHARROIN, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHASSAUBENE, M. Marc CHAVANNE, Mme Suzanne CHAZELLE, M. Paul CORRIERAS, Mme Joëlle COUSIN, Mme Alexandra CUSTODIO, Mme Anne DE BEAUMONT, M. Marc FAURE, Mme Marie-Dominique FAURE, M. Bernard FAUVEL, Mme Annick FAY, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, Mme Andonella FLECHET, Mme Nicole FOREST, M. Luc FRANCOIS, Mme Michelle GALLAND, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, M. Roland GOUJON, M. Daniel JACQUEMET, M. Marc JANDOT, Mme Raphaëlle JEANSON, M. Raymond JOASSARD, Mme Christiane JODAR, Mme Laurence JUBAN, M. Robert KARULAK, Mme Siham LABICH, M. Bernard LAGET, Mme Marie-Josèphe LAULAGNET, M. Yves LECOCQ, M. Claude LIOGIER, M. Olivier LONGEON, M. Michel MAISONNETTE, M. Pascal MAJONCHI, M. Gérard MANET, Mme Nathalie MATRICON, Mme Caroline MONTAGNIER, Mme Catherine NAULIN, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Jean-Marc PANGAUD, M. Yves PARTRAT, M. Gilles PERACHE, M. Marc PETIT, M. Florent PIGEON, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Hervé REYNAUD, Mme Joëlle RICARD, M. Jean-Paul RIVAT, Mme Christiane RIVIERE, Mme Annick ROATTINO, M. Marc ROSIER, M. Jean-Louis ROUSSET, Mme Christine ROUX, Mme Monique ROVERA, Mme Janine RUAS, Mme Marie-Odile SASSO, M. Lionel SAUGUES, M. Jean-Claude SCHALK, Mme Nadia SEMACHE, M. Gérard TARDY, M. Jean-Marc FHELISSON, Mme Marie-Christine THIVANT, M. Gilles THIZY,

Le 18 novembre 2015

VIA DOTELEC - iXBus

042-244200770-20151001-02015004260-DE

Mme Sylvie THIZY, Mme Lucie THOMAS, Mme Marie-Hélène THOMAS, M. Daniel TORGUES, M. Stéphane VALETTE, M. Alain VERCHERAND, Mme Anne-Françoise VIALON, M. Enzo VIVIANI, Mme Catherine ZADRA, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

M. Gilles ARTIGUES donne pouvoir à M. Georges ZIEGLER,
M. Denis BARRIOL donne pouvoir à Mme Joëlle COUSIN,
M. Michel BEAL donne pouvoir à M. Lionel BOUCHER,
M. Eric BERLIVET donne pouvoir à Mme Annick FAY,
Mme Nora BERROUKECHE donne pouvoir à M. Marc CHASSAUBENE,
M. Olivier BROUILLOUX donne pouvoir à M. Stéphane VALETTE,
M. Jean-Noël CORNUT donne pouvoir à M. Claude LIOGIER,
Mme Patricia CORTEY donne pouvoir à M. Marc CHAVANNE,
M. Gabriel DE PEYRECAVE donne pouvoir à Mme Raphaëlle JEANSON,
Mme Marie-Pascale DUMAS donne pouvoir à M. Marc FAURE,
M. Christophe FAVERJON donne pouvoir à M. Jean-Alain BARRIER,
M. Pierre FAYOL-NOIRETERRE donne pouvoir à Mme Nadia SEMACHE,
M. Christian FAYOLLE donne pouvoir à Mme Janine RUAS,
M. Rémy GUYOT donne pouvoir à M. Gilles THIZY,
M. Christian JULIEN donne pouvoir à Mme Suzanne CHAZELLE,
Mme Delphine JUSSELME donne pouvoir à M. Lionel SAUGUES,
Mme Janine LEGAT donne pouvoir à M. Jean-Pierre BERGER,
Mme Eliane LEGROS donne pouvoir à M. Gérard TARDY,
Mme Hélène LETIEVANT-PIBAROT donne pouvoir à M. Daniel JACQUEMET,
Mme Pascale MARRON donne pouvoir à Mme Marie-Odile SASSO,
Mme Brigitte MASSON donne pouvoir à Mme Christiane JODAR,
M. Yves MORAND donne pouvoir à Mme Hélène BRUYERE,
M. Jean-Michel PAUZE donne pouvoir à M. Yves PARTRAT,
M. Joseph SOTTON donne pouvoir à Mme Catherine CHAPRON,
M. Maurice VINCENT donne pouvoir à M. Florent PIGEON

Membres titulaires absents excusés :

Mme Michèle BISACCIA, M. Jean-Luc DEGRAIX, M. Gilles ESTABLE, M. André FRIEDENBERG, Mme Marie-Eve GOUTELLE, M. Samy KEFI-JEROME, Mme Corinne L'HARMET-ODIN, Mme Babette LUYA, M. Julien LUYA, Mme Djida OUCHAOUA, M. Gaël PERDRIAU, M. Alain SCHNEIDER

Secrétaire de Séance :

M. Marc CHASSAUBENE



DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 12 NOVEMBRE 2015

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - INSTAURATION DU PERIMETRE D'ETUDE

Par délibération en date du 1^{er} avril 2015, le Conseil de Communauté a approuvé l'instauration d'un périmètre d'étude.

Avec l'avancement du projet, il convient de préciser le périmètre d'étude et de formaliser son instauration dans le document d'urbanisme de la Ville de Saint-Etienne.

Préalablement au déroulement de la procédure de déclaration d'utilité publique, il est nécessaire de pouvoir préserver au plus tôt les emprises nécessaires à la réalisation de la prolongation de la 3^{ème} ligne de tramway entre la gare de Châteaucreux et La Terrasse.

La création d'un périmètre d'étude le long du tracé de la future ligne de tramway permet, en application des articles L 111-10 et L 111-7 du code de l'urbanisme, d'opposer une décision de sursis à statuer à toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions et installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet.

Les premières réflexions menées dans le cadre de l'étude de faisabilité ont permis de faire émerger plusieurs scénarios de tracés pour la future extension de la 3^{ème} ligne de tramway. Il est proposé d'instituer un périmètre d'étude sur la commune de Saint-Etienne défini sur la base d'une bande de 100 m axée sur chaque option de tracé envisagée et avec une continuité géographique. Ce périmètre est matérialisé sur le plan ci-annexé.

Après prise en considération par la commune de Saint-Etienne, ce périmètre sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques du plan local d'urbanisme de la Ville de Saint-Etienne.

Conformément à l'article L5211-57 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Conseil Municipal de la Ville de Saint-Etienne du 12 octobre 2015 a rendu un avis favorable sur ce projet.

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

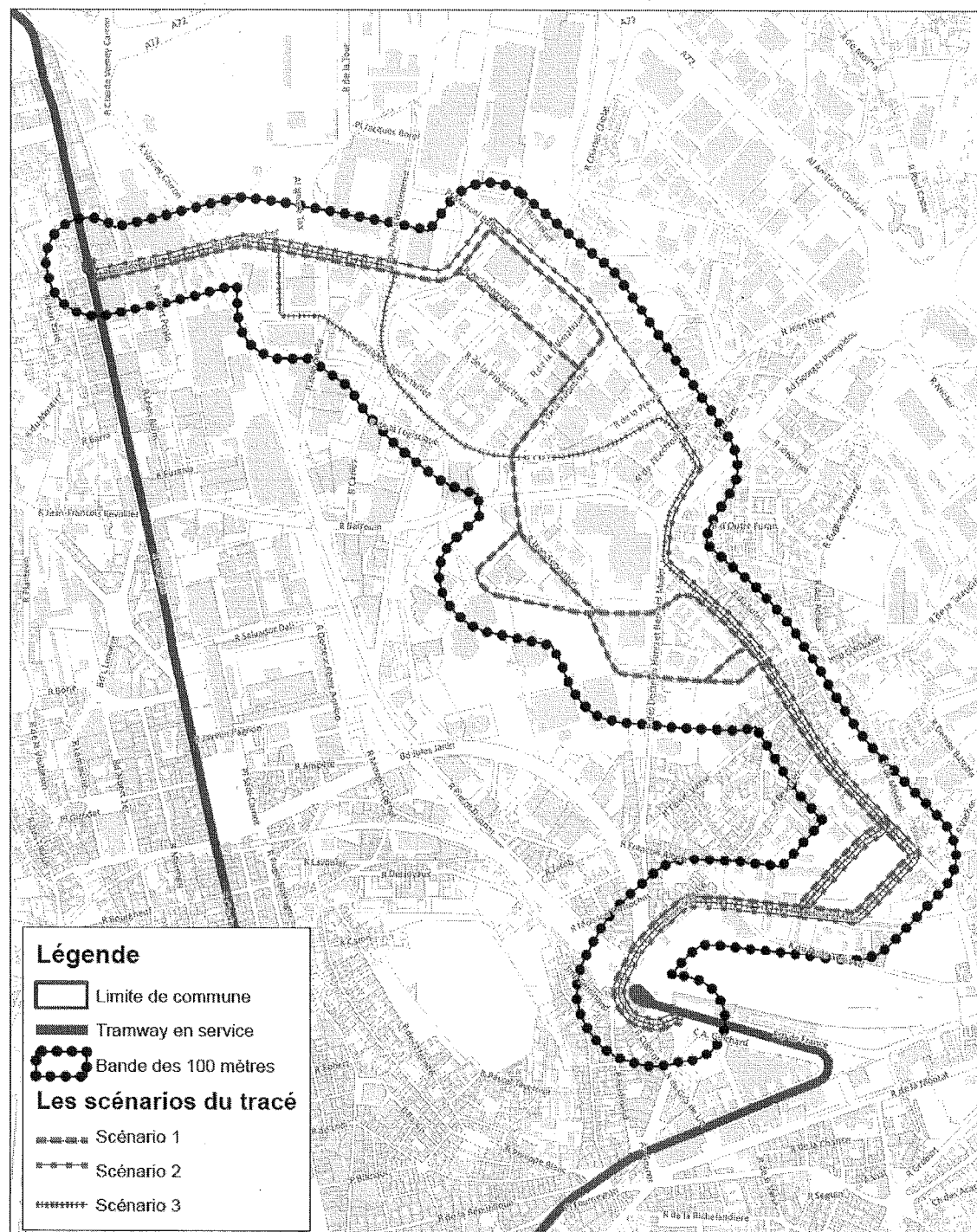
- **approuve l'instauration d'un périmètre d'étude tel que défini sur le plan joint à la présente délibération, à l'intérieur duquel, en application des articles L 1110-10 et L 111-7 du code de l'urbanisme, une décision de sursis à statuer pourra être opposée,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tous documents relatifs à ce projet.**

Ce dossier a été adopté à la majorité avec 15 voix contre et 10 abstentions.

Pour extrait,
Le Vice-Président
Par délégation du Président,

Hervé REYNAUD

Projet de prolongement de la 3ème ligne de tramway Périmètre d'étude dans une bande de 100m autour des scénarios du tracé



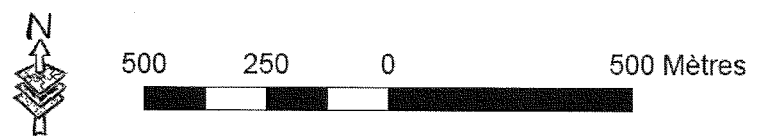
Légende

- Limite de commune
- Tramway en service
- Bande des 100 mètres

Les scénarios du tracé

- Scénario 1
- Scénario 2
- Scénario 3

Edition du 24 juin 2015



ville de **Saint-Etienne**
Pôle Urbanisme & Développement
SIG - Observatoire Urbain



ANNEXE 4

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 04 FEVRIER 2016

DELIBERATION N°CC/2016.00036

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - AMELIORATION DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le Conseil Communautaire a été convoqué le 28 janvier 2016

Nombre de membres en exercice : 131
 Nombre de présents : 92
 Nombre de pouvoirs : 24
 Nombre de voix : 116

Délibération affichée le : 16 février 2016

Membres titulaires présents :

M. Gilles ARTIGUES, M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Denis BARRIOL, M. Jean-Pierre BERGER, M. Eric BERLIVET, Mme Michèle BISACCIA, Mme Jennifer BONJOUR, M. Vincent BONY, M. Olivier BROUILLOUX, Mme Laurence BUSSIERE, M. Régis CADEGROS, Mme Stéphanie CALACIURA, M. Paul CELLE, M. Denis CHAMBE, Mme Catherine CHAPRON, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHASSAUBENE, Mme Suzanne CHAZELLE, M. Paul CORRIERAS, Mme Patricia CORTEY, Mme Joëlle COUSIN, M. Gabriel DE PEYRECAVE, M. Jean-Luc DEGRAIX, M. Gilles ESTABLE, M. Marc FAURE, M. Christophe FAVERJON, M. Pierre FAYOL-NOIRETERRE, M. Christian FAYOLLE, Mme Sylvie FAYOLLE, Mme Andonella FLECHET, Mme Nicole FOREST, M. Luc FRANCOIS, M. André FRIEDENBERG, Mme Michelle GALLAND, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, Mme Marie-Eve GOUTELLE, M. Rémy GUYOT, M. Daniel JACQUEMET, Mme Raphaëlle JEANSON, Mme Christiane JODAR, M. Christian JULIEN, Mme Delphine JUSSELME, M. Bernard LAGET, Mme Marie-Josèphe LAULAGNET, Mme Fabienne PERRIN, Mme Eliane LEGROS, Mme Hélène LETIEVANT-PIBAROT, M. Olivier LONGEON, M. Julien LUYA, M. Michel MAISONNETTE, M. Pascal MAJONCHI, M. Gérard MANET, Mme Brigitte MASSON, Mme Nathalie MATRICON, Mme Caroline MONTAGNIER, Mme Catherine NAULIN, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Jean-Marc PANGAUD, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, M. Marc PETIT, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Hervé REYNAUD, M. Jean-Paul RIVAT, Mme Annick ROATTINO, M. Marc ROSIER, Mme Christine ROUX, Mme Monique ROVERA, Mme Janine RUAS, Mme Stéphanie MOREAU, M. Jean-Claude SCHALK, Mme Nadia SEMACHE, M. Joseph SOTTON, M. Gérard TARDY, M. Jean-Marc THELISSON, Mme Marie-Christine THIVANT, M. Gilles THIZY,

RECUEIL EN PREFECTURE
 Le 15 février 2016
 VIA DOTELEC - iXBus
 042-244200770-20151118-D20160003610-DE

Mme Sylvie THIZY, Mme Lucie THOMAS, M. Daniel TORGUES, M. Stéphane VALETTE, M. Alain VERCHERAND, Mme Anne-Françoise VIALLO, M. Maurice VINCENT, M. Enzo VIVIANI, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

Mme Nicole AUBOURDY donne pouvoir à Mme Anne-Françoise VIALLO, M. Michel BEAL donne pouvoir à Mme Marie-Eve GOUTELLE, M. Lionel BOUCHER donne pouvoir à M. Gilles ARTIGUES, M. Henri BOUTHEON donne pouvoir à M. Jean-François BARNIER, Mme Marie-Christine BUFFARD donne pouvoir à Mme Christiane JODAR, M. Marc CHAVANNE donne pouvoir à Mme Patricia CORTEY, Mme Alexandra CUSTODIO donne pouvoir à Mme Brigitte MASSON, Mme Anne DE BEAUMONT donne pouvoir à M. Olivier LONGEON, Mme Marie-Pascale DUMAS donne pouvoir à M. Marc FAURE, Mme Marie-Dominique FAURE donne pouvoir à M. Denis CHAMBE, M. Raymond JOASSARD donne pouvoir à Mme Marie-Christine THIVANT, M. Robert KARULAK donne pouvoir à M. Hervé REYNAUD, M. Samy KEFI-JEROME donne pouvoir à M. Marc CHASSAUBENE, Mme Siham LABICH donne pouvoir à Mme Delphine JUSSELME, Mme Babette LUYA donne pouvoir à M. Julien LUYA, Mme Pascale MARRON donne pouvoir à Mme Nadia SEMACHE, M. Yves MORAND donne pouvoir à M. Jean-Marc THELISSON, Mme Djida OUCHAOUA donne pouvoir à M. Christophe FAVERJON, M. Florent PIGEON donne pouvoir à M. André FRIEDENBERG, Mme Christiane RIVIERE donne pouvoir à M. Jean-Claude SCHALK, M. Jean-Louis ROUSSET donne pouvoir à Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Lionel SAUGUES donne pouvoir à Mme Caroline MONTAGNIER, M. Alain SCHNEIDER donne pouvoir à M. Paul CORRIERAS, Mme Catherine ZADRA donne pouvoir à M. Marc CHASSAUBENE

Membres titulaires absents excusés :

Mme Nora BERROUKECHE, Mme Hélène BRUYERE, M. Jean-Jacques CHARROIN, M. Jean-Noël CORNUT, M. Bernard FAUVEL, Mme Annick FAY, M. Jean-Claude FLACHAT, M. Roland GOUJON, M. Marc JANDOT, Mme Laurence JUBAN, M. Yves LECOCQ, Mme Corinne L'HARMET-ODIN, M. Claude LIOGIER, Mme Joëlle RICARD, Mme Marie-Hélène THOMAS

Secrétaire de Séance :

M. Marc CHASSAUBENE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 04 FEVRIER 2016

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - AMELIORATION DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

I- RAPPEL DES ELEMENTS DE CONTEXTE DE L'OPERATION

Dans le cadre des objectifs du Plan de Déplacements Urbain, Saint-Etienne Métropole a lancé une concertation préalable concernant la réalisation du prolongement de la troisième ligne du réseau de tramway devant relier Chateaucieux à La Terrasse via le quartier du Soleil.

II – COMPLEMENTS APORTE AUX MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Conformément aux dispositions de l'article L 300-2 (ancienne référence) du code de l'urbanisme, la délibération du 1^{er} avril 2015 a prévu les modalités de concertation suivantes :

- article(s) d'information dans les supports d'information des collectivités concernées par l'opération (magazines, site web),
- ouverture d'un registre dans chaque commune concernée par l'opération (Saint-Etienne et Saint-Priest-en-Jarez) pour que le public fasse part de ses avis et suggestions,
- réunion(s) publique(s) annoncées par voie de presse,
- réunion(s) de concertation avec les Chambres consulaires,
- réunion(s) spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées des communes intéressées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, les déplacements, invités par courrier,
- tracés et variantes du projet figurant dans les documents servant de support à la concertation avec le public,
- début de concertation au plus tard le 15 juin 2015.

La concertation a effectivement débuté le 15 juin 2015 sur la base du dossier et de registres déposés au siège de Saint-Etienne Métropole et dans les mairies des communes concernées (Saint-Etienne et Saint-Priest-en-Jarez). Elle se poursuivra pendant toute la durée de l'élaboration du projet, conformément aux articles L103-2 à L 103-6 (anciennement L 300-2) du code de l'urbanisme.

Pour améliorer encore les échanges avec le public, Saint-Etienne Métropole a souhaité tester la possibilité pour les citoyens de formuler leurs avis en ligne. Cette solution étant très utilisée par le public, Saint-Etienne Métropole a décidé d'intégrer au dispositif de concertation la possibilité d'émettre un avis en ligne, consultable par tous.

Bien entendu, le public pourra toujours émettre un avis sur les registres papier consultables au siège de Saint-Etienne Métropole, en Mairies de Saint-Etienne et de Saint-Priest-en-Jarez. Enfin, les avis peuvent être adressés directement par courrier à Monsieur le Président de Saint-Etienne Métropole.

Enfin, il est précisé que la concertation est organisée en deux phases :

- **1^{ère} phase : du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016**

Pendant cette période, les personnes intéressées peuvent s'exprimer sur l'ambition, les objectifs de l'opération et les différentes hypothèses de tracés envisagées.

- **2^e phase : du 04 avril 2016 au 20 mai 2016** (durée pouvant être allongée si nécessaire).

Cette phase permettra au public de prendre connaissance et d'émettre un avis sur le tracé qui sera privilégié à l'issue de la première phase, ainsi que sur les principes envisagés d'intégration urbaine du tramway (localisation des stations, positionnement de la plateforme dans l'espace public, principes de traitements paysagers...).

A l'issue de cette deuxième phase, le bilan global de la concertation sera tiré. Il sera joint, le cas échéant, au dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

- **approuve les modalités complémentaires de la concertation décrites dans la présente délibération.**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tous documents relatifs à cette affaire et à procéder à la publicité relative à ces modifications.**

Ce dossier a été adopté à l'unanimité avec 2 abstentions.

Pour extrait,
Le Président,



Gaël PERDRIAU



ANNEXE 5

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 10 MARS 2016

DELIBERATION N°CC/2016.00068

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - BILAN INTERMEDIAIRE DE LA CONCERTATION - CHOIX DU TRACE DE REFERENCE

Le Conseil Communautaire a été convoqué le 04 mars 2016

Nombre de membres en exercice : 131
 Nombre de présents : 105
 Nombre de pouvoirs : 21
 Nombre de voix : 126

Délibération affichée le : 18 mars 2016

Membres titulaires présents :

M. Gilles ARTIGUES, Mme Nicole AUBOURDY, M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Denis BARRIOL, M. Michel BEAL, M. Jean-Pierre BERGER, M. Eric BERLIVET, Mme Nora BERROUKECHE, Mme Jennifer BONJOUR, M. Vincent BONY, M. Lionel BOUCHER, M. Henri BOUTHEON, Mme Hélène BRUYERE, Mme Laurence BUSSIÈRE, M. Régis CADEGROS, Mme Stéphanie CALACIURA, M. Paul CELLE, M. Denis CHAMBE, Mme Catherine CHAPRON, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Jean-Jacques CHARROIN, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHASSAUBENE, M. Marc CHAVANNE, Mme Suzanne CHAZELLE, M. Jean-Noël CORNUT, M. Paul CORRIERAS, Mme Alexandra CUSTODIO, Mme Anne DE BEAUMONT, M. Gabriel DE PEYRECAVE, M. Jean-Luc DEGRAIX, Mme Marie-Pascale DUMAS, M. Gilles ESTABLE, Mme Marie-Dominique FAURE, M. Marc FAURE, M. Bernard FAUVEL, M. Christophe FAVERJON, Mme Annick FAY, M. Pierre FAYOL NOIRETERRE, M. Christian FAYOLLE, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, Mme Andonella FLECHET, Mme Nicole FOREST, M. Luc FRANCOIS, Mme Michelle GALLAND, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, M. Roland GOUJON, M. Rémy GUYOT, M. Daniel JACQUEMET, M. Marc JANDOT, Mme Raphaëlle JEANSON, M. Raymond JOASSARD, Mme Christiane JODAR, M. Christian JULIEN, M. Robert KARULAK, M. Samy KEFI-JEROME, Mme Corinne L'HARMET-ODIN, M. Bernard LAGET, Mme Marie-Josèphe LAULAGNET, M. Yves LECOCCQ, Mme Hélène LETIEVANT-PIBAROT, M. Claude LIOGIER, M. Julien LUYA, M. Michel MAISONNETTE, M. Gérard MANET, Mme Caroline MONTAGNIER, M. Yves MORAND, Mme Catherine NAULIN, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Jean-Marc PANGAUD, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, Mme Fabienne PERRIN, M. Marc PETIT, M. Florent PIGEON, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Hervé REYNAUD, Mme Joelle RICARD, M. Jean-Paul RIVAT, Mme Christiane RIVIERE, M. Marc ROSIER, M. Jean-Louis ROUSSET, Mme Janine RUAS, M. Jean-Claude SCHALK,

RECUL EN PREFECTURE

Le 18 mars 2016

VIA DOTELEC - iXBus

042-244200770-20160201-D2016000680-DE

M. Alain SCHNEIDER, Mme Nadia SEMACHE, M. Joseph SOTTON, M. Gérard TARDY, M. Jean-Marc THELISSON, Mme Marie-Christine THIVANT, Mme Sylvie THIZY, M. Gilles THIZY, Mme Lucie THOMAS, M. Daniel TORGUES, M. Stéphane VALETTE, M. Alain VERCHERAND, Mme Anne-Françoise VIALON, M. Enzo VIVIANI, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

Mme Michèle BISACCIA donne pouvoir à M. Jean-Michel PAUZE, Mme Marie-Christine BUFFARD donne pouvoir à Mme Nicole AUBOURDY, Mme Patricia CORTEY donne pouvoir à M. Marc CHAVANNE, Mme Joëlle COUSIN donne pouvoir à M. Denis BARRIOL, M. André FRIEDENBERG donne pouvoir à Mme Nadia SEMACHE, Mme Marie-Eve GOUTELLE donne pouvoir à M. Michel BEAL, Mme Laurence JUBAN donne pouvoir à Mme Michelle GALLAND, Mme Siham LABICH donne pouvoir à M. Marc CHASSAUBENE, Mme Eliane LEGROS donne pouvoir à M. Gérard TARDY, M. Olivier LONGEON donne pouvoir à Mme Anne DE BEAUMONT, Mme Babette LUYA donne pouvoir à M. Julien LUYA, M. Pascal MAJONCHI donne pouvoir à Mme Catherine NAULIN, Mme Brigitte MASSON donne pouvoir à Mme Christiane JODAR, Mme Nathalie MATRICON donne pouvoir à M. Luc FRANCOIS, Mme Djida OUCHAOUA donne pouvoir à M. Christophe FAVERJON, Mme Annick ROATTINO donne pouvoir à M. Marc ROSIER, Mme Christine ROUX donne pouvoir à M. Paul CELLE, Mme Monique ROVERA donne pouvoir à Mme Jennifer BONJOUR, M. Lionel SAUGUES donne pouvoir à Mme Caroline MONTAGNIER, M. Maurice VINCENT donne pouvoir à M. Florent PIGEON, Mme Catherine ZADRA donne pouvoir à Mme Nora BERROUKECHE

Membres titulaires absents excusés :

M. Olivier BROUILLOUX, Mme Delphine JUSSELME, Mme Pascale MARRON, Mme Stéphanie MOREAU, Mme Marie-Hélène THOMAS

Secrétaire de Séance :

M. Marc CHASSAUBENE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 10 MARS 2016

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - BILAN INTERMEDIAIRE DE LA CONCERTATION - CHOIX DU TRACE DE REFERENCE

RAPPEL DES ELEMENTS DE CONTEXTE

Par délibération en date du 1^{er} avril 2015, le Conseil de Communauté a validé le programme de l'opération de prolongement de la troisième ligne de tramway, les modalités de concertation ainsi que l'engagement de la concertation.

La première phase de concertation préalable sur le projet de prolongement de troisième ligne de tramway s'est déroulée du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016. Elle porte sur les opportunités du projet, les objectifs du prolongement de la troisième ligne de tramway et les différents tracés envisagés.

Cette première phase de concertation se conclut par le bilan intermédiaire qui rend compte des échanges et des avis exprimés par le public. Le bilan intermédiaire permet notamment d'alimenter le programme de l'opération et les études du maître d'œuvre engagées depuis l'automne 2015. En complément des études techniques du maître d'œuvre, il permet d'apporter des éléments de choix nécessaires à la définition du tracé de référence.

MODALITES DE LA CONCERTATION

Les modalités de concertation ont été définies dans la délibération du Conseil de Communauté du 1^{er} avril 2015, et complétées par la délibération du 04 février 2016.

La première phase de concertation sur le projet s'est déroulée du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016. Afin d'informer et d'échanger avec les publics concernés, une réunion publique a été organisée le 15 décembre 2015.

L'information sur la concertation et sur le projet a été relayée à travers les supports suivants :

- dossier de concertation à disposition à Saint-Etienne Métropole, à l'Hôtel de Ville de Saint-Etienne et de Saint-Priest-en-Jarez, et sur les sites internet de ces collectivités et de la STAS,
- annonce de la concertation par voie de presse,
- diffusion d'une lettre d'information n° 1 du projet sur le secteur concerné,
- page dédiée sur le site internet de Saint-Etienne Métropole, accessible depuis les sites Saint-Etienne.fr, de Saint-Priest-en-Jarez.fr et de reseau-stas.fr,
- articles d'information dans le magazine Saintémag (n° juin 2015, et décembre 2015),
- courriers spécifiques adressés aux maires des 45 communes, associations, chambres consulaires, partenaires pour la concertation,
- annonce de la réunion publique par voie de presse,
- affichage dans les lieux publics et le quartier du Soleil pour annoncer la date de la réunion publique et inviter à s'exprimer sur le projet,
- courriers spécifiques adressés aux maires des 45 communes, associations, chambres consulaires, partenaires pour la réunion publique,

- annonce de la réunion publique sur les panneaux lumineux de la Ville de Saint-Etienne.

Le public a pu apporter sa contribution au projet grâce aux outils mis à sa disposition :

- registre en ligne disponible sur la page du site Internet de Saint-Etienne Métropole dédié au projet (accessible depuis les sites de la Ville de Saint-Etienne, de Saint-Priest-en-Jarez et de la STAS),
- registres disposés dans les halls des mairies de Saint-Etienne et de Saint-Priest-en-Jarez, et au siège de Saint-Etienne Métropole, et à la Cité du Design le jour de la réunion publique,
- adresse postale pour tout envoi de courrier.

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

Le bilan intermédiaire de la concertation préalable est établi au 15 janvier 2016 dans un document annexé à la présente délibération synthétisant l'ensemble des avis formulés par tous les canaux ouverts à cette fin et lors de la réunion publique.

Il ressort de ce bilan une mobilisation forte autour du projet : au total, plus de 300 personnes ont participé à la réunion publique du 15 décembre 2015 et 308 avis ont été exprimés répartis de la manière suivante :

- 229 avis déposés sur le registre en ligne (74 %),
- 46 avis déposés sur les registres papier (15 %),
- 18 avis exprimés lors de la réunion publique (6 %),
- 15 avis transmis par courrier (5 %).

Les principaux éléments exprimés lors de la première phase de la concertation préalable sont les suivants :

- une adhésion générale au projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une implication des élus du territoire et une forte mobilisation de la population. 77 % des avis exprimés sont favorables au projet,
- une attente pour que ce projet métropolitain impulse un nouveau dynamisme, signe de l'attractivité du territoire stéphanois,
- un projet dont l'opportunité est confirmée pour accélérer le développement et le renouvellement urbain du territoire Nord-Est de Saint-Etienne,
- le souhait que le projet de tramway desserve les équipements sportifs, culturels et de loisirs. Le scénario n°1 desservant de nombreux équipements a obtenu les faveurs du plus grand nombre. Quelques avis proposent de prolonger le tramway vers les secteurs Nord-Est (Métare) et Est (Pont de l'Ane),
- un large consensus du public autour du choix du mode « tramway ». Même si à première vue ce projet de tramway peut paraître ambitieux et coûteux, replacé dans le contexte du territoire stéphanois et de son réseau structurant à forte dominante tramway, la mise en place d'un autre mode ne recueille que très peu d'adhésion,
- des inquiétudes sur les impacts du tracé qui sera retenu, sur la qualité du cadre de vie, notamment la circulation (particulièrement avec la mise en sens unique de la rue Claude Odde), le stationnement (restitution de poches de stationnement et création de parking relais) et le foncier (expropriations), ont été exprimées,
- le souhait d'une bonne prise en compte de l'intermodalité dans les aménagements et d'une attention toute particulière sur l'amplitude et la fréquence horaire de circulation du tramway le soir et week-end (notamment aux abords des équipements sportifs et culturels),

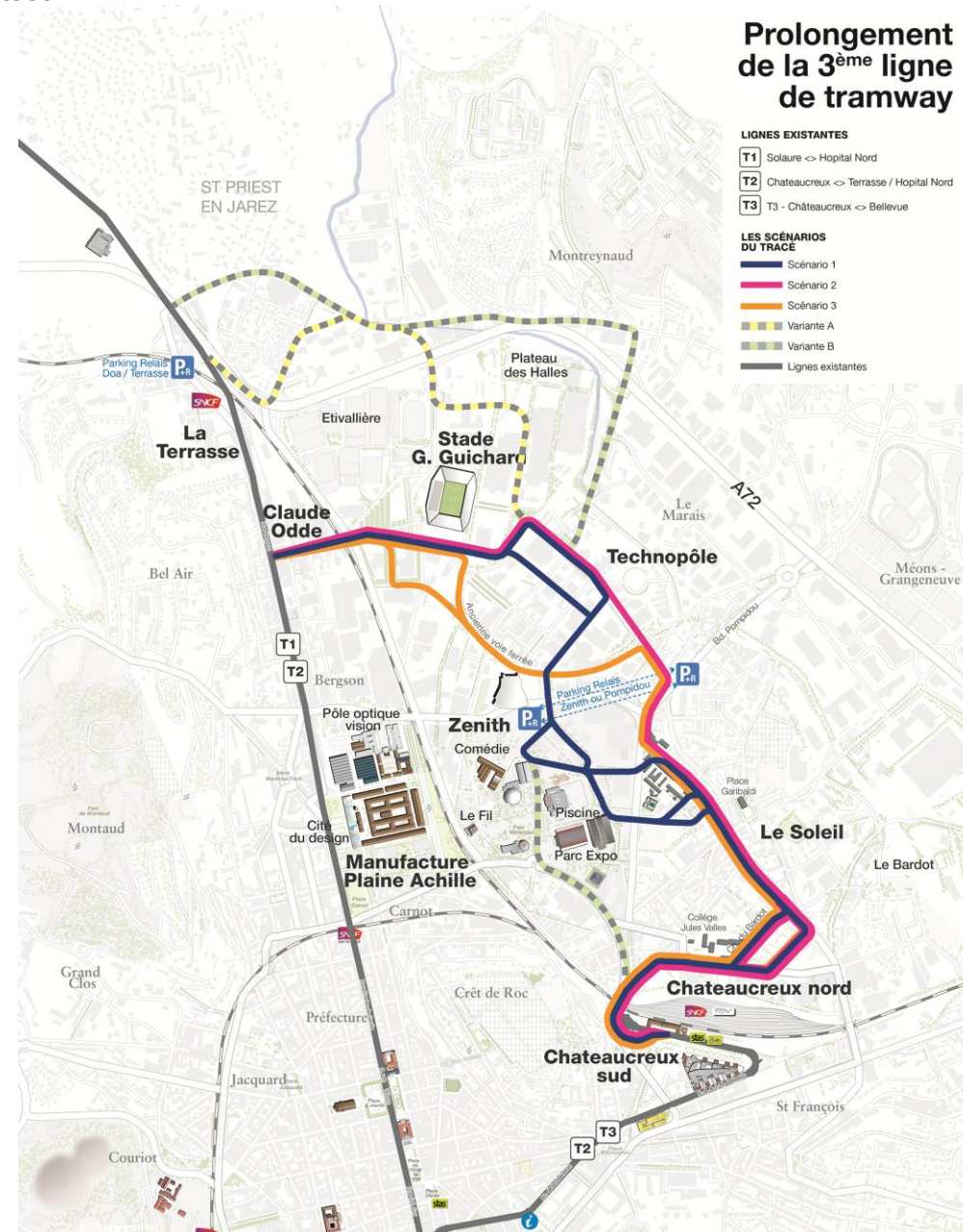


- des précisions à apporter sur le coût du projet au regard du tracé qui sera privilégié, et une inquiétude exprimée concernant le niveau de fiscalité et d'endettement de la Communauté Urbaine,
- un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la première phase de la concertation sur le projet de tramway et l'engagement d'associer et d'informer la population sur l'avancée du projet.

Les nombreuses observations du public émises pendant la première phase de concertation préalable, ainsi que les propositions formulées, vont enrichir les études complémentaires et permettre de définir plus précisément le tracé de cette ligne de tramway. Saint-Etienne Métropole entend, lors de la seconde phase de concertation apporter des éléments de réponse grâce aux études en cours et préciser les suites données aux principales observations ou questions formulées.

LE TRACE

Au stade de la première phase de concertation, plusieurs hypothèses de tracé étaient présentées.

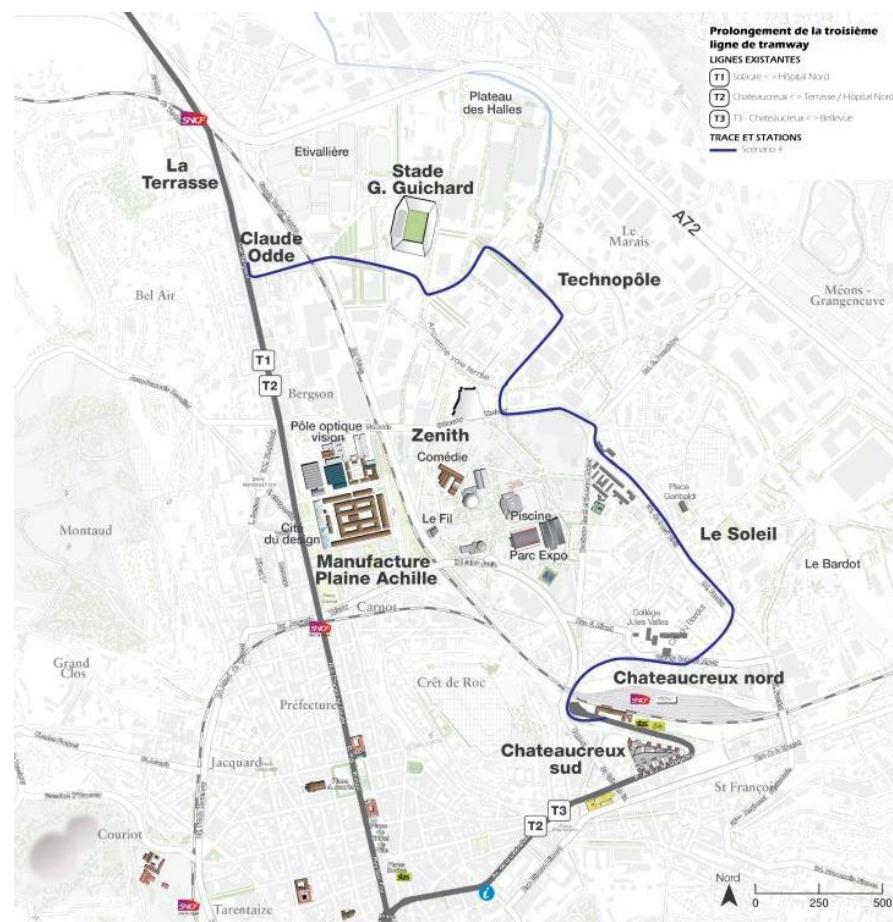


Il ressort des études préliminaires achevées début février 2016 que :

- le scénario 1, fortement plébiscité pour sa bonne desserte des équipements, propose un temps de parcours moins attractif que les 2 autres scénarios. Il génère des impacts fonciers importants notamment dans l'emprise des sociétés Axletech International et AFPA, et nécessite la réalisation d'un ouvrage de soutènement coûteux pour le rattrapage de pente entre le boulevard du 8 mai et la rue Servanton. Il offre en outre, du fait de sa sinuosité, une lisibilité moins bonne pour les usagers,
 - le scénario 2, qui dessert un potentiel de population et d'emplois équivalent au scénario 1, propose une desserte plus éloignée des équipements de loisirs de la Plaine Achille tout en offrant un temps de parcours plus performant et une meilleure lisibilité pour l'utilisateur,
 - le scénario 3, s'il offre un tracé et un temps de parcours plus performant du fait de son itinéraire plus direct qui emprunte l'ancienne voie ferrée, dessert moins d'opportunités et d'équipements.
- Les variantes A et B permettent de se rapprocher du quartier Montreynaud sans toutefois le desservir directement. Elles ne répondent que partiellement à l'objectif d'attractivité et de maillage du réseau tramway en proposant un temps de parcours plus long que le temps de parcours actuel sur l'itinéraire Châteaueux – Terrasse. Enfin, le raccordement depuis l'avenue François Mitterrand vers la station Terrasse propose un itinéraire peu lisible qui complexifierait encore le fonctionnement d'un pôle d'échanges déjà saturé.

Au regard des études préliminaires entamées depuis l'automne 2015 et du bilan intermédiaire de la concertation tenant compte des avis, suggestions, remarques et observations formulées, il est proposé un tracé préférentiel reliant la gare de Châteaueux à la rue Bergson via la ZAC Châteaueux Nord, le cœur de Soleil, le Zénith, le Technopôle et le pôle sportif stade Geoffroy-Guichard / Etivallière.

Ce tracé, dénommé « scénario 4 », emprunterait la rue Soulié, la rue Colonel Marey, le chemin du Bardot, le boulevard Fauriat / 8 Mai, la rue Kestner, puis passerait devant le Zénith, traverserait la voie verte pour emprunter la rue de la Robotique et la rue de la Presse et la rue de l'Innovation. Il passerait ensuite au Sud du stade Geoffroy-Guichard – allée Durkovic, longerait les parkings existants devant le stade, pour emprunter enfin la rue Claude Odde et se raccorder au réseau existant rue Bergson.



Ce dossier a été adopté à la majorité avec 9 voix contre et 11 abstentions.

Pour extrait,
Le Président,

Gaël PERDRIAU

Ce tracé constitue une alternative au scénario 1 en desservant correctement les équipements de la Plaine Achille. Il présente par ailleurs un potentiel de dessertes sensiblement équivalent aux scénarios 1 et 2 avec un temps de parcours plus attractif que le scénario 1. Ce tracé constitue un juste compromis entre les scénarios 1 et 2 puisqu'il combine les avantages des deux et intègre les attentes du public notamment en termes de desserte des équipements.

Les élus du comité de pilotage du projet ont validé en réunion du 09 février 2016, le choix du « scénario 4 » comme tracé de référence du projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway.

La seconde phase de concertation précisera les aménagements et les conditions d'insertion pour ce tracé préférentiel.

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

- **prend acte du bilan intermédiaire de la concertation annexé à la présente délibération,**
- **conformément à l'article L103-2 du code de l'urbanisme qui dispose que la concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, confirme la poursuite du projet sur la base du tracé préférentiel proposé.**



ANNEXE 6

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 30 JUIN 2016

DELIBERATION N°CC/2016.00233

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - BILAN ET CLOTURE DE LA CONCERTATION EN APPLICATION DE L'ARTICLE L103-6 DU CODE DE L'URBANISME

Le Conseil Communautaire a été convoqué le 23 juin 2016

Nombre de membres en exercice : 131
 Nombre de présents : 110
 Nombre de pouvoirs : 12
 Nombre de voix : 122

Membres titulaires présents :

M. Gilles ARTIGUES, Mme Nicole AUBOURDY, M. Jean-François BARNIER, M. Denis BARRIOL, M. Michel BEAL, M. Jean-Pierre BERGER, M. Eric BERLIVET, Mme Nora BERROUKECHE, Mme Michèle BISACCIA, Mme Jennifer BONJOUR, M. Lionel BOUCHER, M. Henri BOUTHEON, Mme Hélène BRUYERE, Mme Marie-Christine BUFFARD, Mme Laurence BUSSIÈRE, M. Régis CADEGROS, Mme Stéphanie CALACIURA, M. Paul CELLE, M. Denis CHAMBE, Mme Catherine CHAPRON, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHASSAUBENE, M. Marc CHAVANNE, Mme Suzanne CHAZELLE, M. Jean-Noël CORNUT, M. Paul CORRIERAS, Mme Alexandra CUSTODIO, Mme Anne DE BEAUMONT, M. Jean-Luc DEGRAIX, Mme Marie-Pascale DUMAS, M. Gilles ESTABLE, M. Marc FAURE, M. Christophe FAVERJON, Mme Annick FAY, M. Christian FAYOLLE, M. Pierre FAYOL-NOIRETERRE, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, Mme Nicole FOREST, M. Luc FRANCOIS, M. André FRIEDENBERG, Mme Michelle GALLAND, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, M. Roland GOUJON, Mme Marie-Eve GOUTELLE, M. Rémy GUYOT, M. Marc JANDOT, M. Raymond JOASSARD, Mme Christiane JODAR, M. Christian JULIEN, Mme Delphine JUSSELME, M. Robert KARULAK, Mme Siham LABICH, M. Bernard LAGET, Mme Marie-Josèphe LAULAGNET, M. Yves LECOQ, Mme Eliane LEGROS, Mme Hélène LETIEVANT-PIBAROT, M. Claude LIOGIER, M. Olivier LONGEON, Mme Babette LUYA, M. Julien LUYA, M. Michel MAISONNETTE, M. Pascal MAJONCHI, M. Gérard MANET, Mme Pascale MARRON, Mme Brigitte MASSON, Mme Nathalie MATRICON, Mme Caroline MONTAGNIER, M. Yves MORAND, Mme Catherine NAULIN, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, Mme Djida OUCHAOUA, M. Jean-Marc PANGAUD, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, Mme Fabienne PERRIN, M. Marc PETIT, M. Jean-Philippe PORCHEROT,

RECU EN PREFECTURE
 Le 05 juillet 2016

VIA DOTELEC - iXBus

042-244200770-20160509-D20160023311-DE

DATE D'AFFICHAGE : 20160705

M. Hervé REYNAUD, Mme Joelle RICARD, M. Jean-Paul RIVAT, Mme Annick ROATTINO, M. Marc ROSIER, M. Jean-Louis ROUSSET, Mme Christine ROUX, Mme Monique ROVERA, Mme Janine RUAS, M. Jean-Claude SCHALK, M. Alain SCHNEIDER, Mme Nadia SEMACHE, M. Joseph SOTTON, M. Gérard TARDY, M. Jean-Marc THELISSON, Mme Marie-Christine THIVANT, Mme Sylvie THIZY, M. Gilles THIZY, Mme Lucie THOMAS, M. Daniel TORGUES, M. Alain VERCHERAND, Mme Anne-Françoise VIALON, M. Maurice VINCENT, M. Enzo VIVIANI, Mme Catherine ZADRA, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

Mme Patricia CORTEY donne pouvoir à M. Marc CHAVANNE,
 Mme Joëlle COUSIN donne pouvoir à M. Denis BARRIOL,
 Mme Marie-Dominique FAURE donne pouvoir à M. Denis CHAMBE,
 M. Bernard FAUVEL donne pouvoir à M. Pascal GARRIDO,
 Mme Andonella FLECHET donne pouvoir à M. Hervé REYNAUD,
 M. Daniel JACQUEMET donne pouvoir à M. Jean-Pierre BERGER,
 M. Samy KEFI-JEROME donne pouvoir à Mme Siham LABICH,
 Mme Corinne L'HARMET-ODIN donne pouvoir à M. Marc CHASSAUBENE,
 Mme Stéphanie MOREAU donne pouvoir à M. Olivier LONGEON,
 Mme Christiane RIVIERE donne pouvoir à M. Jean-Claude SCHALK,
 M. Lionel SAUGUES donne pouvoir à M. Alain SCHNEIDER,
 M. Stéphane VALETTE donne pouvoir à Mme Michelle GALLAND

Membres titulaires absents excusés :

M. Jean-Alain BARRIER, M. Vincent BONY, M. Olivier BROUILLOUX, M. Jean-Jacques CHARROIN, M. Gabriel DE PEYRECAVE, Mme Raphaëlle JEANSON, Mme Laurence JUBAN, M. Florent PIGEON, Mme Marie-Hélène THOMAS

Secrétaire de Séance :

M. Marc CHASSAUBENE



DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 30 JUIN 2016

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - BILAN ET CLOTURE DE LA CONCERTATION EN APPLICATION DE L'ARTICLE L103-6 DU CODE DE L'URBANISME

Par délibération en date du 1^{er} avril 2015, le Conseil Communautaire de Saint-Etienne Métropole a validé le programme et l'enveloppe prévisionnelle du projet de 3^{ème} ligne de tramway, ainsi que les modalités de la concertation préalable en application de l'article L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme. Par délibération du 04 février 2016, Saint-Etienne Métropole a ajusté les modalités de la concertation pour améliorer les échanges avec le public.

Objectifs du projet

Le projet de prolongement de la troisième ligne de tramway vers le nord-est de la ville de Saint-Etienne entre Châteaureux et La Terrasse a été pris en considération le 1^{er} avril 2015 par une délibération adoptée par le Conseil de Communauté. Sur une distance d'environ 4,5 km, il permettra de relier la gare TGV de Châteaureux au pôle multimodal de La Terrasse en desservant les futurs quartiers de Châteaureux Nord et du Soleil, la Plaine-Achille et ses équipements de rayonnement communautaire, le secteur d'emplois du Technopôle et le pôle sportif de l'Etivallière intégrant notamment le stade Geoffroy-Guichard.

Phasage de la concertation

La concertation a été organisée du 15 juin 2015 au 20 mai 2016. Elle s'est déroulée en deux phases et a été ponctuée par l'adoption d'un bilan intermédiaire et par le choix d'un tracé par les élus de Saint-Etienne Métropole.

La première phase s'est déroulée du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016 et portait sur l'opportunité du projet, les objectifs du prolongement et les différentes options de tracés. Cette première phase s'est conclue par l'adoption d'un bilan intermédiaire par le Conseil de Communauté du 10 mars 2016. Il rend compte des questions et des avis exprimés par le public. Ce bilan intermédiaire a alimenté la réflexion pour le choix du tracé et a servi de base aux études de conception du projet par le maître d'œuvre.

La seconde phase de concertation a été organisée du 04 avril au 20 mai 2016 et a porté sur l'intégration urbaine de la nouvelle ligne (localisation des stations, positionnement de la plateforme dans l'espace public, principes de traitements paysagers...), et sur les impacts et bénéfices engendrés, à partir du tracé préalablement retenu.

La concertation réglementaire se conclut par le bilan qui rend compte de la totalité des échanges et des avis exprimés par le public depuis près d'un an. Le bilan permet notamment d'alimenter les études d'avant-projet et sera annexé au dossier d'enquête d'utilité publique conformément aux dispositions réglementaires.

Modalités de la concertation

Les modalités suivantes ont été mises en œuvre tout au long de la procédure de concertation :

- un dossier de concertation a été en permanence mis à la disposition du public. A compter du 04 avril 2016, il a été complété par un dossier additionnel actualisant et complétant la description du projet sur la base du tracé retenu. Ces supports étaient disponibles à l'hôtel de Ville de Saint-Etienne, en Mairie de Saint-Priest-en-Jarez et au siège de la Communauté Urbaine de Saint-Etienne Métropole (site Grüner). Les dossiers ont également été disposés à l'accueil de l'ensemble des lieux retenus pour les réunions publiques,
- trois registres papier étaient à la disposition du public avec le dossier de concertation, pour remarques et propositions, aux heures d'ouverture de l'hôtel de Ville de Saint-Etienne, en mairie de Saint-Priest-en-Jarez et au siège de la Communauté Urbaine de Saint-Etienne Métropole (site Grüner),
- une page dédiée au projet et à la concertation était disponible depuis le démarrage de la concertation sur le site internet de la Communauté Urbaine de Saint-Etienne Métropole. Celle-ci était accessible depuis les sites internet de Saint-Etienne Métropole, de la Ville de Saint-Etienne, de la Ville de Saint-Priest-en-Jarez et de la STAS. Un registre en ligne a permis au public d'émettre des avis par internet pendant toute la durée de la concertation,
- des informations régulières dans les supports de communication des collectivités concernées, deux lettres d'information sur le projet et des courriers d'information à destination des associations et entreprises du périmètre du projet, ainsi qu'aux partenaires et chambres consulaires ont été diffusés,
- annonce des phases de concertation et des réunions publiques par voie de presse,
- annonce des réunions publiques sur les affichages numériques de la Ville de Saint-Etienne,
- cinq réunions publiques de présentation du projet et de recueil des observations, réunissant près de 500 personnes, ont été organisées :
 - o le 15 décembre 2015 à la Cité du design ;
 - o le 26 avril 2016 au Forum du Technopôle ;
 - o le 29 avril 2016 au Forum du Technopôle pour évoquer l'insertion du projet dans le secteur « Technopôle - Plaine Achille » ;
 - o le 03 mai 2016 à la maison de quartier du Soleil pour évoquer l'insertion du projet dans le secteur « Châteaureux - Soleil » ;
 - o le 04 mai 2016 à l'auditorium du siège du Crédit Agricole (rue Bergson) pour évoquer l'insertion du projet dans le quartier « Etivallière - Odde - Bergson »,
- le public a pu également apporter sa contribution par courrier par l'intermédiaire d'une adresse postale.

La concertation s'est déroulée dans les conditions prévues.

Recueil des avis du public

Le bilan de la concertation est établi au 20 mai 2016 dans un document annexé à la présente délibération. En deux parties, il synthétise les avis et demandes formulées au cours des deux phases de concertation.



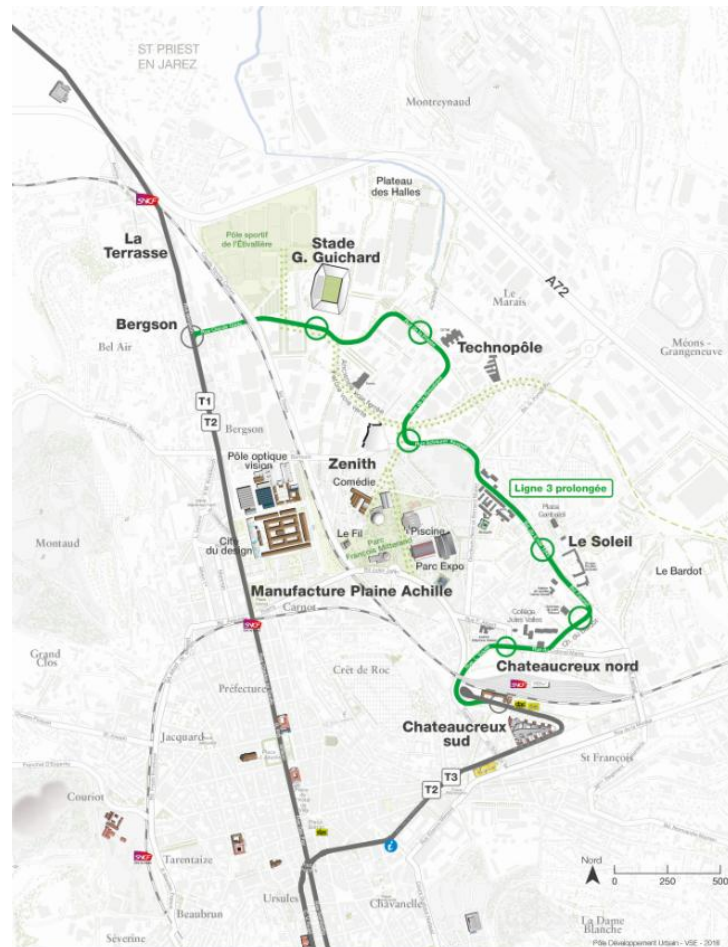
Il ressort de ce bilan une mobilisation forte autour du projet : au total, près de 500 personnes ont participé aux 5 réunions publiques et 410 avis ont été exprimés répartis de la manière suivante :

- 57 contributions ont été apportées sur les registres papier ;
- 269 contributions ont été effectuées via le registre en ligne ;
- 25 courriers ont été réceptionnés ;
- 59 questions et avis ont été formulés au cours des réunions publiques.

Choix du tracé et principaux enseignements

Au regard des études préliminaires entamées depuis l'automne 2015 et du bilan intermédiaire de la concertation, il a été retenu un tracé préférentiel reliant la gare de Châteaureux à la rue Bergson via la ZAC Châteaureux Nord, le cœur de Soleil, la Plaine Achille et ses équipements de rayonnement communautaire, le Technopôle et le pôle sportif stade Geoffroy-Guichard - Etivallière.

Ce tracé emprunte la rue Soulié, la rue Colonel Marey, le chemin du Bardot, les boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945, la rue Scheurer Kestner puis passe devant le Zénith, traverse la voie verte pour emprunter la rue de la Robotique, la rue de la Presse et la rue de l'innovation. Il passe ensuite au Sud du stade Geoffroy-Guichard – allée Durkovic, longe les parkings existants devant le stade, pour emprunter enfin la rue Claude Odde et se raccorder au réseau existant rue Bergson.



Les avis exprimés lors de cette concertation permettent de dégager les principaux enseignements suivants :

- une large adhésion au projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une forte mobilisation de la population. 410 avis ont été exprimés dont 71 % sont favorables au projet,
- un projet dont l'opportunité est confirmée. Il est attendu que le tramway participe au développement et au renouvellement urbain du territoire nord-est de Saint-Etienne. Le choix du mode « tramway » a également fait l'objet d'un large consensus au cours de la première phase de la concertation,
- un souhait, exprimé lors de la phase 1 de la concertation, que le tramway desserve les équipements publics de la Plaine Achille. La pertinence du tracé retenu à l'issue de cette première phase, a été largement confirmée par les avis réceptionnés au cours de la phase 2 de la concertation,
- une adhésion globale aux aménagements proposés avec cependant :
 - o des questions sur les impacts du projet sur la circulation automobile et le stationnement, particulièrement avec les mises en sens unique des boulevards Fauriat et 08 Mai 1945, de la rue Claude Odde, et la suppression de la circulation non riveraine rue Soulié,
 - o le souhait d'une bonne prise en compte des modes doux, et en particulier du développement d'aménagements cyclables continus et performants,
- des modalités de concertation sur le projet de tramway appréciées.

Les nombreuses observations du public émises pendant la concertation préalable ainsi que les propositions formulées vont enrichir les études d'avant-projet et permettre de préciser les aménagements attendus en vue de l'enquête d'utilité publique à venir. A l'image de la concertation préalable, Saint-Etienne Métropole entend poursuivre cette démarche de concertation et de dialogue tout au long des phases à venir.

A l'issue de cette concertation préalable associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

- **tire le bilan de la concertation préalable de cette opération détaillée dans le dossier annexé à la présente délibération,**
- **décide de poursuivre la mise en œuvre de l'opération sur la base du tracé et des aménagements proposés.**

Ce dossier a été adopté à la majorité avec 4 voix contre et 11 abstentions.

Pour extrait,
Le Président,

Gaël PERDRIAU



ANNEXE 7

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DU 07 JUILLET 2016

DELIBERATION N°BC/2016.00288

PROLONGATION DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE - DEMANDE D'OUVERTURE D'ENQUETE

Le Bureau communautaire a été convoqué le 01 juillet 2016

Nombre de membres en exercice : 51

Nombre de présents : 29

Nombre de pouvoirs : 0

Nombre de voix : 29

Membres titulaires présents :

M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Denis BARRIOL, M. Eric BERLIVET, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Christian FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, M. Luc FRANCOIS, M. Michel GANDILHON, M. Roland GOUJON, M. Marc JANDOT, M. Christian JULIEN, M. Robert KARULAK, M. Bernard LAGET, M. Michel MAISONNETTE, M. Gérard MANET, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Marc PETIT, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Hervé REYNAUD, M. Jean-Paul RIVAT, M. Marc ROSIER, M. Jean-Claude SCHALK, M. Jean-Marc THELISSON, M. Gilles THIZY, M. Alain VERCHERAND, M. Enzo VIVIANI, M. Georges ZIEGLER

Membres titulaires absents excusés :

M. Gilles ARTIGUES, M. Paul CELLE, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHAVANNE, M. Jean-Luc DEGRAIX, M. Gilles ESTABLE, M. Marc FAURE, M. Bernard FAUVEL, M. Christophe FAVERJON, M. Pascal GARRIDO, M. Rémy GUYOT, M. Daniel JACQUEMET, M. Raymond JOASSARD, M. Yves LECOCQ, M. Pascal MAJONCHI, M. Yves MORAND, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, M. Joseph SOTTON, M. Gérard TARDY, M. Daniel TORGUES

Secrétaire de Séance : M. Gilles THIZY

REÇU EN PREFECTURE

Le 11 juillet 2016

VIA DOTELEC - iXBus

042-244200770-20160608-D2016002880-DE

DATE D'AFFICHAGE :20160711



DELIBERATION DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DU 07 JUILLET 2016

PROLONGATION DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE - DEMANDE D'OUVERTURE D'ENQUETE

Par délibération en date du 1^{er} avril 2015, le Conseil Communautaire de Saint-Etienne Métropole a validé le programme et l'enveloppe prévisionnelle du projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway, ainsi que les modalités de la concertation.

La concertation préalable prévue au titre des dispositions des articles L 103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme a donc été organisée du 15 juin 2015 au 20 mai 2016. Le bilan a été arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 30 juin 2016.

Principaux objectifs de l'opération et tracé retenu à l'issue de la concertation préalableLe projet de prolongement de la 3^{ème} ligne revêt une ambition globale en matière :

- de maillage et d'attractivité du réseau structurant,
- d'intermodalité (articulation avec les TGV, TER, cars TIL et bus STAS) et de report modal depuis la voiture individuelle,
- de desserte de grands équipements,
- de requalification urbaine et d'espaces publics.

Il se place ainsi résolument au service :

- du renouveau sociodémographique et économique de la ville-centre,
- du rayonnement de l'agglomération stéphanoise à l'échelle de son bassin de vie et à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, au regard du potentiel du quart nord-est de la ville et du quartier d'affaires de Châteaureux.

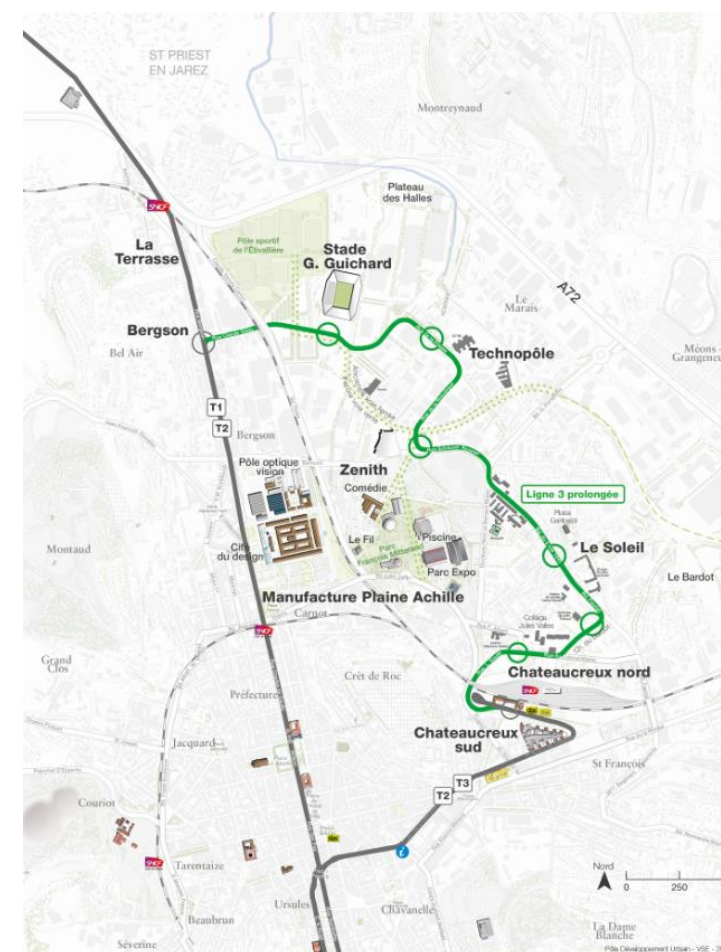
Les objectifs du projet ont été déclinés en 6 points:

- 1. Poursuivre la construction d'un **réseau de tramway maillé**, en prolongeant une ligne de tramway existante qui améliore le temps de parcours entre La Terrasse et Châteaureux, sur un itinéraire alternatif au passage par l'hyper-centre,
- 2. Créer une offre de transport attractive et bien connectée aux pôles d'échanges et aux parcs relais de l'agglomération, afin de **favoriser l'usage des transports en commun et le report modal**,

- 3. Réaliser un tramway qui **améliore l'attractivité du quart nord-est de Saint-Etienne**, en conformité avec les documents programmatiques de l'agglomération, dont le Programme Local de l'Habitat de Saint-Etienne Métropole et le Schéma de Cohérence Territoriale du Sud-Loire,
- 4. Desservir les grands équipements (stade Geoffroy-Guichard, Zénith de Saint-Etienne Métropole, Parc des expositions, Comédie, Fil...) et les secteurs d'emplois du Technopôle et de Châteaureux, qui **rayonnent à l'échelle de toute l'agglomération** et du bassin de vie Sud-Loire,
- 5. Contribuer à **effacer la coupure** que constituent aujourd'hui les voies ferrées dans le tissu urbain, en reliant le quart nord-est aux autres polarités et quartiers de la ville, engager la **requalification des voiries et espaces publics** traversés par le projet, et attirer **une clientèle nouvelle** sur le réseau de transport en commun en rendant attractif un nouvel itinéraire,
- 6. Etre **vecteur d'image** pour le territoire au travers d'une démarche « **design** » intégré au projet.

Au regard des études préliminaires entamées depuis l'automne 2015 et du bilan de la concertation, le tracé retenu relie la gare de Châteaureux à la rue Bergson via la ZAC Châteaureux Nord, le cœur du quartier du Soleil, la Plaine Achille et ses équipements de rayonnement communautaire, le Technopôle et le pôle sportif stade Geoffroy-Guichard - Etivallière.

Ce tracé emprunte la rue Soulié, la rue Colonel Marey, le chemin du Bardot, les boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945, la rue Scheurer Kestner puis passe devant le Zénith, traverse la voie verte pour emprunter la rue de la Robotique, la rue de la Presse et la rue de l'innovation. Il passe ensuite au Sud du stade Geoffroy-Guichard – allée Durkovic, longe les parkings existants devant le stade, pour emprunter enfin la rue Claude Odde et se raccorder au réseau existant rue Bergson.



Le tracé retenu représente une extension de réseau de 4,3 km qui comportera 6 nouvelles stations avec l'inter distance moyenne de 620 m. Grâce à cette nouvelle infrastructure, la liaison entre la gare de Châteaureux et la gare de La Terrasse s'effectuera avec un gain de temps estimé à 5 minutes, représentant 26 % du temps de trajet actuel.

Le projet intègre la réalisation de cheminements piétons et cycles le long de la plateforme, ainsi que des cheminements piétons connexes permettant d'assurer des liaisons efficaces aux principales stations.

Ce projet permettra une augmentation du nombre des déplacements sur le réseau tramway global estimé à plus de 14 000 déplacements quotidiens supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

Il permettra en outre de desservir 5 800 habitants et 4 800 emplois existants. A l'horizon 2025, avec la mise en œuvre du projet urbain du secteur Nord Est de Saint-Etienne, ce sont 3 300 habitants et 4 200 salariés supplémentaires qui pourront emprunter cette ligne.

Procédures administratives à lancer pour poursuivre la réalisation de l'opération.

Ce projet d'intérêt communautaire, bien que s'inscrivant essentiellement sur le domaine public communautaire, nécessitera néanmoins l'acquisition d'assiettes foncières riveraines de la voirie existante. Il s'agit de biens appartenant à des personnes privées, au domaine privé d'autres collectivités ou à des personnes publiques.



Les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables seront privilégiées. Toutefois, à défaut d'accord avec les propriétaires concernés, il pourra s'avérer nécessaire, une fois l'utilité publique du projet prononcée par le Préfet, de recourir à l'expropriation des biens immobiliers.

Par ailleurs, le projet est soumis à étude d'impact conformément à l'article L 123-2 du Code de l'Environnement. Aussi, en application des articles L110-1 et suivants du Code de l'expropriation, lorsque la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par la procédure d'enquête publique prévue au code de l'Environnement.

Une enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement à l'enquête publique préalable à la DUP.

Enfin, s'agissant d'un projet d'infrastructure linéaire, il semble opportun de demander à Monsieur le Préfet de constater, dans son arrêté de déclaration d'utilité publique ou dans un acte postérieur de même nature, l'urgence à prendre possession des biens expropriés comme le permet l'article R 232-1 du code de l'expropriation. Cette demande est justifiée d'une part, par la nature même de l'opération qui nécessite un ordonnancement et un phasage rigoureux des travaux afin de permettre la mise en service de la ligne dans les meilleurs délais, et d'autre part, par la nature des travaux qui occasionneront inévitablement des perturbations aux riverains qu'il convient de limiter au maximum.

Contenu du dossier

Le dossier d'enquête publique est composé, conformément aux articles L123-12 du Code de l'Environnement, des volumes suivants :

- Le volume A – «Plan de situation» permettant de connaître la localisation du projet.
- Le Volume B – «Objet de l'enquête et informations Juridiques et Administratives» présentant le déroulement de l'enquête et les aspects juridiques attenants.
- Le volume C – «Notice Explicative» présentant les aspects juridiques, matériels et géographiques de l'opération. La notice explicative a pour objet d'expliquer les raisons du choix du parti, de démontrer l'utilité publique du projet et sa faisabilité.
- Le volume D – «Plan Général des Travaux» précisant la nature du projet.
- Le volume E - «Caractéristiques principales des ouvrages».
- Le volume F – « Appréciation Sommaire des dépenses» dans lequel le montant des acquisitions foncières et le coût des travaux sont distingués conformément à la circulaire du 26 Mars 1993 du Ministère de l'Intérieur.
- Le volume G – « Étude d'impact», rédigé conformément au Code de l'Environnement. L'étude d'impact évalue les incidences du projet sur l'environnement et propose les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts.
- Le volume H – « Évaluation socio-économique».
- Le volume I – « Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage».
- Le volume J – « Annexes », intégrant les délibérations de Saint-Etienne Métropole et le bilan de la concertation préalable

Les élus ont eu accès au dossier complet de DUP à partir d'une plateforme collaborative à l'adresse suivante, à compter de la date de la convocation du Bureau : <http://collaboratif.agglo-st-etienne.fr/tramway/default.aspx>

Le dossier était également consultable en version papier au 4^{ème} étage du site Grüner, Mission Tramway.

Le Bureau de Saint-Etienne Métropole, après en avoir délibéré :

- **approuve le tracé retenu à l'issue de la concertation et les caractéristiques des travaux à réaliser telles qu'elles sont présentées dans le dossier d'enquête publique,**
- **approuve le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à saisir Monsieur le Préfet afin qu'il diligente la procédure d'enquête publique,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à lancer toutes les démarches utiles dans le cadre de cette procédure et notamment la saisine de l'autorité environnementale, et la demande, au Préfet de la Loire, de prendre en compte le constat de l'urgence à prendre possession des biens expropriés.**

Ce dossier a été adopté à l'unanimité.

Pour extrait,
Le Premier Vice-Président,

Hervé REYNAUD



3^e LIGNE DE TRAMWAY



SAINT-ÉTIENNE
MÉTROPOLE

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

ANNEXE 8



SOMMAIRE

PREAMBULE

LES ENJEUX DU PROJET ET LES AMBITIONS DU TERRITOIRE	6
LE TERRITOIRE.....	6
LE TRACE RETENU.....	7
LES ACTEURS DU PROJET	9
LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	9
LES MODALITES D'INFORMATION ET D'ECHANGES	9
OBJECTIFS DU BILAN INTERMEDIAIRE	11
LES PROCHAINES ETAPES DU PROJET	11

1 - SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS EXPRIMES PENDANT LA PHASE 1

1.1 LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION.....	14
1.2 UN PROJET D'ENVERGURE METROPOLITAINE	15
1.3 UN PROJET DE TRANSPORT STRUCTURANT ET ATTENDU POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN DU TERRITOIRE.....	15
1.4 LES ENJEUX DE DESSERTE.....	16
1.5 LE COUT ET LE FINANCEMENT DU PROJET.....	19
1.6 L'INSERTION DU PROJET ET SES EFFETS SUR LE CADRE DE VIE.....	19
1.7 L'IMPACT SUR LE STATIONNEMENT.....	20
1.8 LES MODES DOUX	21
1.9 L'INTERMODALITE, LA REORGANISATION DU RESEAU	21
1.10 LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR TRAMWAY	22

2 - SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS EXPRIMES PENDANT LA PHASE 2

2.1 UN PROJET DONT LE SOUTIEN POPULAIRE EST CONFIRME.....	27
2.2 LA CROISSANCE DU QUART NORD-EST ET L'EVOLUTION DU CADRE DE VIE COMME PRINCIPAUX BENEFICES	27
2.3 LE CHOIX DU TRACE ET LA DESSERTE DES EQUIPEMENTS	28
2.4 LES ENJEUX D'INSERTION DU PROJET	29
2.5 L'OFFRE DE SERVICE DU TRAMWAY.....	31
2.6 L'INTERMODALITE	32

3 - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....

LES ANNEXES.....	35
------------------	----



PRÉAMBULE



Les enjeux du projet et les ambitions du territoire

Le projet de prolongement de la troisième ligne de tramway vers le nord-est de la ville de Saint-Etienne entre Châteaucreux et La Terrasse a été adopté le 1er avril 2015 par délibération du Conseil de Communauté de Saint-Etienne Métropole.

Les enjeux du projet peuvent être déclinés en 7 points :

- Poursuivre la construction d'un **réseau de tramway maillé**, en prolongeant une ligne de tramway existante qui améliore le temps de parcours entre la Terrasse et Châteaucreux, sur un itinéraire alternatif au passage par l'hyper-centre.
- Créer une offre de transport attractive et bien connectée aux pôles d'échanges et aux parcs relais de l'agglomération, afin de **favoriser l'usage des transports en commun et le report modal**.
- Réaliser un tramway qui **améliore l'attractivité du quart nord-est de Saint-Etienne**, en conformité avec les documents programmatiques de l'agglomération, dont le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Saint-Etienne Métropole et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Sud-Loire.
- Desservir les grands équipements (stade Geoffroy-Guichard, Zénith de Saint-Etienne Métropole, Parc des expositions, Comédie, Fil...) et les secteurs d'emplois du Technopôle et de Châteaucreux, qui **rayonnent à l'échelle de toute l'agglomération** et du bassin de vie Sud-Loire.
- Etre **vecteur d'image** pour le territoire au travers d'une démarche « **design** » intégré au projet.
- Contribuer à **effacer la coupure** que constituent aujourd'hui les voies ferrées dans le tissu urbain, en reliant le quart nord-est aux autres polarités et quartiers de la ville, et engager la **requalification des voiries et espaces publics** traversés par le projet.
- Attirer **une clientèle nouvelle** sur le réseau de transport en commun en rendant attractif un nouvel itinéraire.

Le territoire

Ce prolongement desservira le secteur nord-est de Saint-Etienne pour réaliser un bouclage au nord et au sud sur le réseau existant, et permettre le maillage du réseau de transport en commun.

Au cours de la première phase de la concertation, la commune de Saint-Priest-Jarez a été concernée par deux variantes de tracé.

Cette nouvelle ligne a vocation à relier la gare TGV et le quartier d'affaires de Châteaucreux au pôle d'échanges multimodal de La Terrasse qui marque l'entrée nord de l'agglomération.

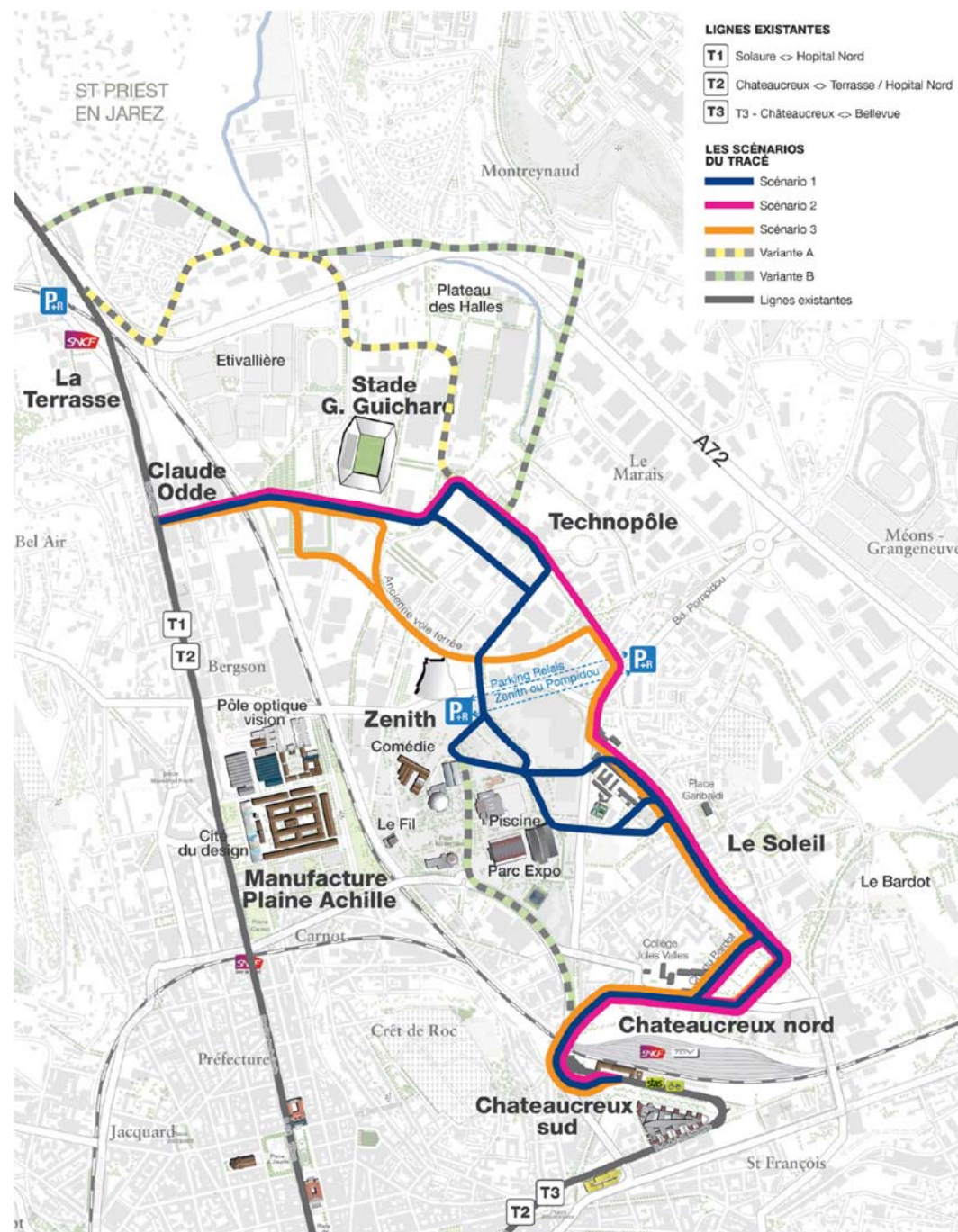
Les grands équipements communautaires que sont le Zénith, ou le stade Geoffroy-Guichard, les équipements culturels et de loisirs d'audience métropolitaine que sont le Fil, la patinoire, le futur centre dramatique national « La Comédie », le Parc des expositions..., ainsi que la zone d'emplois du Technopôle, qui concentre 250 entreprises et plus de 3000 emplois, seront desservis par cette nouvelle ligne.

De plus, parmi les secteurs desservis, deux périmètres font l'objet de grands projets de développement métropolitains portés par l'Etablissement Public d'Aménagement Saint-Etienne (EPASE) et sont délimités par des périmètres de ZAC (Zone Aménagement Concertée) : le quartier d'affaires de Châteaucreux, quartier mixte à dominante tertiaire développé autour du pôle d'échanges multimodal principal de l'agglomération, et le quartier créatif Manufacture Plaine Achille, quartier en devenir basé sur le développement d'un écosystème innovant (filiales d'excellence, campus, entreprises innovantes, tiers lieux, cité du design...), sur l'émergence d'un pôle culture, sport loisirs majeur et sur le concept de ville parc.

Enfin, le projet a vocation à desservir le quartier du Soleil. Il assurera ainsi la requalification des espaces publics et contribuera sa rénovation urbaine.

Le tracé retenu

Trois scénarii de tracé et deux variantes ont été soumis à la population au cours d'une première phase de concertation qui s'est déroulée entre le 15 juin 2015 et le 15 janvier 2016.

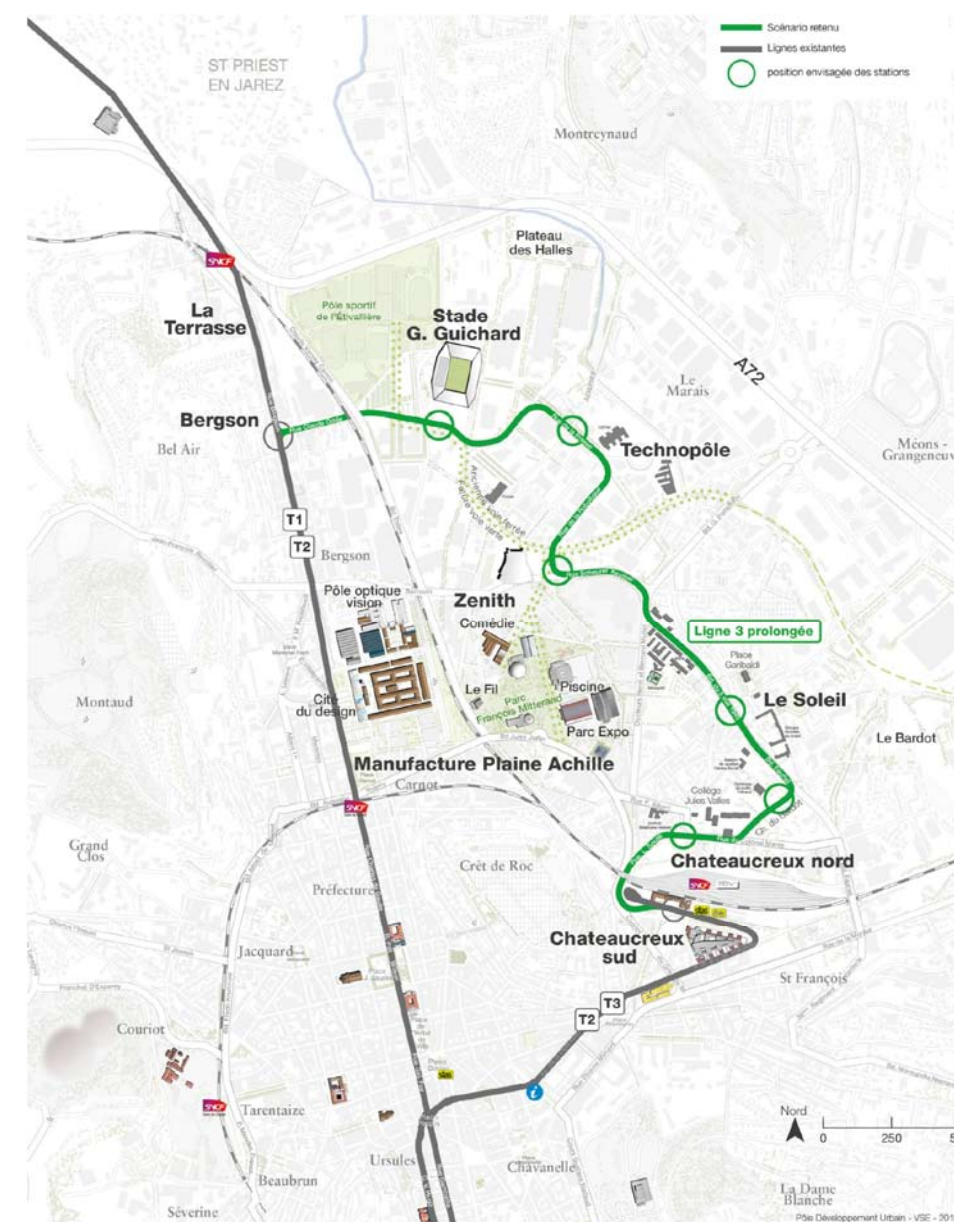


Prolongement de la ligne 3 du tramway, présentation des scénarii de tracé soumis lors de la phase 1 de la concertation du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016.



Le projet a reçu un accueil positif avec une large majorité d'avis favorables au cours de la phase 1. Fortes de cette adhésion et prenant en compte les nombreuses propositions et interrogations du public, les études se sont poursuivies au cours du premier trimestre 2016 : elles ont permis de présenter aux élus plusieurs choix de tracés pour cette nouvelle ligne. Le 10 mars 2016, les élus de Saint-Étienne Métropole ont sélectionné le tracé de référence. Ce tracé emprunte la rue Soulié, la rue Colonel Marey, le chemin du Bardot, le boulevard Fauriat / 8 Mai, la rue Scheurer Kestner. Il tourne ensuite à côté du Zénith, traverse la voie verte pour emprunter la rue de la Robotique, la rue de la Presse et la rue de l'Innovation. Il passe ensuite au Sud du stade Geoffroy-Guichard – allée Durkovic, longe les parkings existants devant le stade, pour emprunter enfin la rue Claude Odde et se raccorder au réseau existant rue Bergson.

Du 4 avril au 20 mai 2016, les éléments plus précis du projet ont pu être présentés et faire l'objet d'échanges avec la population au cours d'une seconde phase de concertation portant principalement sur les aménagements et les conditions d'intégration urbaine du projet : localisation des stations, positionnement de la plateforme tramway dans l'espace public, principes de traitements paysagers...



Prolongement de la ligne 3 du tramway, tracé retenu et présenté au cours de la deuxième phase de concertation du 4 avril au 20 mai 2016.

Les acteurs du projet

Saint-Etienne Métropole, autorité organisatrice de la mobilité, est maître d'ouvrage de l'ensemble de l'opération jusqu'à la mise en service du projet. Elle pilote les études, les dossiers administratifs et les travaux. Enfin elle finance l'opération.

Depuis le 1er janvier 2016, Saint-Etienne Métropole, devenue Communauté Urbaine, est également maître d'ouvrage des voiries, réseaux de chaleur, alimentation en eau potable et assainissement.

L'EPASE est maître d'ouvrage de la ZAC Châteaucreux et de la ZAC Manufacture Plaine-Achille.

Le déroulement de la concertation

Le Conseil de Communauté de Saint-Etienne Métropole a approuvé le programme et l'enveloppe prévisionnelle de l'opération, ainsi que les modalités de concertation envisagées le 1^{er} avril 2015. Les modalités de concertation ont été complétées par la délibération du 4 février 2016 dans le but d'améliorer les échanges avec le public.

La première phase de concertation sur le projet s'est déroulée du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016. Afin d'informer et d'échanger avec les publics concernés, une réunion publique a été organisée le 15 décembre 2015. Un bilan intermédiaire de la concertation a été établi au 15 janvier 2016, et présenté au Conseil Communautaire du 10 mars 2016. Il ressort de cette première phase une mobilisation forte autour du projet : au total plus de 300 personnes ont participé à la réunion publique et 308 avis ont été recueillis.

La seconde phase de concertation s'est déroulée du 4 avril au 20 mai 2016, une seconde réunion publique a été organisée le 26 avril 2016, complétée par l'organisation de trois réunions dans les quartiers les 29 avril, 3 mai et 4 mai 2016. Plus de 200 personnes ont assisté aux réunions et 102 nouveaux avis ont été exprimés.

Les modalités d'information et d'échanges

S'informer

L'information sur la concertation et sur le projet a été transmise à travers différents supports :

- **Un dossier de concertation**, présentant le contexte du projet, les enjeux et les principales orientations du projet, l'enveloppe financière et le calendrier prévisionnel de l'opération : au format papier pour être joint aux registres, au format informatique pour être mis en ligne sur les sites internet des communes concernées (Saint-Etienne et Saint-Priest en Jarez) et de Saint-Etienne Métropole. Dès le 4 avril 2016, il a été complété par **un dossier additionnel** permettant de prendre connaissance des évolutions du projet et de ses principales caractéristiques. ;
- **Des lettres d'information du projet** portant :
 - sur les objectifs du projet, les modalités de la concertation et l'annonce de la réunion publique pour la lettre n°1 ;
 - sur le tracé retenu, les enseignements de la phase 1 de la concertation et l'annonce des réunions publiques pour la lettre n°2.
- **Une page du site internet de Saint-Etienne Métropole** a été actualisée et enrichie durant la période de concertation (page accessible depuis les sites de la Ville de Saint-Etienne, de Saint-Priest-en-Jarez, de la STAS).
- **Des courriers d'information** ont été envoyés pour permettre aux personnes intéressées de s'exprimer par courrier ou pour les inviter à déposer leurs remarques sur les registres, et les convier aux réunions publiques :
 - Aux associations concernées et aux chambres consulaires (CCI, CMA),
 - Aux délégataires du stade (ASSE), du Zénith (DSP), des autres équipements,

- Au Préfet de la Loire et les principaux services de l'Etat concernés (DDT, ABF...)
- Aux principales collectivités partenaires (Département, Région),
- Aux établissements publics locaux (EPASE, EPOA),
- A toutes les communes de la Communauté Urbaine,
- A toutes les entreprises concernées.

Echanger

Au total, près de 70 rencontres ont été organisées au cours de la concertation préalable :

- Deux réunions avec la Chambre de Commerces et d'Industrie, et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat (automne 2015 et printemps 2016),
- Des auditions auprès du Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole,
- Rencontre avec les associations d'entreprises du Technopôle,
- Rencontre avec la majorité des entreprises potentiellement impactées par le projet (dont concession Renault, Garage Philip, AFPA, AxleTech, ICE, DBH, CETIM...).

Une réunion publique a été organisée le 15 décembre 2015 à l'auditorium de la Cité du Design, qui a rassemblé plus de 300 personnes. Après une présentation des enjeux du projet et une vidéo en 3D qui a permis au public d'appréhender les différents tracés à l'étude dans le territoire desservi, un large temps d'échange constructif a eu lieu avec la salle.

Au cours de la seconde phase, une réunion publique a été organisée le 26 avril 2016 au forum du Technopôle. Elle a permis de présenter le tracé retenu ainsi que ses principales modalités d'insertion.

Par la suite, 3 réunions sectorielles visant à présenter les caractéristiques du projet dans les quartiers traversés ont été organisées:

- Le 29 avril au forum du Technopôle ;
- Le 3 mai à la maison de quartier du Soleil ;
- Le 4 mai à l'auditorium du Crédit Agricole.

Ces réunions ont réuni au total plus de 200 personnes et se sont déroulées dans une ambiance attentive, constructive et d'écoute. A nouveau, après une présentation des éléments d'insertion urbaine du tracé retenu, et une vidéo en 3D améliorée, des temps d'échanges et de débats constructifs ont eu lieu avec le public.

Au cours de ces cinq réunions, les participants ont pu faire part de leurs interrogations et avis. Les élus de Saint-Etienne Métropole et les techniciens de la mission tramway ont apporté des éléments de réponse. A l'issue de l'ensemble des réunions publiques, les modalités de participation à la concertation ont été rappelées invitant chacun à participer.

Enfin, le Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole a été saisi par le Président de Saint-Etienne Métropole par courrier du 18 septembre 2015 sur le thème de « la dynamisation du secteur Nord Est de Saint-Etienne Métropole dans la perspective de l'arrivée du tramway ». L'avis du Conseil de développement du 18 mai 2016 a été pris en compte dans le bilan de la concertation.

Contribuer

Le public a pu contribuer et exprimer son avis :

- Sur le registre en ligne de la page dédiée au projet et à la concertation accessible depuis le site Internet de Saint-Étienne Métropole (page accessible depuis les sites de la Ville de Saint-Etienne, de Saint-Priest-en-Jarez, de la STAS). Solution très utilisée par le public lors de la première phase, la Communauté Urbaine de Saint-Étienne Métropole a décidé d'intégrer la possibilité de rendre les avis consultables par tous : un fichier a été mis à disposition à cet effet et mis à jour régulièrement.
- Sur les registres papier consultables dans chaque collectivité concernée par l'opération : Hôtel de Ville de Saint-Étienne, Mairie de Saint-Priest-en-Jarez et au siège de Saint-Étienne Métropole (site Grüner),
- Sur les registres mis à disposition à chacune des réunions publiques,
- Lors des réunions publiques,
- Par courrier, adressé à Saint-Etienne Métropole.

Au total, plus de 500 personnes ont participé aux 5 réunions publiques et 410 avis ont été exprimés répartis de la manière suivante :

Canal d'expression du public	Phase 1	Phase 2	Total	Part
1_Registre en ligne	229	40	269	66%
2_Réunion publique	18	41	59	14%
3_Registre papier	46	11	57	14%
4_Courrier	15	10	25	6%
Total général	308	102	410	100%

Le nombre de participants aux réunions publiques ainsi que le nombre d'avis reçus soulignent une forte mobilisation autour du projet. Bien que la participation ait été plus forte au cours de la phase 1, on constate qu'elle est restée élevée au cours de la phase 2, d'autant que cette dernière phase a été beaucoup plus courte que la première.

La concertation préalable s'est déroulée conformément aux dispositions prévues, et a atteint les objectifs poursuivis :

- donner à chacun la possibilité de s'exprimer et d'être entendu,
- obtenir de la part de participants des retours sur l'opportunité du projet et choisir un tracé,
- obtenir de la part des porteurs du projet des précisions et des explications sur l'insertion du projet à ce stade des études.

Objectifs du bilan

La concertation préalable se conclut par le bilan de concertation qui rend compte des échanges et des avis exprimés par le public. Il est organisé en deux principaux chapitres :

- une reprise du bilan intermédiaire de la concertation réalisée à l'issue de la phase 1 ;
- une synthèse thématique des avis exprimés pendant la phase 2 de la concertation.

En conclusion, le bilan de la concertation indique les principaux enseignements retenus par Saint-Etienne Métropole.

Les prochaines étapes du projet

La validation du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la demande d'ouverture d'enquête à Monsieur le Préfet aura lieu au début du second semestre 2016.

Le présent bilan de la concertation préalable sera joint au dossier d'enquête publique préalable à la DUP de l'opération.

L'enquête publique interviendra au second semestre 2016 en vue d'obtenir la DUP début 2017.

Le démarrage des travaux est prévu au premier semestre 2017.



SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS EXPRIMES PENDANT LA PHASE 1



Ce premier chapitre vise à rendre compte des contributions du public, sous forme de questions ou de commentaires émis du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016 par courrier, sur les registres papier, en ligne ou lors de la réunion publique. Pour ce faire, un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants.

Le maître d'ouvrage a pu apporter certaines réponses pendant cette première phase de la concertation préalable, comme indiqué dans le présent document, notamment :

- dans le cadre de la réunion publique : à travers la présentation du projet ou dans les échanges avec la salle
- dans les documents d'information mis à disposition du public (site Internet, lettres d'information, articles ou dossiers dans le magazine Saintémag).

Le public s'est largement exprimé sur certains sujets comme le montre les tableaux de synthèse ci-dessous qui répertorient les thèmes abordés par ordre décroissant, ainsi que les secteurs géographiques de provenance des avis (lorsque cette information était précisée).

NB : une contribution peut porter sur plusieurs thèmes

Thèmes	% contributions	Total avis
Hypothèses de tracé	47%	146
Desserte	44%	135
Coût	12%	36
Stationnement	9%	29
Amplitude horaire - fréquence Tram et Bus	8%	24
Rue Claude Odde	7%	23
Aménagement pistes cyclables	6%	18
Mode	5%	14

Avis exprimés sur les secteurs	% avis questions	Registre papier	Registre en ligne	Courrier	Réunion publique	Total général
- 1. Soleil (dont Châteaueux)	16%	8	34	5	1	48
- 2. Manufacture Plaine Achille (dont Zénith)	26%	9	64	4	3	80
- 3. Technopôle	14%	5	34	2	2	43
- 4. Etivallière (dont stade Geoffroy-Guichard)	15%	6	35	3	3	47
- 5. La Terrasse	9%	3	20	2	2	27
- 6. Bergson (dont Claude Odde)	7%	4	13	3	3	23

1.1 - La perception de la concertation

De manière générale, le dispositif de concertation a bien été perçu par les personnes qui se sont exprimées dans le cadre de la concertation.

Ainsi, les personnes qui ont manifesté en réunion publique le souhait d'intervenir ont pu le faire. Et les internautes n'ont pas rencontré de difficulté technique pour accéder à l'information et certains ont même souhaité souligner la qualité du dossier de concertation et la possibilité de donner son avis.

- « Avant tout, je voulais dire que le dossier de concertation est très complet et bien fait ».
- « Merci de nous laisser donner notre avis sur ce projet ».



1.2 - Un projet d'envergure métropolitaine

Plusieurs avis indiquent que le prolongement de la troisième ligne de tramway constitue un projet structurant pour l'ensemble du territoire métropolitain :

- « *Il s'agit d'un choix d'impulsion pour toute l'agglomération et un signal qui résonnera au-delà du territoire* ».
- « *J'ai trouvé que c'était un projet intéressant qui a du sens pour qu'à terme Saint-Etienne devienne réellement une métropole où il fera bon vivre. Je trouve qu'on est sur le bon chemin* ».

1.3 - Un projet de transport structurant et attendu pour le développement urbain du territoire

La majorité des avis exprimés sont favorables au projet. En effet, parmi **les 308 avis recueillis** :

- 238 (77%) avis sont favorables au projet de prolongement de la 3^{ème} ligne,
- 58 (19%) avis sont défavorables.
- 12 (4%) avis ne se positionnent pas

1.3.1 - L'amélioration des transports en commun

Plusieurs contributeurs soulignent l'intérêt du projet qui rendra les transports en commun plus attractifs.

- « *Je suis très favorable à la création d'une troisième ligne de tram, dans cette ville qui est la seule de France à n'avoir jamais abandonné ce mode de transport collectif particulièrement adapté, et c'est à son honneur. Saint-Etienne continue sur sa lancée de développement d'une offre de transports collectifs riche, (...)* ».
- « *Ce projet est intéressant car il maille la ville sur des zones aujourd'hui en dehors du centre* ».

1.3.2 - Le projet urbain

Plusieurs contributeurs considèrent que le projet constitue un levier de renouvellement urbain et de développement pour le secteur Nord-Est :

- « *Il s'agit clairement d'un investissement pour le futur qui redonnera du souffle au territoire et constituera le levier privilégié pour le développement de Saint-Etienne. En plus des intérêts écologiques sociaux et économiques, le tram c'est aussi du lien social, la colonne vertébrale du vivre ensemble dans son territoire* ».
- « *Cette ligne de tram est une bonne idée, (...) le tram étant souvent un bon moyen pour améliorer les alentours* ».
- « *Cette infrastructure est une opportunité formidable pour le Nord-Est de la ville* ».
- « *C'est aussi une formidable opportunité pour certains quartiers laissés à l'abandon depuis longtemps (...) de trouver une nouvelle jeunesse. Un vrai projet d'attractivité territoriale !* ».

1.3.3 - La mobilité durable

Plusieurs avis saluent l'objectif développement durable du projet.

- « *(...) il favorise la mobilité durable et l'intermodalité, constitue un levier de développement économique pour le secteur Nord-Est et renforce l'attractivité de la métropole stéphanoise* ».

1.4 - Les enjeux de desserte

1.4.1 - La desserte du quartier Soleil

De nombreux contributeurs et participants soulignent l'intérêt du projet qui participe au renouvellement du quartier du Soleil.

- « *Le point fort de ces 3 scénarios est une bonne desserte du Soleil, quartier qui se meurt par manque de rajeunissement de sa population. Une connexion directe au centre-ville et au Technopôle est donc une très bonne chose !* ».
- « *Bravo pour dynamiser le Soleil en faisant passer un tram moderne, sécurisant, qui vivifiera ce quartier.* ».

Quelques contributeurs s'interrogent néanmoins sur l'opportunité de desservir le quartier du Soleil.

- « *Le passage dans le quartier du Soleil est une erreur. La densité d'habitant est faible. Même avec trois fois plus d'habitants, ce ne serait pas suffisant* ».
- « *La traversée du soleil est une erreur qui rallongera le temps de liaison et desservira au final une zone peu résidentielle ou un service de bus reste plus approprié* ».

1.4.2 - La desserte des équipements sportifs et culturels

L'opportunité de desserte des équipements sportifs et culturels est reconnue par de nombreux contributeurs :

- « *Impensable que les zones d'activités (Technopôle, infrastructures sportives, Zénith, parc des expositions, etc.) ne soient pas desservies correctement. Lorsqu'on vient de la gare de Châteaureux, c'est un véritable casse-tête pour accéder à ces zones pourtant essentielles de Saint-Etienne* ».
- « *Faire passer la ligne par le Zénith et le parc expo pourrait être bien. Ce sont des zones qui nécessitent plusieurs changements de bus afin d'y accéder ce qui est décourageant* ».
- « *Je pense que c'est une très bonne idée de mieux desservir les lieux culturels et sportif de Saint Etienne : plaine Achille, Zénith, stade et d'aider les gens dans leur déplacements quotidiens* ».
- « *Je suis plus que favorable à l'allongement de la troisième ligne de tram. En effet, si notre ville veut se développer encore un peu plus, il est normal de desservir des lieux clés tels que la patinoire, la piscine Sommet, le Fil, le Zénith et bien sûr notre emblématique chaudron* ».
- « *Quel beau projet, je suis convaincu de la nécessité et de l'utilité publique de cette nouvelle ligne. A mon sens celle-ci doit permettre de desservir des lieux importants de notre ville (la plaine Achille, la nouvelle comédie, le Zénith, le stade Geoffroy Guichard ...) permettant par ce biais une mise en valeur de nos infrastructures qui sont actuellement difficiles d'accès pour des piétons* ».
- « *Il serait dommage de ne pas desservir tout le secteur de la Plaine-Achille. Aujourd'hui comme beaucoup de stéphanois pour aller au Zénith ou au Fil j'utilise ma voiture alors qu'il est difficile de se garer mais en transport collectif pas très aisé* ».

Toutefois, on relève de nombreux avis qui s'interrogent sur la pertinence de desservir le Zénith et le stade Geoffroy-Guichard compte-tenu de leur fonctionnement non régulier et de l'importance des flux drainés qui nécessiteront d'interrompre le tramway :

- « Desserte du Stade de foot Geoffroy-Guichard, Avec 18 matchs par an, plutôt en soirée et le week-end, avec potentiellement des spectateurs présent en nombre sur les voies (...). De plus, le stade de foot à une zone de rayonnement de son public de forte distance, allant au-delà de l'agglomération, il est clairement mal honnête de parler de plus de 42000 spectateurs.(...) Même réflexion pour le Zénith, avec une trentaine de représentation par an, plutôt en soirée et le week-end, et avec une zone de rayonnement de forte distance, allant au-delà de l'agglomération (7200 places) ».

Des participants interrogent le niveau de desserte du stade les soirs de match :

- « J'ai des craintes concernant le fonctionnement du tram au moment de forte affluence les soirs de matchs et de concerts. Ainsi je suggère une alternative moins chère et plus rapide au passage rue Claude Odde, consistant à rejoindre l'axe Nord Sud au niveau de la place Carnot ».

D'autres avis considèrent que ces équipements sont déjà accessibles en tramway :

- « Le stade Geoffroy-Guichard et le Zénith ainsi que le parc des expositions sont bien desservis par le tram et les transports actuels ».

1.4.3 - La desserte du Technopôle

Des avis nuancés sur la desserte du Technopôle.

Certains se prononcent en sa faveur :

- « Pour ce nouveau tronçon, il faut absolument relier le Technopôle à la gare de Châteaueux. Ça simplifierait grandement les déplacements de nos salariés et clients venant en train ».
- « Moi je travaille au technopôle et je galère pour arriver à l'heure et à trouver une place tous les jours ça sera un vrai confort de vie. J'ai vraiment hâte!! ».
- « La Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA), dont le siège est directement concerné par le tracé est favorable au renfort du maillage des TC sur le Technopôle et à l'amélioration du temps de parcours entre Châteaueux et Terrasse qui facilitera l'accès au CMA ».

D'autres ne jugent pas opportun de desservir le Technopôle dans la mesure où la majorité des actifs s'y rendent en voiture.

- « Les personnes qui travaillent à la Technopôle proviennent globalement de l'extérieur de la ville, donc viennent en voiture par l'A72 ».
- « Le Zénith, le Technopôle et le stade rayonnent largement sur l'agglomération et disposent d'une offre de stationnement suffisante favorisant l'accès en voiture ».

1.4.4 - La liaison entre Châteaueux et La Terrasse

De nombreux avis sont favorables à la création d'une liaison entre Châteaueux et La Terrasse.

- « Ce projet (...) est attractif car la desserte La Terrasse-Châteaueux est très difficile voire inexistante, sauf à passer par le centre-ville ce qui est très long ».

- « Cette ligne permettra d'éviter d'entrer dans le centre- ville pour rejoindre la gare de Saint- Etienne Châteaueux depuis la terrasse (...) L'accès sera également plus rapide pour rejoindre l'hôpital nord ou la faculté de médecine depuis la gare ! ».

- « L'intérêt de cette réalisation, (...) serait, s'il arrive jusqu'à la Terrasse, de pallier au blocage des trams dans la Grand'rue lors de manifestations (...). Il pourrait permettre aussi d'effectuer plus rapidement le trajet de la gare Châteaueux à l'Hôpital Nord, hôpital qui exerce une attraction croissante sur la région et bien au-delà ».

Des contributeurs considèrent que cette liaison est déjà assurée par le tram actuel et le TER.

- « L'argument liaison Châteaueux – La Terrasse, il me semble qu'il y a déjà une ligne de tram qui propose ce trajet. Le gain de temps sera minime et uniquement pour le tracé scénario 2 car moins tortueux et plus court ».

- « Je m'étonne qu'il soit dit dans la présentation qu'il n'est pas possible aujourd'hui d'aller de Châteaueux à Terrasse alors que c'est faisable en tram (30mn) ou en train (5mn) ».

- « Relier la Terrasse est inutile, il vaut mieux désenclaver 2 quartiers en allant jusqu'à Montreynaud et y faire une boucle de retournement ».

1.4.5 - Le quartier de Montreynaud

Plusieurs contributeurs et participants regrettent que le quartier de Montreynaud ne soit pas directement desservi par le tramway et souligne l'intérêt des variantes A et B qui permettent de se rapprocher de ce quartier.

- « Desservir Montreynaud permettrait de désenclaver ce quartier qui en a besoin ».

- « Je soulève la problématique des ruptures des charges pour Montreynaud. Il serait préférable que Montreynaud soit un pôle de destination ».

- « Les variantes A et B sont intéressantes dans la partie pour la desserte de Montreynaud. La mauvaise desserte de ce quartier est connue et cela permettrait d'ouvrir ce quartier d'habitat social à la ville ».

- « Je suis assez déçu que la desserte de Montreynaud ne soit qu'une variante et non un véritable scénario. Le poids de la population et des emplois, la possibilité de rattacher le quartier au centre- ville devrait permettre de justifier les dépenses supplémentaires dues à l'allongement du parcours ».

1.4.6 - Les secteurs du Pont de l'Ane et de La Métare

Certains avis ne sont pas favorables à la desserte du secteur Nord Est et lui préfèrent la desserte du secteur Pont de l'Âne-La Métare.

- « Si je salue l'idée d'une troisième ligne de tramway, je ne comprends pas le choix de sa destination, la Terrasse étant déjà desservie. Pourquoi ne pas envisager Châteaueux > La Métare via le cours Fauriel ? Cette ligne serait entre autres utile quotidiennement aux lycéens de Benoit Fourneyron ainsi qu'aux étudiants de l'Université/IUT de St-Étienne ».

- « Il est souhaitable que le prolongement du tram T3 profite également au futur pôle commercial de Monthieu, proche des tracés prédéfinis. En effet, avec la desserte du futur grand centre-commercial, le tramway serait bien utilisé tout au long de la journée au vu des tracés qui desservent plutôt des équipements culturels qui attirent la clientèle qu'en soirée ».

- « De même, est-il plus urgent aujourd'hui de développer une ligne de tram pour des salariés venant pour la plupart de l'extérieur de la ville en automobile ou de relier convenablement le quartier étudiant de la Métare au centre -ville ? ».



1.5 - Le coût et le financement du projet

1.5.1 - Le coût

Plusieurs contributeurs et participants se sont exprimés sur le coût élevé du projet :

- « En clair, le surdimensionnement du projet est contraire à une approche durable. Car le projet tel qu'il est envisagé aujourd'hui est au-dessus des capacités budgétaires de l'agglomération stéphanoise. Un investissement qui atteindra probablement 100 millions d'euros ne pourra se faire sans dégrader durablement ses comptes par un recours à un endettement massif ».
- « Projet bien trop coûteux pour une ville déjà bien endettée, ce projet présente très peu de bénéfices pour la population stéphanoise ! il ne s'agit pas d'axes majeurs, ces quartiers sont très bien accessibles autrement ! ».
- « Coût d'investissement annoncé qui semble sous-estimé compte-tenu des ratios annoncés par le CERTU ».

1.5.2 - Le financement

Plusieurs participants et contributeurs s'inquiètent de l'impact du projet sur les impôts locaux.

- « Pour financer ce projet de 80 M€ HT sans augmenter les impôts locaux (promesse de campagne lors des dernières élections municipales), vous allez endetter la métropole sur 20, 30, 40 ou 50 ans supplémentaires.
- « Le coût financier sera insupportable et viendra alourdir des impôts locaux déjà conséquents ».
- « Je suis convaincu du bienfait économique de projet pour la ville mais je m'interroge sur son financement ».

1.6 - L'insertion du projet et ses effets sur le cadre de vie

1.6.1 - La maîtrise du foncier

Des participants interrogent le maître d'ouvrage sur d'éventuelles expropriations.

1.6.2 - L'insertion du tramway rue Claude Odde

De nombreux avis s'interrogent sur la pertinence et la faisabilité d'insérer le tramway rue Claude Odde compte-tenu de la présence de deux ouvrages d'art : le pont de chemin de fer et le pont routier. Les trois scénarii à l'étude empruntent cette rue.

- « Je ne suis pas convaincu de l'arrivée de la ligne de tram sur Bergson (hauteur du pont, rayon de courbure, espace disponible, suppression d'un passage automobile sous la ligne de train avec 2 sens de circulation, place du piéton et du vélo) ».
- « J'habite l'immeuble Olympica situé rue Claude Odde et je m'inquiète de l'empiètement du projet sur l'aménagement actuel (présences d'arbres et de 8 places de parking) et de la possibilité d'accéder au parking de l'immeuble.
- « Pourquoi les différents scénarios du prolongement de la ligne T3 passent tous nécessairement par la rue Claude Odde. Rue relativement étroite qui une fois le passage du tram laissera peu de place à la circulation des riverains ».

- « Le raccordement au niveau de la rue Claude Odde est la plus grosse aberration du projet ».
- « Le raccordement par la rue Claude Odde me semble très compliqué par manque de place et des différents réseaux se trouvant sur le secteur (voie SNCF, couverture du Furan). Quant au raccord de la voie avec le réseau existant, je plains d'avance les riverains pour le bruit dans la courbe ».

1.6.3 - L'évolution du cadre de vie

Un projet de tramway s'accompagne d'aménagements urbains sur tout son parcours, améliorant ainsi le cadre de vie et les conditions de circulation des différents modes de transport. En ce sens, les avis en faveur du projet de prolongement du tramway sont nombreux.

- « Je suis bien sûr favorable à la troisième ligne de tram. En plus de la desserte supplémentaire apportée par cette ligne, elle permettra de retravailler les rues de ces quartiers et les rendre plus agréables ».
- « Pour ancrer votre projet dans les objectifs de l'urbanisme actuel où les transports doux et l'environnement sont au cœur des préoccupations, nous proposons de juxtaposer à la ligne de tram une voie verte pour piétons et cycles se mariant à l'environnement tout en étant moderne, faisant honneur à notre titre de ville du design ».
- « Nous soutenons le projet de tramway qui va changer la physionomie des quartiers, va contribuer à l'apaisement de la vitesse et à la facilité de circulation des vélos ».

D'autres avis sont exprimés sur des sujets liés à l'évolution du cadre de vie, comme la rénovation de l'habitat ancien.

- « Les copropriétés sont très vieillissantes et les parties communes se dégradent. Y aura-t-il une OPH comme cela s'est passé dans des copropriétés de la ville ? nous essayons de faire des travaux d'embellissement mais à petite vitesse. Un système de soutien serait le bienvenu ».
- « Possibilité de prévoir des fonds pour faciliter la rénovation de l'immobilier ancien. La chute du prix au m2 ne permet pas aux propriétaires de se lancer seuls dans les rénovations de copropriétés endettées ou en situations financières dégradées ».

Certains avis exprimés s'inquiètent des nuisances sonores qui seraient générées par le tramway, ou émettent des craintes quant au risque d'insécurité lié à cette nouvelle ligne de transport pour les piétons, notamment aux abords des établissements scolaires.

1.7 - L'impact sur le stationnement

1.7.1 - Stationnement sur voirie

Plusieurs avis émis font part d'inquiétudes quant à l'impact du tramway sur les capacités de stationnement :

- « Chef d'entreprise à domicile, j'utilise ma voiture dans le cadre de mon activité pour des rendez-vous et des livraisons. Les places de stationnement seront-elles préservées ? ».

1.7.2 – Parkings relais

Des avis ont été exprimés sur la réalisation de parkings aux abords des stations :

- « Je pense qu'il serait également nécessaire, que soit créé à proximité de la Terrasse, un très grand parking relais qui favoriserait davantage le stationnement à l'extérieur de la ville et une plus importante utilisation des transports en communs, tout ceci avec une meilleure indication des parkings relais depuis l'autoroute pour guider correctement les personnes qui ne sont pas familiarisées avec une circulation comme elle l'est à Saint-Etienne ».
- « Mettre le parking relais sur le parking du CETIM abrité et en plusieurs étage afin de densifier et libérer des places de parking en surface afin de favoriser les cheminements piéton et cycliste et rendre la zone plus végétalisée. L'autre avantage de cet emplacement, c'est d'être au cœur du Technopôle, d'être plus proche du Zénith et du stade, d'être à la fois proche du boulevard Georges Pompidou, et à la fois les voiture provenant de la rue Charles Cholat, cette proposition évite de créer un arrêt de tram uniquement pour le parking relais sur le boulevard Georges Pompidou ».

1.8 - Les modes doux

1.8.1 - Les vélos

Quelques avis se sont exprimés en faveur de la réalisation de pistes cyclables afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les autres modes de transport :

- « Que les voies cyclables inhérentes au projet tram soient pensées pour les usagers du vélo, c'est-à-dire de part et d'autre de la voie de tramway (comme à centre 2). Sinon elles serviraient plutôt de parking à voitures ».
- « Les cheminements cyclables et piétons doivent faire partie intégrante du projet notamment sur les aspects de sécurité, cheminement continu et pratique ».
- « Le tramway serait en contradiction avec le projet de voie verte s'il empruntait la voie ferrée ».

1.8.2 - L'accessibilité

Plusieurs expressions du public ont porté sur l'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite et handicapées :

- « Je souhaite connaître les aménagements prévus pour les cheminements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) vers les stations ».
- « Etant atteint d'un handicap, j'éprouve beaucoup de difficultés à me déplacer et les bus n'ont pas toujours un accès possible et simple pour les personnes dans ma situation. Le tram est par contre très pratique et entièrement "accessibilisé" maintenant et c'est un plaisir d'effectuer des déplacements avec. Étant donné la construction du "pôle culturel" et la proximité de nombreux organismes de formation (ainsi que d'entreprises susceptibles de fournir des emplois), il me semble nécessaire que la zone Plaine Achille / Zénith / Technopôle soit plus accessible. Cela permettrait également aux habitants des environs du secteur de rejoindre plus facilement le centre-ville ».

1.9 - L'intermodalité, la réorganisation du réseau

1.9.1 - L'articulation avec la voiture

Des avis s'inquiètent de l'impact négatif que pourrait avoir le tramway sur les conditions de circulation routière.

A contrario, d'autres avis soulignent l'impact positif du tramway qui permettra de diminuer la circulation automobile et les nuisances engendrées. La diminution du nombre de voies de circulation est également identifiée comme un objectif :



- « Donc, mon avis et mes demandes d'aménagements sont simples : profitez de cet aménagement tramway pour faire la part belle aux modes doux, (...) pour végétaliser un maximum d'espace, et, surtout, réduire au maximum l'espace laissé à l'automobile. 1 voie maximum doit suffire. Le stationnement partout ne doit pas être encouragé ».

1.9.2 - L'articulation avec le bus

L'articulation du tramway avec les lignes de bus apparaît comme un sujet de préoccupation fort. Les participants s'inquiètent de la suppression de lignes de bus ou de la diminution de l'offre avec la mise en service du tramway, notamment pour le quartier de Montreynaud.

1.10 - Le fonctionnement du futur tramway

1.10.1 - Le choix du mode et les alternatives évoquées

Les contributeurs sont en majorité satisfaits du mode proposé. La qualité de service élevée (rapidité, fiabilité et confort) qu'offre le tramway suscite l'adhésion.

- « Il est évident que le tram est plus attractif que les bus (plus rapide et plus fréquent) et peut être une solution aux engorgements car la circulation aux heures de pointe est un véritable casse-tête ! ».

Cependant, certains participants et contributeurs jugent ce mode trop onéreux et suggèrent d'autres alternatives (bus à haut niveau de service, trolleybus, ligne hybride) :

- « Ne serait-il pas plus rapide et moins coûteux, de créer une ligne de bus en site propre à haut niveau de service? Et le trolley, n'a-t-il pas d'avenir ? ».
- « Par ailleurs, cette ligne de tram ne se justifie pas du tout et plutôt que d'investir lourdement et de ne plus avoir le choix de faire machine arrière une fois les rails posés : mettez en place plus de lignes de bus et optez pour des véhicules moins polluants ou hybrides. Rêvons un peu : pourquoi ne pas envisager un métro souterrain ? ».
- « Est ce qu'une solution d'une ligne de bus à heure régulière et mise en site propre sur une grande partie avec quais adaptés telle que cela s'est mise en place dans la ville de Nancy a été étudiée ? ».
- « Une autre solution technique existe : le bus express hybride, qui permettrait tout à la fois : De répondre à la nécessité de développer le transport en commun et de réduire les pollutions et émissions de CO2. D'améliorer significativement la qualité du service rendu aux usagers. (fréquence, confort, connexion au centre-ville). De ne pas grever durablement les finances publiques grâce à un investissement supportable par la collectivité estimé à 20 millions d'euros ».

Le tram-train a également été évoqué comme solution alternative dans quelques avis :

- « Je suggère de réutiliser l'ancienne voie ferrée de fret dans secteur de l'Etivallière, ce qui permettrait d'envisager un prolongement vers le quartier du Pont de l'Âne, voire une ligne métropolitaine qui irait d'Andrézieux à Rive-de-Gier à Firminy via le centre-ville de Saint-Etienne ».

1.10.2 - Les prévisions de trafic

Des contributeurs et participants s'interrogent sur les prévisions de trafic :

- « Je m'interroge sur la pertinence du projet et sur le trafic supplémentaire attendu compte tenu de la vocation industrielle et de loisirs des générateurs desservis par les différentes variantes envisagées. Le Zénith, le Technopôle et le stade rayonnent largement sur l'agglomération et disposent d'une offre de stationnement suffisante favorisant l'accès en voiture ».
- « La fréquentation potentielle ne sera pas suffisante et n'atteindra pas les 30 000 voyageurs par jour, standard communément admis pour valider la substitution d'un service de bus par le tramway ».

1.10.3 - L'offre de service du tramway

Des contributeurs sont intervenus sur l'amplitude horaire du tramway. Ils demandent une circulation adaptée aux horaires des équipements sportifs et culturels qu'il dessert notamment :

- « Ce projet n'est rien et ne trouvera pas son public s'il ne va pas de pair avec une réflexion sur les horaires de desserte des lignes de tramway et sur le schéma global de desserte de la ville. Ainsi, pour exemple, quelle logique clientèle et de service apportez-vous quand il faut attendre 30mn un tram un samedi à 22h ou être obligé de rentrer à pied quand on arrive par le dernier train de Lyon (comme à l'heure actuelle) alors que l'objet même de cette nouvelle ligne est de desservir la gare et les équipements culturels ? ».

Certains avis jugent prioritaire d'améliorer la fréquence et l'amplitude horaire sur le réseau actuel notamment le soir plutôt que d'étendre la troisième ligne :

- « C'est un très beau projet de développement économique et culturel. Néanmoins, Saint-Etienne devrait d'abord se concentrer sur la performance de son réseau actuel avant de vouloir l'agrandir ».
- « Avant de faire une troisième ligne de tram, je pense qu'il faudrait augmenter la fréquence des bus et tram sur les lignes existantes, notamment le soir (au moins le vendredi et le samedi) où il est difficile de sortir en ville pour un resto en transport en commun ».
- « Il faut qu'il roule le soir régulièrement autrement ça ne sert à rien et il ne faut pas qu'à cause de cette nouvelle ligne, il y ait moins de tram sur les autres ».



A l'issue de la première phase de concertation, il apparaît une adhésion générale au projet de prolongement de la 3^e ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une forte participation de la population. L'opportunité du projet et le fait qu'il participe au développement et à la valorisation urbaine du territoire nord-est de Saint-Etienne a été fortement relayé.

Fortes de cette adhésion et prenant en compte les nombreuses propositions et interrogations du public, les études se sont poursuivies au cours du premier trimestre 2016 : elles ont permis de présenter aux élus plusieurs choix de tracés pour cette nouvelle ligne.

Le 10 mars 2016, les élus de Saint-Étienne Métropole ont retenu le tracé de référence. Sur cette base, s'est déroulée la seconde phase de concertation du 4 avril au 20 mai 2016. Elle avait pour objectif de présenter à la population les principes d'intégration urbaine du projet sur la base du tracé retenu.

Ce second chapitre rend compte des contributions du public, sous forme de questions ou de commentaires émis du 16 janvier au 20 mai 2016 par courrier, sur les registres papier, en ligne ou lors de la réunion publique. Pour ce faire, un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants.

Le public s'est largement exprimé sur certains sujets comme le montre les tableaux de synthèse ci-dessous. On constate notamment des avis similaires à la première phase de concertation mais aussi l'expression de nouvelles attentes, avis et questionnements.

NB : une contribution peut porter sur plusieurs thèmes

Thèmes	% contributions	Total avis
Circulation	20,5%	21
Stationnement	19,6%	20
Tracé retenu	18,6%	19
Positionnement et services en station	17,6%	18
Prise en compte des modes doux	11,8%	12
Evolution du cadre de vie	9,8%	10
Le fonctionnement du futur tramway	7,8%	8
Coût et financement	6,8%	7
Rue Claude Odde et boulevard Thiers	5,8%	6
Intermodalité	3,9%	4
Autre : aménagement rue Grouchy, passerelle gare de Chateaucieux, pars à chiens)	3,9%	4
Concertation	1,9%	2
Sécurité	1,9%	2
Travaux	1,9%	2
Indemnisation des commerçants	1,9%	2
Emploi	1%	1



2.1 – Un projet dont le soutien populaire est confirmé

A l'issue de la phase 1 de la concertation, 77% des 308 avis recueillis étaient favorables au projet de prolongation du tramway. Ce constat est confirmé à l'issue de la seconde phase. En effet, parmi les 102 avis recueillis :

- 54% soutiennent l'opportunité du projet et le choix du tracé,
- 26,4% sont défavorables,
- 20,6% portent sur des questionnements et n'affirment pas une position tranchée sur le projet.

En intégrant les avis de la phase 2, au total ce sont 71% des 410 avis qui soutiennent le projet :

- « Parfait ! Beau projet ! »
- « Dans le cadre de la concertation que vous avez lancée sur le prolongement de la 3^eème ligne de tramway de Saint-Etienne Métropole, je suis heureux de vous confirmer l'avis pleinement favorable du bureau de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) de la Loire sur ce projet d'infrastructure. »

Comme lors de la phase 1, les avis favorables insistent majoritairement sur les bénéfices du projet en matière de développement urbain pour le quart nord-est de Saint-Etienne, d'amélioration du cadre de vie et aussi pour une desserte renforcée des équipements d'envergure métropolitaine.

A contrario, les opposants expriment majoritairement des inquiétudes sur le coût et le financement de cet investissement :

- « Pourquoi endetter encore plus la ville pour un projet qui n'apportera rien de plus ? »
- « La ville de Saint-Etienne et ses habitants ont-ils les moyens pour financer cette ligne de tramway sans mettre en péril les années futures ? »

2.2 – La croissance du quart nord-est et l'évolution du cadre de vie comme principaux bénéfices

Plusieurs contributeurs considèrent que le projet constitue un levier de renouvellement urbain et de développement pour le secteur Nord-Est de la ville de Saint-Etienne :

- « Je suis très favorable à cette ligne de tram, qui devrait permettre de redévelopper un large secteur et élargir d'autant le centre-ville. Plus qu'un renforcement de l'offre en matière de transport, il me paraît être un véritable projet urbain. »
- Le Conseil de développement de Saint-Etienne Métropole estime que « l'investissement public devrait permettre, à moyen terme, de susciter les investissements privés pour amplifier la rénovation urbaine du secteur. »

Plus particulièrement, les participants insistent sur le fait que le projet améliorera le cadre de vie le long du tracé grâce à la réalisation de nouveaux aménagements. Ils formulent alors des attentes en matière d'aménagements paysagers ou d'équipements en station.

- « J'habite au Soleil et je suis favorable au projet car celui-ci permettra de moderniser le quartier. »
- « Beau projet. La ville ne cesse de s'améliorer. »
- « Les projets de cette ampleur dynamisent et modernisent notre ville. »
- « L'aménagement paysager doit être aussi concret. Par exemple : mettre du gazon sur les lignes de tram et non pas du synthétique comme il y en a sur l'axe Carnot-Terrasse. »

- « Au-delà de l'espace vert que constitue le parc François Mitterrand, le Conseil de développement suggère d'introduire plus de « Nature en ville » ! »
- « Le Conseil de développement de Saint-Etienne Métropole a également réfléchi à quelques préconisations sur les services proposés en stations : créer des plans d'accès design aux grands équipements, aux entreprises avec indication des temps de parcours piétons ; équiper les abribus des principales stations avec des écrans, dans l'idéal interactif via un Smartphone à proximité directe (technologie NFC) qui permettent de se promener au sein d'une présentation interactive... »

2.3 – Le choix du tracé et la desserte des équipements

Thème principal de la phase 1 de concertation, plusieurs contributeurs de la phase 2 soulignent l'intérêt du projet par la nouvelle desserte offerte. Ainsi le tracé retenu satisfait aux avis exprimés depuis l'ouverture de la concertation.

- « Bon choix de tracé, c'est un itinéraire qui dessert le maximum d'équipements ».
- « Je pense que ce projet est très cohérent au niveau du tracé qui dessert bien les zones d'habitation, de travail et de loisirs ».
- Le Conseil de développement de Saint-Etienne Métropole propose même que « le slogan de cette nouvelle ligne pourrait être « Tout à portée de tram » : en effet sur cette ligne on peut habiter (Soleil et arrière Châteaueux), travailler (Technopôle...), se cultiver, faire du sport, se former (AFPA, Campus Manufacture), voyager (Châteaueux) et via ses jonctions avec les lignes 1 et 2 se soigner (Hôpital) et s'instruire (de l'école à l'université).

En complément, près de 10% des avis exprimés font la demande d'une nouvelle station au niveau de l'AFPA au débouché du boulevard du 8 mai 1945 :

- « Monsieur, sur les premières hypothèses publiées dans la presse, il semble qu'il n'y ait pas d'arrêt prévu devant le centre AFPA de Saint-Etienne située au 28-30 boulevard du 8 mai 1945. Nous accueillons en moyenne chaque jour entre 300 et 350 personnes sur notre centre de formation et une partie de notre personnel et une majorité de stagiaires viennent en transport en commun. Aussi il me semble important qu'un arrêt "AFPA" existe sur cette ligne. »
- « D'après le plan, je trouve les deux stations, boulevard du 8 mai 1945 et rue Scheurer-Kestner, assez éloignées. Pourriez-vous prévoir une station supplémentaire, car ce secteur concerne beaucoup d'habitation ? »
- Il manque un arrêt au niveau du carrefour Muller/Pompidou/Kestner qui desservirait l'AFPA, la mosquée (très fréquentée le vendredi avec les problèmes de stationnement), le futur parc relais prévu à l'angle de la rue du Soleil et du boulevard Pompidou, la piscine, le parc expo et les habitations voisines. Cet arrêt me semble indispensable !! »

Quelques participants regrettent que le tracé ne permette pas une desserte plus fine de la Plaine-Achille :

- « Je trouve vraiment dommage que le tramway ne s'arrête pas plus près des équipements de la Plaine Achille (piscine, Comédie, etc.) ».
- « Je trouve que l'arrêt de tram "Plaine-Achille" est très bien pour la desserte du Zénith mais reste trop loin du pôle piscine/bowling/patinoire. Un arrêt à mi-chemin entre les 2 sites seraient, je pense, plus judicieux ».



Enfin, une partie des participants maintient sa préférence pour d'autres tracés ou pour la réalisation d'un projet plus ambitieux :

- « Je me permets, pour la seconde fois, de vous proposer une solution économique desservant tous les sites de votre projet et d'autres en plus dans un rayon de 300m de marche à pied (stade de Méons, douane, marché de gros, Brico-dépôt restaurants et toutes entreprises du secteur). En effet il existe une voie SNCF tout à fait désaffectée qui rejoint la gare marchandise du Pont de l'âne. Ce tracé est parfaitement réalisable à cout nettement inférieur. »
- « Je suis favorable au projet et au tracé retenu. Cependant, je regrette que celui-ci ne soit pas assez ambitieux et ne permette pas une desserte du secteur du Pont de l'Âne et du bas du quartier de Montreynaud. »
- « Pourquoi le tram ne ferait-il pas un petit détour par le boulevard Jules Janin pour arriver sur la place Carnot, ce qui serait tout de même très pratique pour les week-ends ? »
- « La ligne dessert un certain nombre d'équipements et sites d'intérêt métropolitain. Pour amplifier la dimension métropolitaine de la ligne de tramway, il serait opportun, à court terme, de réfléchir à d'autres formes de connexion pour permettre un rabattement des flux depuis les entrées Est de la ville en provenance de l'A72, du parc de Méons, des communes de La Talaudière, Sorbiers, Saint-Jean Bonnefonds et peut-être demain de l'A45. Une extension du réseau de tramway en ce sens pourrait être étudiée en vue d'une réalisation future » (Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole).

2.4 – Les enjeux d'insertion du projet

Objectif principal du maître d'ouvrage lors de la seconde phase de concertation, c'est la thématique qui a reçu le plus d'avis de la part du public. En effet, près de 60% des avis exprimés portent sur les modalités d'insertions du projet.

2.4.1 – La circulation

Beaucoup d'avis s'interrogent sur l'impact que pourrait avoir les reports de trafics sur la circulation dans les rues adjacentes à la plateforme du tramway. Ces questions concernent principalement le quartier du Soleil en lien avec la mise en sens unique des boulevards Fauriat et 8 mai 1945 :

- « Le tracé de la troisième ligne de tram, va entraîner la mise en sens unique du boulevard Fauriat et donc un report sur la rue de Monteil. Le fait d'augmenter le trafic sur cette rue va augmenter la dangerosité de ce secteur où 3 écoles sont présentes. Il sera indispensable de profiter de l'arrivée du tram pour instaurer une zone 30 sur le parcours complet de cette rue (angle du boulevard Fauriat vers l'agence Europcar) jusqu'à la place Garibaldi ».
- « Avez-vous analysé le surplus de voitures bloquées entre la rue de la Montat et le boulevard Fauriat vu l'unique sens de ce boulevard ? Une action est nécessaire sur la rue de la Montat pour canaliser les voitures supplémentaires ».
- « Je suis contre la mise à sens unique des boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945. En effet, il semble que vous n'ayez pas suffisamment pris en compte les reports de circulation dans les rues adjacentes du quartier qui ne sont pas adaptées à la réception d'une circulation supplémentaire. »
- « J'habite impasse Marcel Berne et je suis très inquiète de l'augmentation du trafic prévu sur la rue du Docteur Henri et Bernard Muller ! Surtout qu'il s'agit de l'un des carrefours les plus pollués de la ville de Saint-Etienne. »

Les habitants du quartier Bergson s'interrogent également sur le futur plan de circulation après la mise à sens unique de la rue Claude Odde :

- « J'habite dans la résidence Olympia, située rue Claude Odde, et je souhaite savoir si la circulation des poids lourds sera toujours possible après la mise en service du tramway ? Par ailleurs, je souhaite également connaître les détails de la transformation de l'impasse Grouchy en rue et notamment la future circulation envisagée dans ce secteur ».
- « Habitante de la résidence des Ecrins, je constate que la rue Barrouin est embouteillée tous les jours entre 17 heures et 19 heures. Je crains donc que les reports de flux aggravent cette situation ! Par ailleurs, il me semble que la rue Poylo n'est pas large : vous rencontrerez des difficultés de circulation si les flux de poids lourd augmentent. »

2.4.2 – Le stationnement

Plusieurs avis émis font part d'inquiétudes quant à l'impact du tramway sur les capacités de stationnement. C'est l'un des thèmes les plus abordés au cours de cette phase. Il concerne l'ensemble des secteurs traversés.

- « J'habite au 15 rue Louis Soulié, il y a 9 appartements donc 9 ménages et 9 voitures. Vous annulez, avec ce nouveau tram, une vingtaine de places de stationnement, occupées actuellement nuit et jour. N'allons-nous pas être dans l'obligation de devoir quitter l'immeuble ? En effet il sera désaffecté puis invendable sans solution de stationnement ! »
- « J'habite rue Soulié et je m'inquiète de la suppression des stationnements dans cette rue. Je n'y suis pas favorable car certains riverains ne disposent pas de stationnements privés. Où pourrions-nous stationner à l'avenir ? »
- « Cliente de la boulangerie du Soleil, comment pourrais-je me garer pour consommer dans les commerces du quartier ? »
- « Bonne idée que cette nouvelle ligne de tram ! Par contre le stationnement sur certaines voies du tracé est déjà très compliqué, notamment rue de la Presse, il faut impérativement prévoir des emplacements suffisants ».
- « Nous sommes préoccupés par la disparition d'un nombre important de places de stationnement dans la zone du Technopole et serons très attentif aux propositions alternatives faites aux entreprises riveraines concernées pour leur personnel, pour leurs clients et leurs fournisseurs ». (CMA Loire)
- « En tant que directeur technique de DTF je crains pour mon entreprise, située au Sud-Est de la rue de la Presse, de subir des reports de stationnement à proximité ou directement sur notre parking en raison de la suppression totale des stationnements rue de la Robotique et une partie de ceux situés sur les rues de la Presse et Bénévent ».
- « Habitante de la résidence Olympia, où pourrions-nous stationner après la suppression des stationnements rue Claude Odde ? »

2.4.3 – La prise en compte des modes doux

Comme lors de la phase 1, les cyclistes et les piétons ont largement participé à la concertation. Une dizaine d'avis s'est à nouveau exprimée en faveur de la réalisation de pistes cyclables dédiées et confortables afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les autres modes de transport :

- « J'attire votre attention sur le fait qu'un aménagement tel que le tram doit permettre aussi une cohabitation avec les moyens de mobilité douce : il faut soit prévoir des pistes cyclables comme c'est le cas du côté de centre 2, soit rendre le site du tram accessible et autorisé aux vélos. »



- « Je souhaiterais que l'aménagement cyclable soit bien pris en considération et que l'expérience des aménagements qui ont été réalisés sur la seconde ligne de tram ne soit pas réitéré (passage cyclable sur trottoir avec des avec piétons qui est dangereux) ».

Le Conseil de développement de Saint-Etienne Métropole s'est également exprimé en faveur de la création de nouveaux itinéraires :

- « Les aménagements du projet urbain devront permettre de multiplier les liaisons inter quartiers via les modes doux : pistes cyclables, cheminements piétons » (Conseil de développement)

2.4.4 – L'insertion du tramway rue Claude Odde

Malgré de nouvelles réponses apportées par les porteurs du projet, quelques participants s'interrogent toujours sur la faisabilité de l'insertion du tramway rue Claude Odde compte-tenu de la présence de deux ouvrages d'art : le pont de chemin de fer et le pont routier. La faisabilité de l'insertion entre la rue Claude Odde et la rue Bergson est aussi questionnée.

- « Je suis toujours attristé de voir arriver la ligne de tram par la rue Claude Odde. A-t-on bien mesuré les risques d'inondation de la voie du tram sous le boulevard Thiers et la voie SNCF? »
- « Je m'interroge sur la faisabilité de l'insertion de la plateforme du tramway entre les rues Claude Odde et Bergson. Le virage me paraît trop serré pour que le tramway puisse tourner : une solution alternative a-t-elle été envisagée ? »

2.5 – L'offre de service du tramway

Des contributeurs sont intervenus sur l'amplitude et sur la fréquence horaire du tramway. Majoritairement, ils déclarent attendre une amélioration par rapport à la situation actuelle.

- « Ce qui me semble primordial, c'est la cadence et l'abondance du passage de rames ».
- « Il serait aussi important de faire en sorte d'aménager les horaires pour que le tram soit vraiment attrayant, il faut qu'il y ait le moins d'attente aux stations ».
- Est-il envisagé une desserte spécifique et renforcée les soirs de match ?
- Prévoyez-vous des voies de stockage supplémentaires à proximité des grands équipements pour limiter les temps d'attentes lors d'événements.

Quelques participants questionnent également le futur schéma d'exploitation de la ligne :

- « Est-il pertinent de maintenir la ligne T2 ? Si la fréquence de la nouvelle ligne est suffisante, augmentez la fréquence de la T3 avec un changement « Place du Peuple » pour la partie Peuple-Bergson ? »
- « En matière d'exploitation, le Conseil de développement souligne que le scénario d'exploitation retenu devra permettre de préserver des évolutions vers d'autres modes d'exploitation notamment un fonctionnement en boucle pour la ligne T2. Il devra permettre également de rejoindre l'Hôpital Nord dans de bonnes conditions via des interconnexions adaptées ».
- « En matière de contribution de la nouvelle ligne à la revitalisation et à l'animation du centre-ville, il nous paraît nécessaire que le tracé prévu comprenne dès sa création la possibilité de bifurquer directement de la rue Claude vers le centre-ville » (CMA Loire).

2.6 - L'intermodalité

Au cours de la seconde phase de concertation, quelques contributions ont porté sur la prise en compte d'une bonne intermodalité entre le tramway et les lignes de bus. Par ailleurs, des participants ont demandé la réalisation de parkings de rabattement :

- « Le projet comprend-il la réalisation d'un nouveau parking-relais sur le parking actuel du SRT ? Cela me semble être une bonne idée ! »
- « De telles solutions, assorties d'un parking relais judicieusement positionné à la sortie de l'A72 et en visibilité de la ligne de tramway, permettraient de capter de nouveaux flux de population et de leur faciliter l'accès au centre-ville. La fréquentation de la ligne gagnerait en rentabilité, le commerce de centre-ville en bénéficierait tout en participant à la réduction des nuisances de pollutions... » (Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole)

Enfin des avis ont insisté sur l'importance de l'intermodalité entre le tramway, les piétons et les cycles. Le Conseil de Développement évoque aussi cette nécessité dans son avis :

- « Le développement des stations Vélivert à proximité des stations du tramway est un atout essentiel à la réussite du volet intermodal du projet ».
- « Les itinéraires piétons sont indispensables à la meilleure circulation des usagers : ils permettent de relier différents équipements et peuvent avoir une fonction sociale et patrimoniale »



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



En conclusion, il ressort de ce bilan **une mobilisation forte autour du projet : au total, près de 500 personnes ont participé aux 5 réunions publiques et 410 avis ont été exprimés**. Les principaux éléments exprimés lors de cette concertation sont les suivants :

- Une large adhésion au projet de prolongement de la 3^e ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une forte mobilisation de la population. 410 avis ont été exprimés dont 71% sont favorables au projet ;
- Un projet dont l'opportunité est confirmée pour participer au développement et au renouvellement urbain du territoire nord-est de Saint-Etienne ;
- Le choix du mode « tramway » a également fait l'objet d'un large consensus au cours de la première phase de la concertation ;
- Un souhait, exprimé lors de la phase 1 de la concertation, que le projet de tramway desserve les équipements publics qui s'est traduit par le choix d'un tracé adapté. La pertinence de ce choix de tracé a été largement confirmée par les avis réceptionnés au cours de la phase 2 de la concertation ;
- Une adhésion globale aux aménagements proposés avec cependant :
 - des questions sur les impacts du projet sur la circulation automobile et le stationnement, particulièrement avec les mises en sens unique des boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945 et de la rue Claude Odde, et la suppression de la circulation non riveraine de la rue Soulié.
 - Le souhait d'une bonne prise en compte des modes doux, et en particulier du développement d'aménagements cyclables continus et performants.
- Des modalités de concertation sur le projet de tramway appréciées.

Les nombreuses observations du public émises pendant la concertation préalable ainsi que les propositions formulées vont enrichir les études d'avant-projet et permettre de préciser les aménagements attendus de cette ligne de tramway en vue de l'enquête d'utilité publique à venir.

A l'image de la concertation préalable, Saint-Etienne Métropole entend poursuivre cette démarche de dialogue et de concertation tout au long des phases à venir.

ANNEXES



A – Délibérations

- Délibération n°CC/2015.00120 du 01/04/15 portant sur l'approbation du programme et de l'enveloppe prévisionnelle de l'opération et des modalités de concertation et d'engagement de la concertation.
- Délibération n°CC/2016.00036 du 04/02/16 portant sur l'amélioration des échanges avec le public dans le cadre de la concertation préalable.
- Délibération n°CC/2016.00068 du 10/03/16 portant sur le bilan intermédiaire de la concertation à l'issue de la phase 1 et le choix du tracé de référence.

B - Documents d'information

- Courriers de Saint-Etienne Métropole adressés aux associations, entreprises et chambres consulaires
- Lettre d'information recto-verso n°1 et n°2
- Communiqués de presse
- Affiches
- Site Internet www.saint-etienne-metropole.fr
- [Des vidéos de présentation du tracé](#)

C – Comptes-rendus et supports de présentation des réunions publiques

- Compte-rendu de la réunion publique du 15/12/2015
- Diaporama de présentation de la réunion publique du 15/12/2015
- Compte-rendu de la réunion publique du 26/04/2016
- Diaporama de présentation de la réunion publique du 26/04/2016
- Compte-rendu de la réunion publique sectorielle du 29/04/2016
- Diaporama de présentation de la réunion publique sectorielle du 29/04/2016
- Compte-rendu de la réunion publique sectorielle du 3/05/2016
- Diaporama de présentation de la réunion publique sectorielle du 3/05/2016
- Compte-rendu de la réunion publique sectorielle du 4/05/2016
- Diaporama de présentation de la réunion publique sectorielle du 4/05/2016

D – Revue de presse



BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

PROLONGEMENT DE LA 3^e LIGNE DE TRAMWAY



Saint-Étienne Métropole - 2 avenue Grüner - CS 80257 - 42006 Saint-Étienne Cedex 1
T 04 77 49 21 49 - www.saint-etienne-metropole.fr