

LE PROJET PAS À PAS

Les pages suivantes vous présentent les solutions envisagées pour l'insertion et les aménagements secteur par secteur, rue par rue, sur l'ensemble du prolongement de la 3^e ligne de tramway. Ces pages vous permettent de mieux comprendre :



À noter que l'appellation des stations utilisées dans ce document a pour objet un repérage plus aisé par tous. Il ne s'agit pas à ce stade d'appellations définitives.



CHÂTEAUCREUX : LE TRAMWAY EN ACCOMPAGNEMENT DE LA MUTATION DU SECTEUR

Porté par l'EPASE (l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne), le projet Châteaureux poursuit la transformation du quartier d'affaires qui se développe à proximité immédiate de la gare TGV : mixité d'habitat, activités économiques, aménagement des espaces publics. Les projets d'aménagements lancés en 2000 sont aujourd'hui bien visibles aux abords de l'esplanade de France côté sud, ce qui n'est pas encore le cas de l'autre côté des voies ferrées au nord.

Ainsi, le nord est également promis à un développement d'ampleur principalement résidentiel. Le passage du tramway participera pleinement à l'ouverture du quartier sur le grand secteur nord-est avec la création d'un nouveau parvis et d'une passerelle d'accès à la gare.

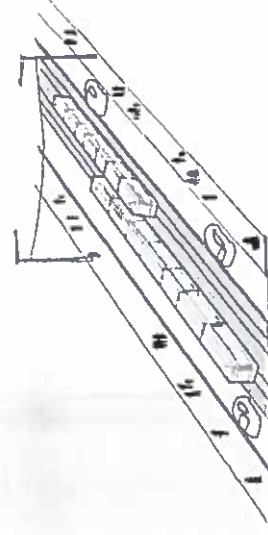


LES ENJEUX D'INSERTION DANS CE SECTEUR

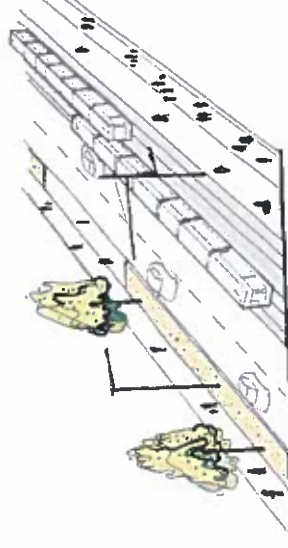
- Réussir la connexion entre le terminus existant et la nouvelle ligne devant l'entrée actuelle de la gare de Châteaureux.
- Accompagner la mutation urbaine du secteur nord de Châteaureux : aménagement de la rue du Colonel Marey en boulevard urbain, création d'un nouveau quartier résidentiel sur l'îlot Rocher ou encore réalisation de l'accès nord à la gare.
- Insérer le tramway dans un contexte dense et extrêmement contraint du fait de faibles emprises, du passage sous le pont du Soleil et du nombre important de mouvements autour de la gare.



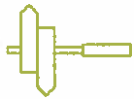
Le prolongement du tramway se fera à partir du parvis de la gare. Source EGIS 2016



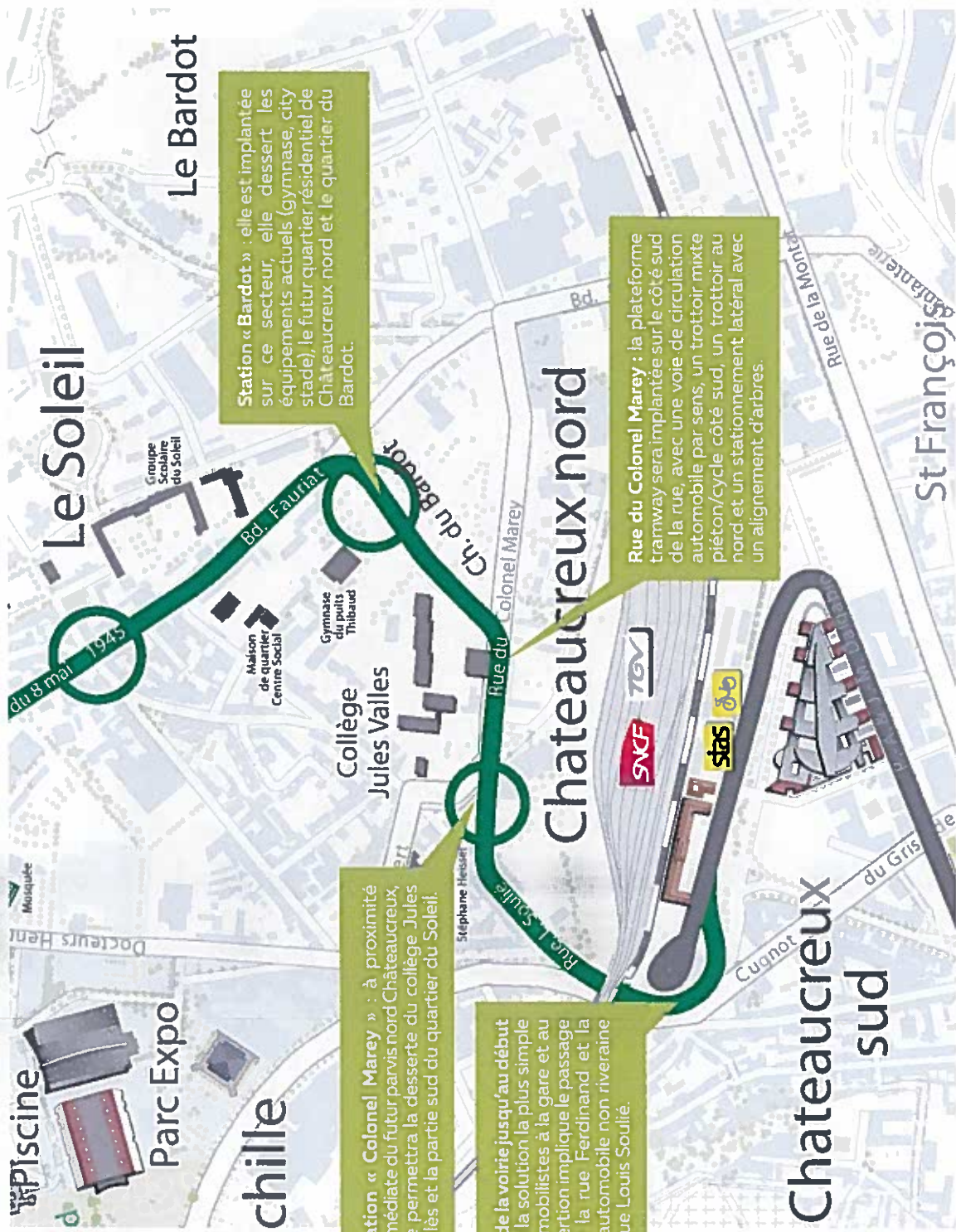
Principe d'insertion du tramway rue Ferdinand



Principe d'insertion du tramway rue Colonel Marey



LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS



Station « Bardot » : elle est implantée sur ce secteur, elle desserte les équipements actuels (gymnase, city stade), le futur quartier résidentiel de Châteaumeux nord et le quartier du Bardot.

Station « Colonel Marey » : à proximité immédiate du futur parvis nord Châteaumeux, elle permettra la desserte du collège Jules Valles et la partie sud du quartier du Soleil.

Le tramway s'insère au centre de la voirie jusqu'au début de la rue Colonel Marey. C'est la solution la plus simple pour faciliter l'accès des automobilistes à la gare et au parking s'il existait. Cette insertion implique le passage de 2x2 voies à 2x1 voie de la rue Ferdinand et la suppression de la circulation automobile non riveraine sur la partie sud-ouest de la rue Louis Soulié.

Rue du Colonel Marey : la plateforme tramway sera implantée sur le côté sud de la rue, avec une voie de circulation automobile par sens, un trottoir mixte piéton/cycle côté sud, un trottoir au nord et un stationnement latéral avec un alignement d'arbres.



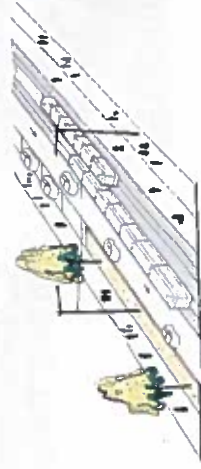
QUARTIER DU SOLEIL : DESSERTE FINE ET REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

Le quartier du Soleil est principalement résidentiel avec 3 600 habitants. Depuis près de 40 ans, il n'a pas bénéficié d'un réel projet urbain. Il reste ainsi enclavé et ne bénéficie pas de la dynamique engagée sur les secteurs voisins. Ce quartier est desservi principalement par les boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945 qui donnent un caractère routier au secteur.

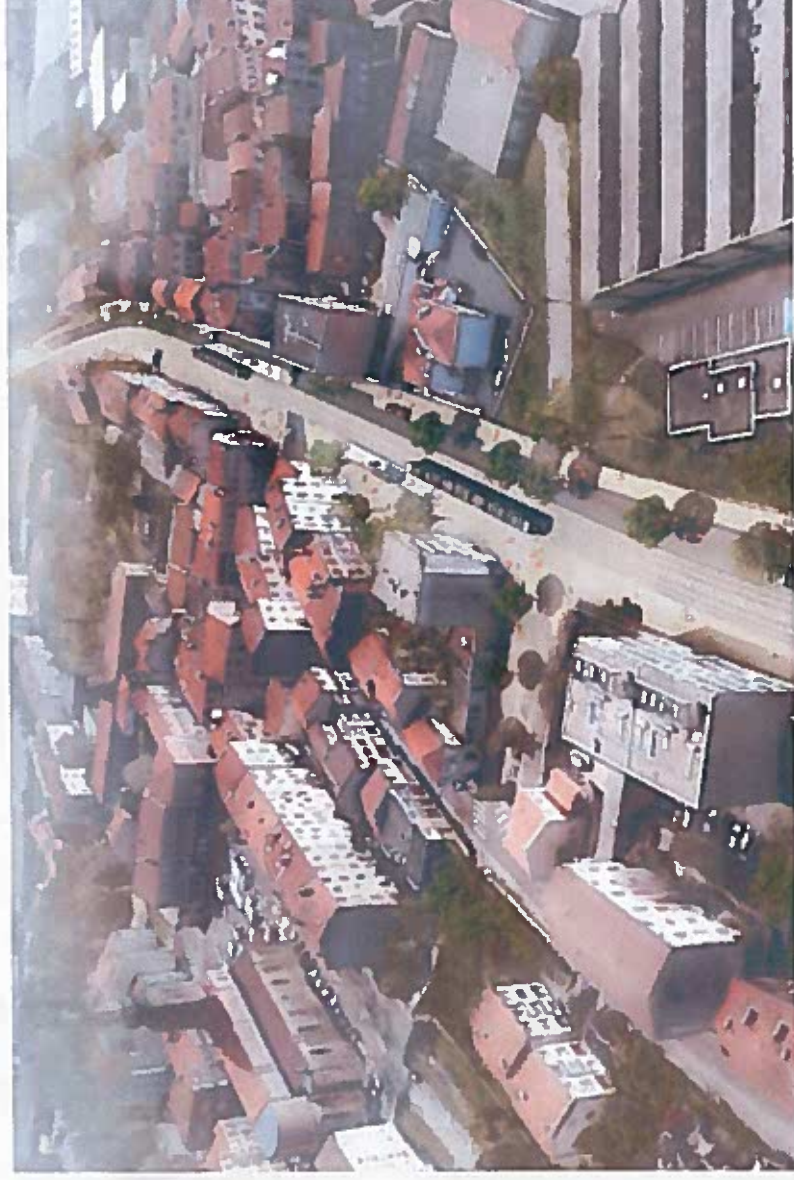


LES ENJEUX D'INSERTION DANS CE SECTEUR

- Insérer la plateforme sur les boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945 tout en restituant un maximum de fonctions à la rue (y compris du stationnement résidentiel) malgré une emprise de taille réduite (20 mètres de large environ).
- Proposer une requalification complète des espaces publics et des accès au quartier.



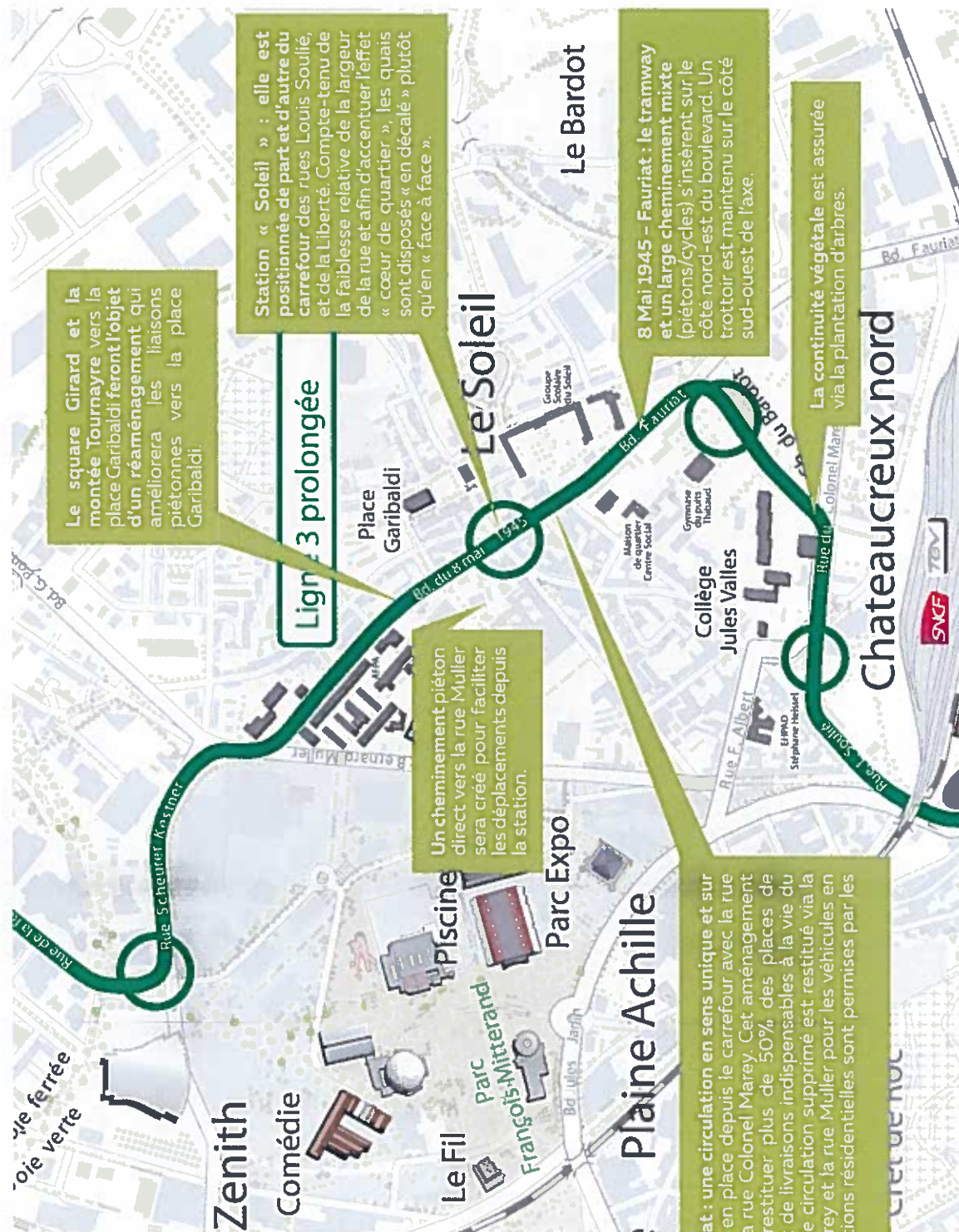
Principe d'insertion du tramway Boulevard Fauriat



L'insertion du tramway sur les boulevards du 8 Mai 1945 et Fauriat. Illustration donnée à titre indicatif, image non contractuelle. Source Eclis 2016.



LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS





ZÉNITH, PLAINE-ACHILLE, TECHNOPÔLE : AU PLUS PRÈS DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DES EMPLOIS

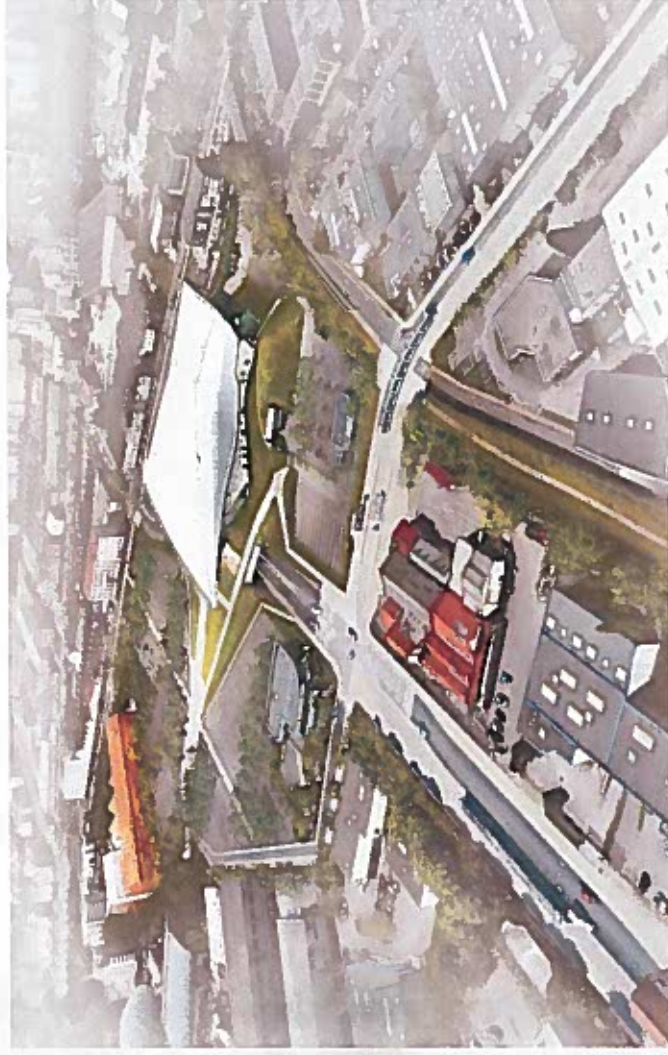
Ce secteur concentre à la fois l'essentiel des équipements de loisirs actuels et futurs de rayonnement métropolitain et un pôle d'emplois industriels et de services de premier plan. Il constitue donc un enjeu majeur d'un point de vue de la desserte par le tramway.

Ce secteur constitue également un enjeu d'un point de vue urbain dans la mesure où le Technopôle se caractérise par son potentiel économique important, actuel et à venir avec la possible mutation du secteur des grandes halles par exemple. De nombreux espaces publics sont aussi en devenir, à requalifier ou à conforter, et le tramway représente un levier essentiel dans leur aménagement.

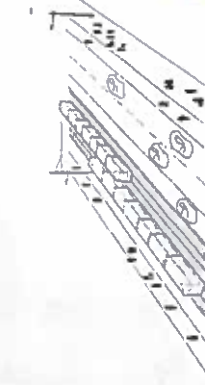


LES ENJEUX D'INSERTION DANS CE SECTEUR

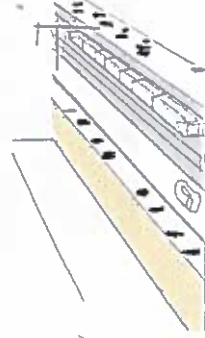
- Créer et développer une véritable centralité au niveau du Zénith afin d'irriguer, par les équipements associés à la station et aux itinéraires en « modes doux », la totalité du secteur (équipements de la Plaine-Achille et secteur sud du Technopôle).
- Restituer les accès riverains qui risquent d'être impactés du fait des rues assez étroites empruntées par le tramway



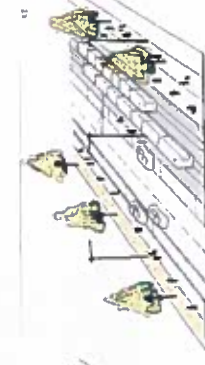
L'insertion du tramway sur la rue Scheurer Kestner et sur la rue de la Robotique. Illustration donnée à titre indicatif, image non contractuelle. Source EGIS 2016



Principe d'insertion
du tramway rue Scheurer Kestner



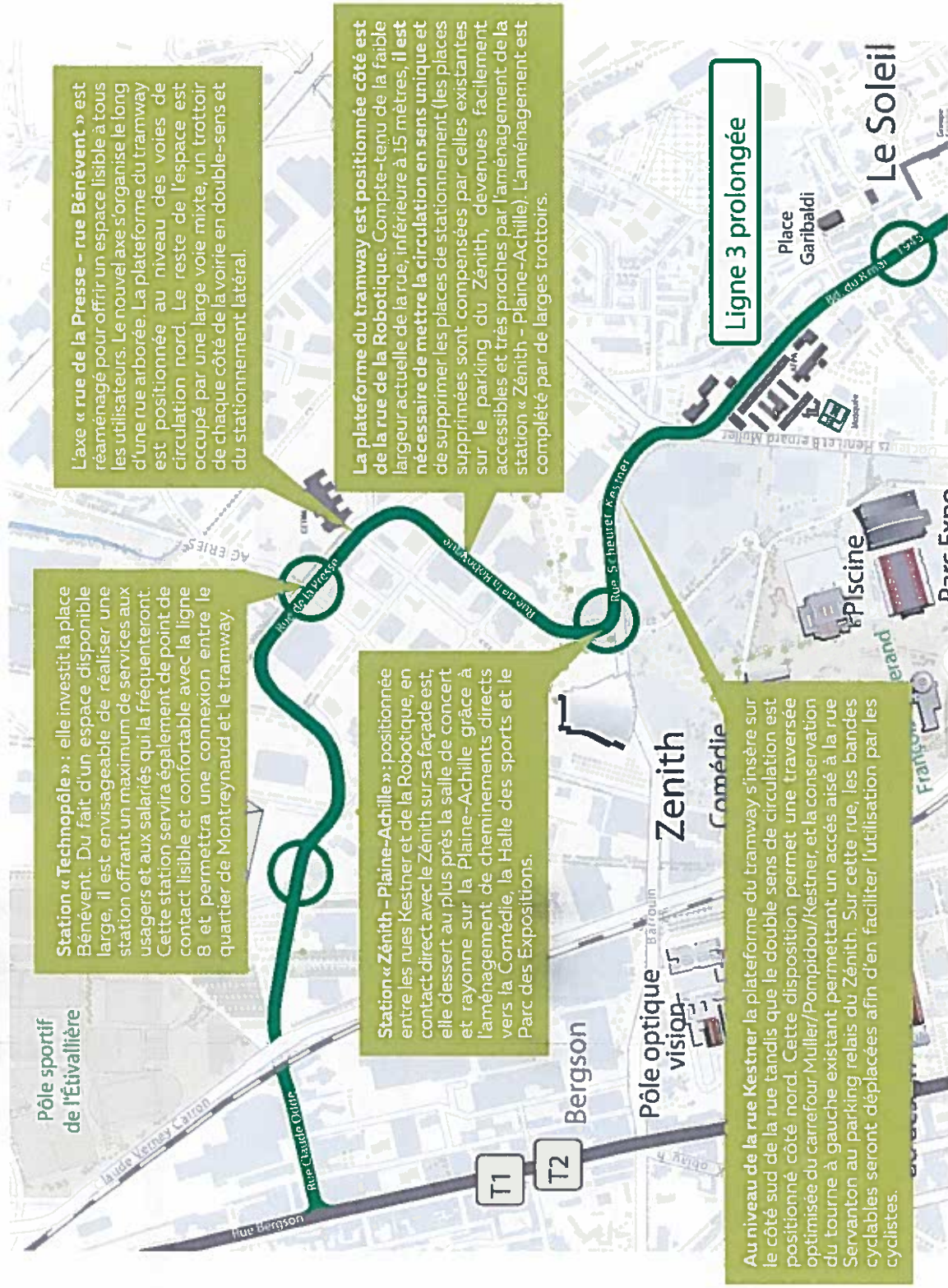
Principe d'insertion du tramway
rue de la Robotique



Principe d'insertion du tramway
rue Bénévent



LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS





DU STADE GEOFFROY-GUICHARD À LA RUE BERGSON VIA LA RUE CLAUDE ODDE : CRÉER LE LIEN ENTRE LES QUARTIERS

Entre les abords du stade Geoffroy-Guichard et de la rue Bergson deux séquences distinctes se succèdent.

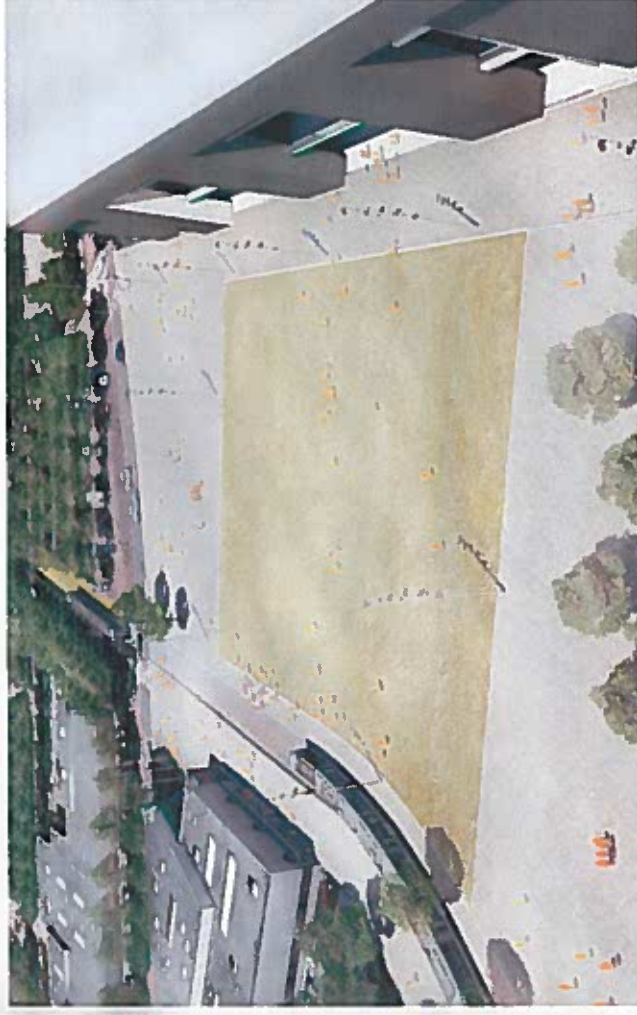
Une première correspond aux abords immédiats du stade Geoffroy-Guichard, au niveau de son parvis sud. Ce secteur de regroupement est extrêmement fréquenté les soirs de match de football. Accessible depuis les rues Snella, Camille de Rochetaillée, Guichard et l'allée Durkovic, il constitue l'arrivée d'un parcours initiatique, une étape importante dans l'entrée au stade. En dehors des soirs de match, cet espace constitue néanmoins un lieu emblématique du territoire au pied du « Chaudron » mythique. L'axe constitué par les rues Pierre et Paul Guichard et de la Tour reste important dans le plan de circulation du secteur, notamment pour la mise en relation nord-sud du territoire.

Une seconde séquence, rue Claude Odde, est résidentielle. Elle comprend des immeubles d'habitations, des bâtiments de services ou commerciaux ou des équipements publics. La rue y est très construite et structurée d'un point de vue paysager avec un alignement de chênes. La rue Claude Odde, fermée à la circulation les soirs de match est également très fréquentée par les supporters arrivant en tramway depuis la rue Bergson.

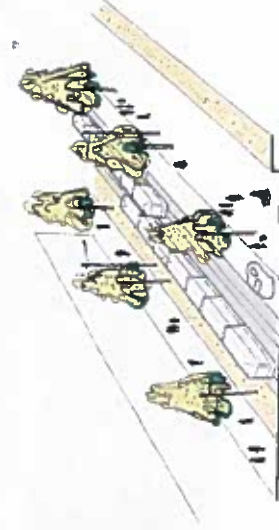


LES ENJEUX D'INSERTION DANS CE SECTEUR

- Réaliser un aménagement qui assure à la fois la desserte du secteur au quotidien (rue Claude Odde et pôle sportif Geoffroy-Guichard/Étivalière), la valorisation du stade Geoffroy-Guichard comme lieu emblématique, tout en s'adaptant aux fréquentations très élevées les soirs de match.
- Proposer un aménagement de la rue Claude Odde garantissant la sécurité de tous, la performance du tramway, la fluidité de la circulation automobile, le fonctionnement des bâtiments et activités, et la conservation si possible des arbres existants.



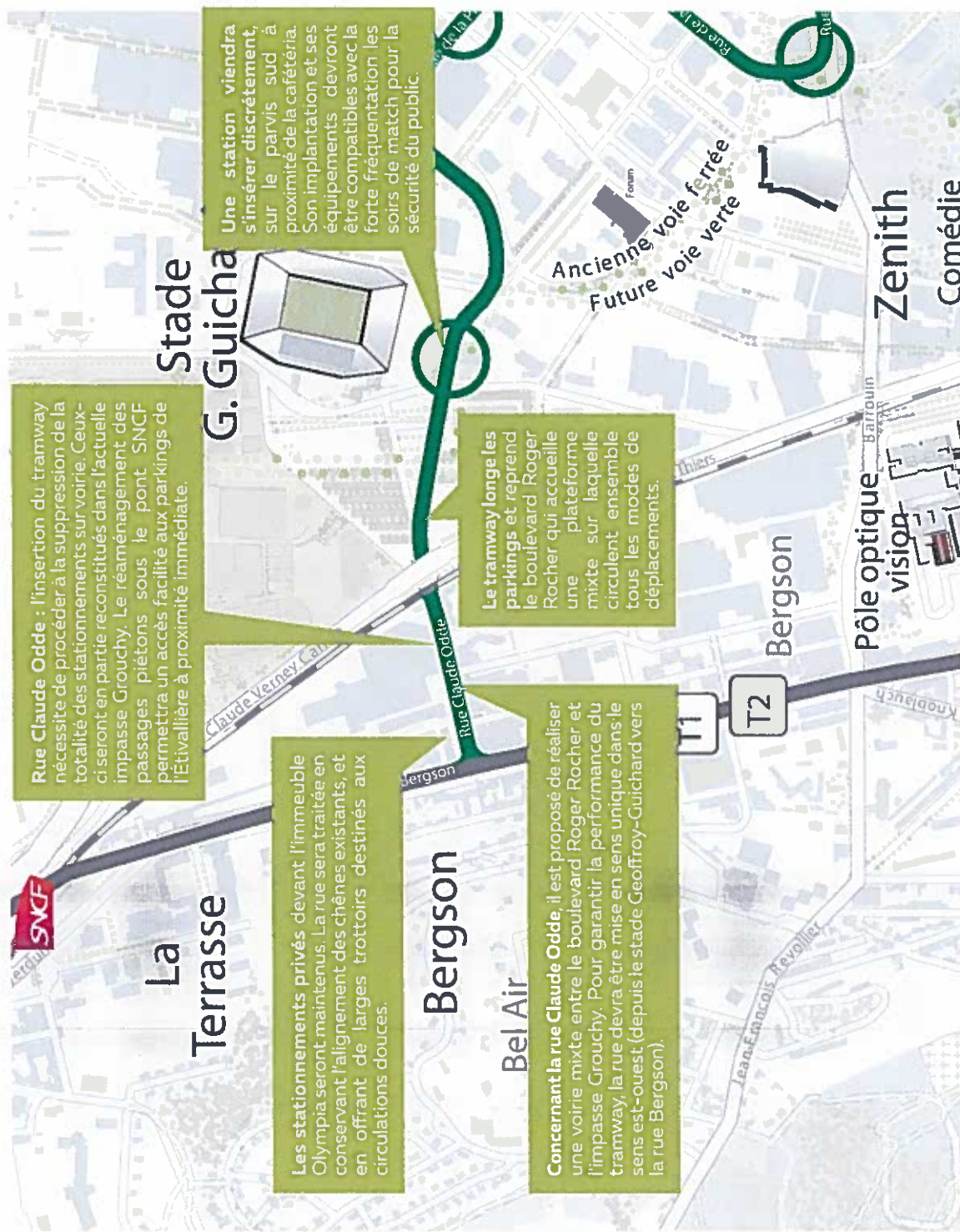
L'arrivée du tramway au pied du stade Geoffroy Guichard, avec à gauche, la cafétéria et la boulangerie des Verts. Illustration donnée à titre indicatif. Image non contractuelle. Source EGIS 2016.



Principe d'insertion du tramway rue Claude Odde entre l'impasse Grouchy et la rue Bergson.



LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS





« J'habite près du tracé et travaille au Technopôle : quid de la réduction des places de stationnement alors qu'il est déjà difficile de se garer »

Un témoignage par courrier



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

Un contributeur de Saint-Étienne

SCHÉMAS DE CIRCULATION

Les schémas ci-dessous indiquent les principales modifications apportées aux sens de circulation pour les automobilistes, et les nouveaux itinéraires envisagés.

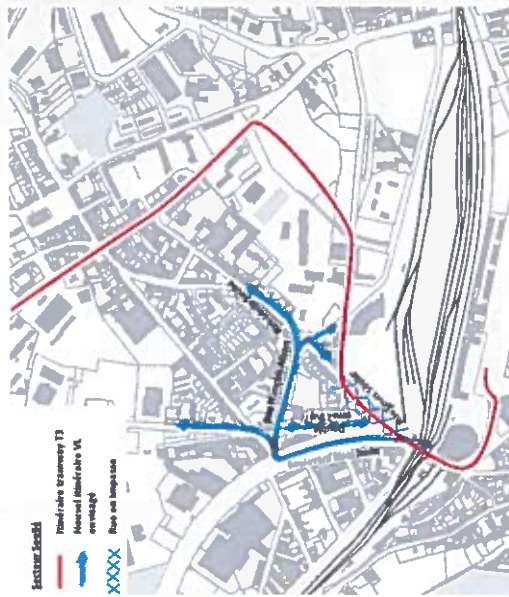


Schéma de circulation Tanin / Louis Soulié

- La circulation non résidentielle est supprimée sur une partie de la rue Soulié.



Schéma de circulation quartier du Soleit

- Un sens de circulation est supprimé boulevard Fauriat et 8 Mai 1945.
- Un sens de circulation est maintenu.

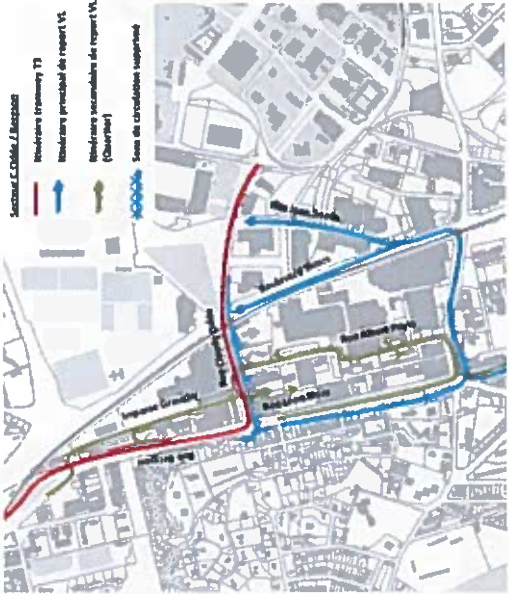


Schéma de circulation quartier Bergson

- Un sens de circulation est supprimé rue Claude Odde
- Un sens de circulation est maintenu.

L'OFFRE DE TRANSPORT

Le projet de prolongement permettra de mailler le réseau de tramway existant. **À ce stade du projet, les scénarios d'exploitation sont encore à l'étude et toutes les possibilités restent ouvertes.** L'objectif est de proposer une réponse « innovante » à des besoins de desserte et d'accessibilité de quartiers, d'équipements et d'emplois tout en plaçant le quart nord-est de la ville dans une dynamique métropolitaine à même d'accompagner son développement.



UNE RÉORGANISATION DU RÉSEAU DE BUS À L'ÉTUDE

Au cours de la concertation, de nombreux avis et questions ont concerné la future articulation entre la ligne prolongée et le réseau existant. En parallèle de la mise en service du projet, une réorganisation du réseau de bus est envisagée afin d'optimiser et de rendre cohérent le réseau avec la nouvelle ligne, en particulier concernant l'accessibilité au quartier Montreynaud. Il s'agira également de favoriser les rabattements vers la nouvelle ligne. Cette réorganisation fait d'ores et déjà l'objet d'une réflexion qui se poursuivra dans les phases d'études ultérieures.



CRÉATION D'UN NOUVEAU PARKING RELAIS OU RENFORT DE CEUX EXISTANTS ?

Saint-Étienne Métropole dispose actuellement de 4 parkings relais (P+R) sur le réseau de tramway (Bellevue, Hôpital Nord, Terrasse et Châteaueux). A ce stade des études, deux scénarios se dessinent pour adapter l'offre à la demande future :

- Conforter les parkings existants ;
- Créer un nouveau parking relais dimensionné à environ 100 places dans un premier temps. Dans l'idéal, il serait localisé au niveau du P+R existant au Zénith (aujourd'hui non utilisé comme P+R).



« 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 commun, 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-Étienne »

Un contributeur anonyme



LA DESSERTE DU STADE LES SOIRS DE MATCH

Le stade Geoffroy-Guichard est desservi actuellement par les lignes T1 et T2 rue Bergson, mais celles-ci sont loin d'assurer une desserte suffisante les soirs de match. La nouvelle ligne de tramway permettra de transporter un volume plus important du public du stade Geoffroy-Guichard, notamment depuis la gare Châteaueux. Afin de garantir la sécurité des supporters et la performance du tramway, il est prévu que les soirs de match, celui-ci effectue son terminus à la future station « Technopôle » et/ou « Zénith - Plaine-Achille ». Pour effectuer les derniers 300 à 600 mètres à pieds, les spectateurs seront invités à prendre un cheminement piéton dédié.

Cette configuration de desserte du stade permet ainsi de doubler voire tripler la capacité de transport des supporters par le tramway par rapport à la situation actuelle.

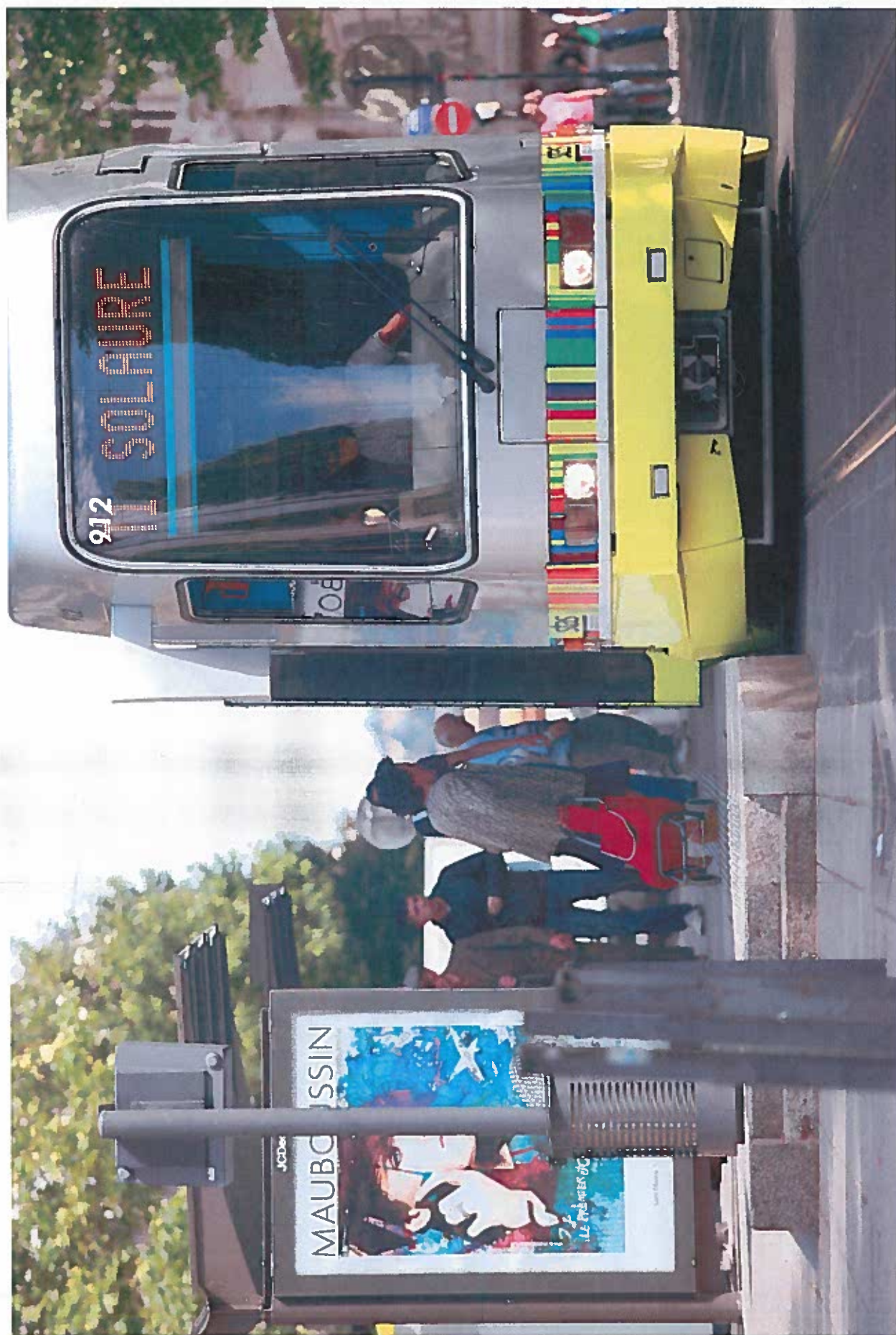
L'ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE DE L'OPÉRATION

Le choix du tracé ayant été effectué, l'enveloppe financière prévisionnelle a été affinée. Comprise dans une fourchette de 65 à 80 millions d'€ HT (valeur janvier 2015) au stade de la phase 1, elle est aujourd'hui estimée à moins de 75 millions d'€ HT.

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

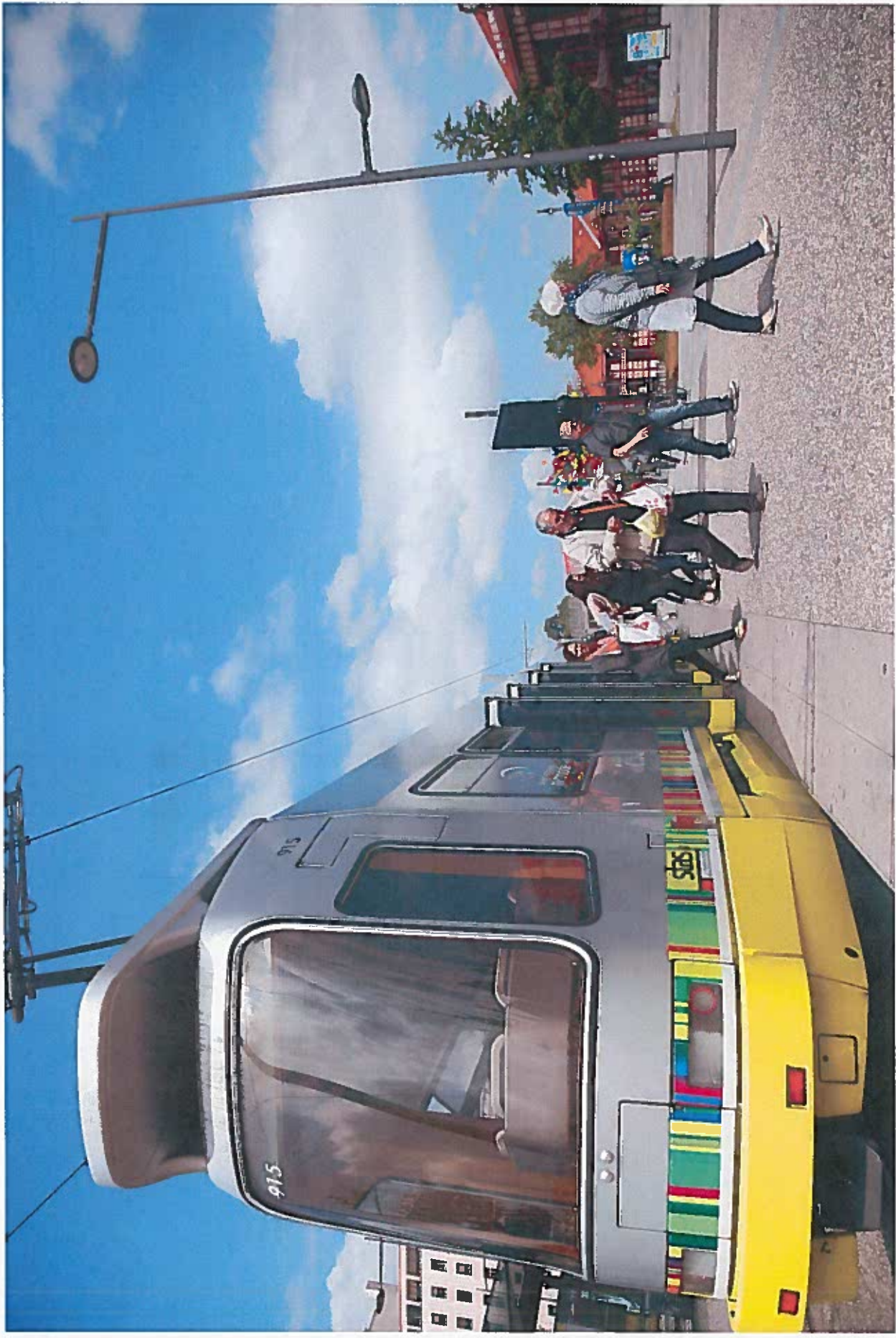
- ✓ Les études préalables et les études techniques ;
- ✓ Les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- ✓ Les acquisitions foncières ;
- ✓ Les honoraires de maîtrise d'œuvre et autres bureaux d'études ;
- ✓ Les infrastructures (reprises de voiries, réseaux, ouvrages d'art...) ;
- ✓ Les voies ferrées et les lignes aériennes ;
- ✓ La rénovation du matériel roulant de première génération ;
- ✓ Les équipements systèmes.

L'élaboration du programme et la détermination de l'enveloppe financière prévisionnelle seront encore ajustés pendant les études d'avant-projet.



CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION







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