

DOSSIER ADDITIONNEL AU DOSSIER
DE CONCERTATION

PHASE 2 : DU 4 AVRIL 2016 AU 20 MAI 2016

PROLONGEMENT DE LA 3^e LIGNE DE TRAMWAY



3^e LIGNE
DE TRAMWAY



SAINT-ÉTIENNE
MÉTROPOLE



SAINT-ÉTIENNE
métropole
communauté urbaine

Saint-Étienne
L'expérience design



Première réunion publique tramway du 15 décembre 2015 à l'Auditorium de la Cité du Design

PRÉAMBULE

Saint-Étienne 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 Châteaureux à La Terrasse via le quartier du Soleil, les équipements de rayonnement communautaire de la Plaine-Achille, le pôle d'emplois du Technopôle, et le pôle sportif stade Geoffroy-Guichard / Étivallière. Cette étude a conclu à la faisabilité générale du projet et plusieurs hypothèses de tracé ont été étudiées puis soumises à l'avis de la population.

Ce prolongement a pour objectif de favoriser une mobilité durable, tout en restructurant le territoire. Désenclaver les zones d'activités à fort potentiel de développement et d'emplois, desservir les grands équipements sportifs, culturels et de loisirs, redynamiser un quartier et développer le nombre d'habitants : tels sont les enjeux de ce projet ambitieux pour rendre le territoire plus attractif.

LES ENJEUX DU PROJET PEUVENT ÊTRE DÉCLINÉS EN 6 POINTS :

- | | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Un projet qui maille le réseau de tramway | Un projet qui facilite l'intermodalité et le report modal | Un projet au service de votre mobilité quotidienne | Le tramway, un accélérateur du projet urbain pour la secteur nord-est de Saint-Étienne | Un projet qui relie les pôles d'intensité et favorise les liens inter-quartiers | Tramway et design urbain : une vitrine d'innovation et d'attractivité pour le territoire |

Soumis à une première phase de concertation entre le 15 juin 2015 et le 15 janvier 2016, et présenté en décembre dernier lors d'une première réunion publique regroupant plus de 300 personnes, le projet a reçu un accueil positif : **77 % des avis sont favorables**.

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 dernier, les élus de Saint-Étienne Métropole ont sélectionné le tracé de référence reliant la gare de Châteaureux à la rue Bergson via le nord de la Gare de Châteaureux, le cœur du quartier du Soleil, le Zénith, le Technopôle et le pôle sportif stade Geoffroy-Guichard / Étivallière.

À l'heure où la seconde phase de concertation s'ouvre, entre le 4 avril et le 20 mai, ce document vise à vous présenter les aménagements et les conditions d'intégration urbaine sur la base de ce nouveau tracé de référence : localisation des stations, positionnement de la plateforme tramway dans l'espace public, principes de traitements paysagers...

Cette présentation est ponctuée d'avis recueillis lors de la première phase, à titre d'illustrations.



POURQUOI UN DOSSIER ADDITIONNEL ?

Lors de la première phase de concertation, un support de présentation du projet a été mis à disposition du public. Ce dossier additionnel vise à le compléter et notamment à présenter le tracé retenu, les hypothèses d'insertion de la ligne, les aménagements prévus. Il constitue le document support de la seconde phase de concertation.



SOMMAIRE

LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE	6
Les modalités de la concertation préalable	
Vous informer, vous exprimer	
Les enseignements de la première phase	
LE TRACÉ RETENU	10
Un compromis entre desserte des équipements et performance du tramway	
Les chiffres clés	
L'itinéraire	
LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS	12
Un tramway dans la ville	
Des stations au plus près des besoins	
Des aménagements pour favoriser la pratique de la marche et du vélo	
Le projet et son environnement	
LE PROJET PAS À PAS	17
Châteaucieux : le tramway en accompagnement de la mutation du secteur	
Quartier du Soleil : desserte fine et requalification des espaces publics	
Zénith, Plaine-Achille, Technopôle : au plus près des équipements publics et des emplois	
Du stade Geoffroy-Guichard à la rue Bergson via la rue Claude Odde : créer le lien entre les quartiers	
SCHEMAS DE CIRCULATION	26
L'OFFRE DE TRANSPORT	27
L'ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE	28
LE CALENDRIER DE L'OPÉRATION	30

LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

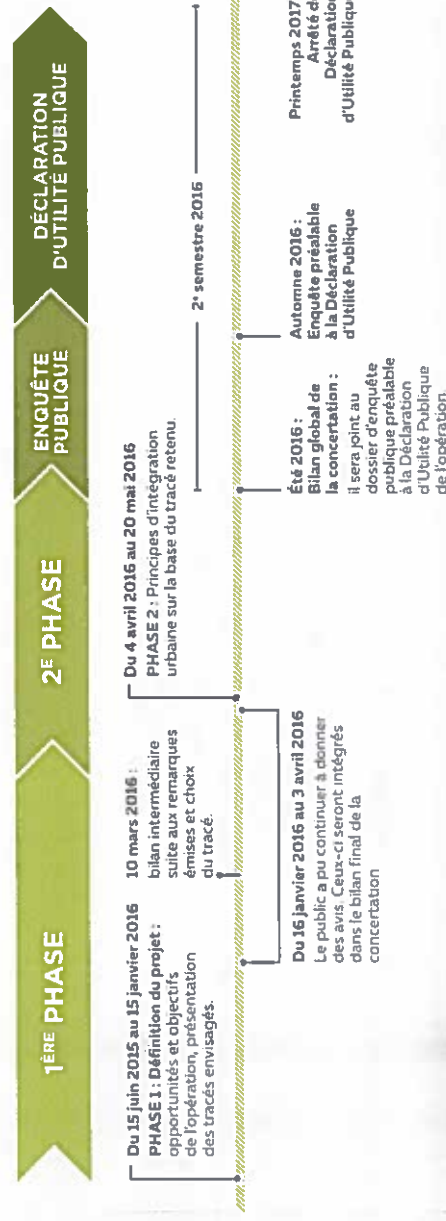
LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable est prévue par le Code de l'Urbanisme et encadrée par les dispositions de l'article L 103-2 (ex L 300-2). C'est une étape importante dans un projet d'envergure tel que le prolongement de la 3^e ligne de tramway. L'objectif est de permettre aux collectivités, institutions, partenaires économiques et institutionnels, associations, commerçants, riverains et usagers d'être informés sur le projet et de les associer aux études préliminaires et aux réflexions sur le projet.

Pour offrir à la population un temps confortable d'échange et ainsi permettre des réajustements des études techniques, il a été décidé de procéder en deux phases. La première phase de concertation sur le projet s'est déroulée du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016, la seconde se déroule du 4 avril au 20 mai 2016.

Afin d'informer et d'échanger, plusieurs supports ont été utilisés : mise à disposition d'un dossier de concertation (format papier et informatique), information par voie de presse et dans le magazine municipal de la Ville de Saint-Etienne, diffusion d'une lettre d'information et organisation d'une réunion publique le 15 décembre 2015 à l'auditorium de la Cité du Design.

Le public a pu apporter sa contribution grâce à des outils diversifiés (registre en ligne, registres papier disposés dans les collectivités concernées, envois de courrier).



VOUS INFORMER, VOUS EXPRIMER

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 4 février 2016.

Plusieurs moyens pour vous informer :

- ✓ **Le dossier additionnel au dossier de concertation**, qui vous permet de prendre connaissance des évolutions du projet et de ses principales caractéristiques (tracé retenu, localisation des stations, positionnement de la plateforme tramway dans l'espace public, principes de traitements paysagers...). Il complète et accompagne le dossier de concertation préalable de la phase 1 qui rappelle les objectifs et les enjeux du projet.
- ✓ **Un registre** destiné à recueillir vos avis et vos suggestions.
Ce dossier et ce registre sont consultables aux horaires d'ouverture dans chaque collectivité concernée par l'opération : Hôtel de Ville de Saint-Étienne, Mairie de Saint-Priest-en-Jarez et siège de la Communauté Urbaine de Saint-Étienne Métropole (site Grüner).
- ✓ **Une page dédiée au projet et à la concertation** est également disponible sur le site de la Communauté Urbaine de Saint-Étienne Métropole. Elle est accessible depuis les sites Internet de Saint-Étienne Métropole (www.saint-etienne-metropole.fr), de la ville de Saint-Étienne (www.saint-etienne.fr), de la Ville de Saint-Priest-en-Jarez (www.saint-priest-en-jarez.fr) et de la STAS (www.reseau-stas.fr).
- ✓ Vous pouvez déposer vos observations ou vos suggestions grâce à un formulaire en ligne. 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 sera mis à disposition à cet effet toutes les semaines.
- ✓ Vous pouvez également adresser vos remarques et observations par courrier à :
Saint-Étienne Métropole - Mission Tramway - 2 avenue Grüner CS 80257 - 42006 Saint-Étienne Cedex 1.

✓ **Des informations régulières dans les supports de communication des collectivités concernées** (magazines municipaux, sites Internet...) ou via des supports dédiés (lettre d'information projet...) pour vous permettre de suivre l'actualité du projet.

✓ La tenue d'une 2^e réunion publique le 26 avril 2016 à 19 h au forum du Technopôle.

✓ La tenue de 3 réunions d'information par secteur :

- le 29 avril de 12 h 30 à 14 h 30 au forum du Technopôle, 57 rue des Aciéries

- le 3 mai de 18 h 30 à 20 h 30 à la maison de quartier du Soleil, 24 rue Beaunier

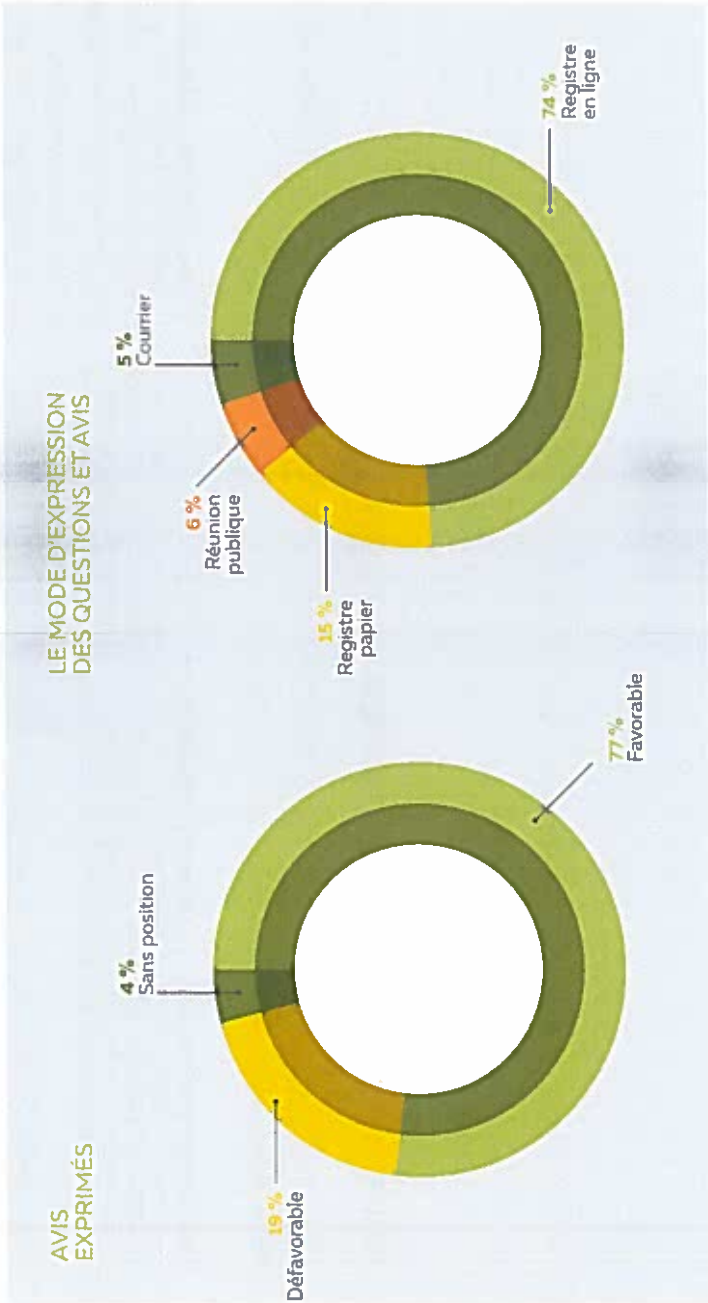
- le 4 mai de 18 h 30 à 20 h 30 à l'auditorium du siège du Crédit Agricole, 94 rue Bergson

✓ **Des courriers d'information** à l'attention des associations concernées (associations situées dans le périmètre du projet ou dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports et les déplacements), des chambres consulaires, des entreprises concernées par le projet, des partenaires institutionnels, des maires des communes de la Communauté Urbaine, des commerçants. Elles seront à nouveau invitées à s'exprimer par courrier ou à déposer leurs remarques sur les registres, et conviées à la (aux) réunion(s) publique(s).



LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIÈRE PHASE

Saint-Étienne Métropole entend, lors de la seconde phase de concertation, apporter des éléments de réponse étayés par les études réalisées, et préciser la manière de prendre en compte les principales observations ou questions formulées. A l'issue de cette deuxième phase, le bilan global de la concertation préalable sera tiré. Il sera joint, le cas échéant, au dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'opération.



LA RÉPARTITION DES QUESTIONS ET AVIS PAR THÈME

THÈMES	% CONTRIBUTIONS	TOTAL AVIS
Hypothèses de tracé	47%	146
Desserte	44%	135
Coût	12%	36
Stationnement	9%	29
Amplitude horaire - fréquence Tramway et Bus	8%	24
Rue Claude Odde	7%	23
Aménagement pistes cyclables	6%	18
Mode de transport	5%	14

NB : une contribution peut porter sur plusieurs thèmes

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.

SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE EN RETIRE LES ENSEIGNEMENTS SUIVANTS POUR LA POURSUITE DU PROJET :

- ✓ Une adhésion générale au projet de prolongement de la 3^e ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une implication des élus du territoire et une forte participation de la population.
- ✓ Une adhésion à l'opportunité du projet et le souhait qu'il participe au développement et à la valorisation urbaine du territoire nord-est de Saint-Étienne. Nombreux sont ceux qui souhaitent que le projet impulse une nouvelle dynamique, signe du regain d'attractivité du territoire métropolitain. 77 % des avis exprimés sont favorables au projet.
- ✓ Le souhait que le projet participe à l'amélioration du cadre de vie et des conditions de circulation des différents modes de transport en faveur des transports en commun et des modes « doux ».
- ✓ Le souhait que le projet de tramway desserve les équipements a été largement relayé dans les avis recueillis. En effet, nombreux ont été les avis sur le choix du tracé. Le scénario n°1, qui dessert de nombreux équipements, a obtenu les faveurs du plus grand nombre.
- ✓ Un large consensus du public autour du choix du mode « Tramway », la mise en place d'un autre mode ne recueille que très peu d'adhésion.
- ✓ Des interrogations sur les impacts du tracé notamment sur la circulation (particulièrement avec la mise en sens unique de la rue Claude Odde), le stationnement (quelle restitution de stationnement, y aura-t-il création de parkings 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 le 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 des interrogations sur la maîtrise de l'endettement de Saint-Étienne Métropole.

✓ Un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour associer et informer la population sur le projet de tramway



Réunion publique du 15 décembre 2015



« 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 »

Un contributeur de Saint-Étienne

LE TRACÉ RETENU

UN COMPROMIS ENTRE DESSERTE DES ÉQUIPEMENTS ET PERFORMANCE DU TRAMWAY

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, les élus de Saint-Étienne Métropole ont privilégié un tracé reliant la gare de Châteaumeux à la rue Bergson via le secteur nord de la gare de Châteaumeux, le cœur du quartier du Soleil, le Zénith, le Technopôle et le pôle sportif comprenant le stade Geoffroy-Guichard et l'Étivalière.

Ce nouveau tracé est issu d'une synthèse des scénarios présentés lors de la première phase de concertation.

Il combine les avantages du scénario 1 en intégrant les attentes du public notamment en termes de desserte des équipements de la Plaine-Achille, et ceux du scénario 2 notamment en termes de lisibilité, de performance et de vitesse commerciale.

Il préserve un potentiel de desserte sensiblement équivalent aux scénarios initiaux les plus favorables tout en offrant un temps de parcours suffisamment attractif.

LES CHIFFRES CLÉS

4,3 KM

LONGUEUR
TOTALE

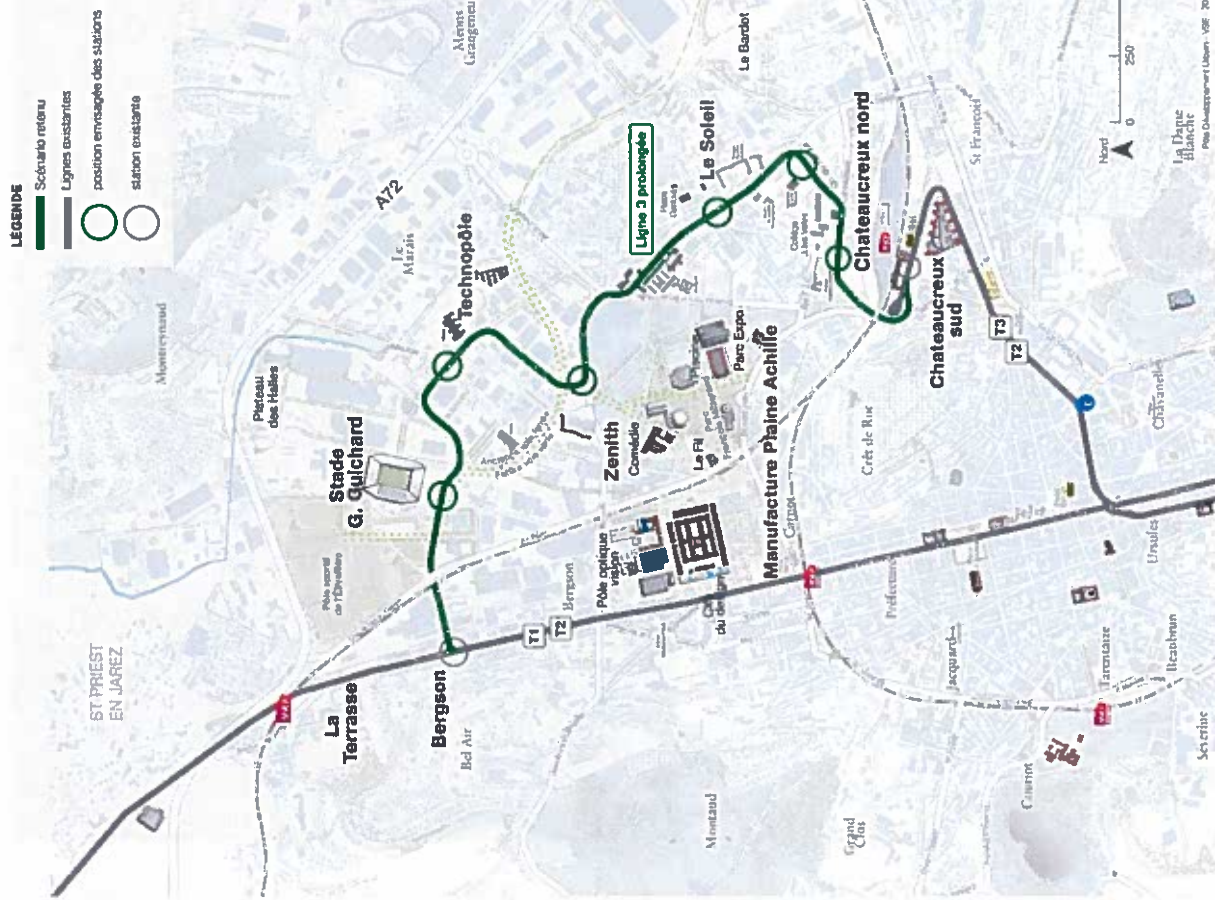
8

NOMBRE DE
STATIONS DONT
6 NOUVELLES

14 MIN

TEMPS DE
PARCOURS
ESTIMÉ*

* Temps de parcours actuel en tramway entre Châteaumeux et le stade Geoffroy-Guichard = 19 min



Carte schématisant le tracé retenu - source : mission tramway 2016

LA TERRASSE

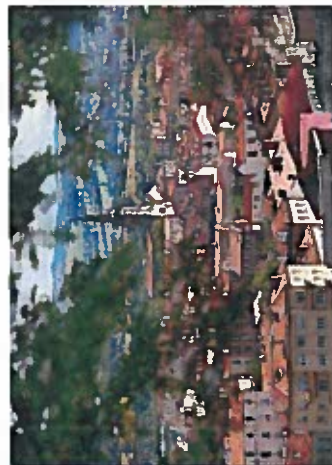
Technopôle : la zone d'emplois du Technopôle sera desservie en deux points : par la station Zénith qui desservira sa partie sud et par une seconde station positionnée au croisement de la rue des Acières et de l'Esplanade Bénévent qui desservira sa partie nord. Entre les deux stations, le tramway cheminera sur les rues de la Robotique, de la Presse et Bénévent.

Geoffroy-Guichard : le tramway suivra ensuite la rue d'innovation, et passera à proximité du stade Geoffroy-Guichard en empruntant les espaces publics récemment réalisés. Il est envisagé de positionner la station à proximité de la cafétéria et de la boutique des Verts. Le tramway rejoindra ensuite le réseau existant rue Bergson en passant par la rue Claude Odde.

Plaine-Achille : le tramway rejoindra ensuite le Zénith via la rue Scheurer Kestner. La station qui sera implantée à proximité immédiate du Zénith (salle de spectacle emblématique de Saint-Étienne Métropole) desservira ainsi la Plaine-Achille et ses grands équipements : La Comédie, la Halle des Sports, le Parc des Expositions, le Fil, la piscine Raymond Sommet ou encore la patinoire qui seront tous situés à moins de 7 minutes à pieds de la station.

Le Bardot : à partir de la rue Colonel Marey, le tramway traversera les terrains situés entre la rue du Colonel Marey et le boulevard Fauriat en longeant le chemin du Bardot afin de desservir les équipements actuels (gymnase, city stade...) et le futur quartier résidentiel qui sera développé dans les prochaines années par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne. Une station permettra d'irriguer le quartier du Bardot qui est aujourd'hui peu desservi par les transports en commun.

Châteaureux : la ligne de tramway entamera son prolongement depuis le parvis de la gare. Elle empruntera ensuite la rue du Sergent Roger-Marie Rivière, franchira le pont du Soleil, puis s'engagera dans les rues Louis Soulié et Colonel Marey. Une nouvelle station sera implantée rue Colonel Marey desservant ainsi le collège Jules Vallès, les nouveaux quartiers résidentiels prévus dans ce secteur ou encore le futur parvis nord de la gare Châteaureux.



L'ITINÉRAIRE



« Pour ce nouveau tronçon, il faut absolument relier le Technopôle à la gare de Châteaureux. Ça simplifierait grandement les déplacements de nos salariés et clients venant en train »

Un contributeur de Saint-Priest-en-Jarez

CHÂTEAUREUX

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

UN TRAMWAY DANS LA VILLE

La nouvelle ligne de tramway s'inscrit sur des voiries existantes et traverse des quartiers constitués. Dans ce contexte, l'insertion proposée vise à respecter l'existant tout en offrant un nouveau partage de l'espace public privilégiant la performance du tramway et les modes doux.

Plusieurs objectifs d'aménagement ont été privilégiés, proposant une hiérarchie et un arbitrage lorsque l'espace disponible n'est pas suffisant :

- ☒ Proposer une insertion fluide de la ligne de tramway ;
- ☒ Positionner les stations au plus proche des besoins ;
- ☒ Privilégier les modes doux, piétons et cycles ;
- ☒ Préserver ou reconstituer le stationnement résidentiel dans les quartiers ;
- ☒ Préserver le patrimoine végétal existant ;
- ☒ Mettre en œuvre des actions design dans l'espace public en accompagnement du projet ;

LE TRAMWAY, UN ACCÉLÉRATEUR DU PROJET URBAIN POUR LE SECTEUR NORD-EST DE SAINT-ÉTIENNE

La ville est marquée par une forte densité urbaine le long de l'axe de la « Grand'Rue ». La trame dessinée par l'architecte urbaniste Pierre-Antoine Dalgabio au XIX^e siècle y est pour beaucoup, mais le maintien du tramway historique sur cet axe a également déterminé le développement linéaire qui étire la ville du nord au sud. La création de la seconde ligne en 2006 portait l'ambition d'une reconquête de la ville vers l'est. Son prolongement lancé en 2015 confirme cette ambition en confortant une forme d'épaississement de la ville dans un des rares secteurs plats comportant de nombreux fonciers mutables. Le projet de tramway n'est pas seulement un projet de transport, il est également un outil de valorisation des quartiers traversés, un outil de cohésion urbaine et sociale, un outil de dynamisation économique et résidentiel qui agira positivement sur l'attractivité et l'image du territoire, au-delà des secteurs desservis.



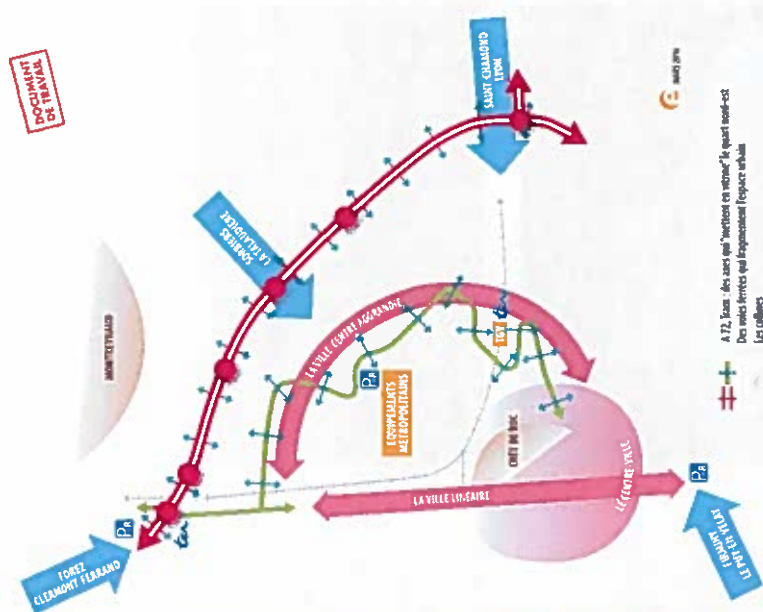
L'avenue Dalgabio en 2004



L'avenue Dalgabio en 2014

"L'effet tramway sur la ville : la seconde ligne de tramway, en reliant le centre ville à Châteaumeix a permis de réellement raccrocher le quartier de la gare au centre-ville. On constate qu'en moins de 10 ans, la transformation urbaine a été spectaculaire".

Extrait de la présentation de la réunion publique du 15 décembre 2015. Source VSE



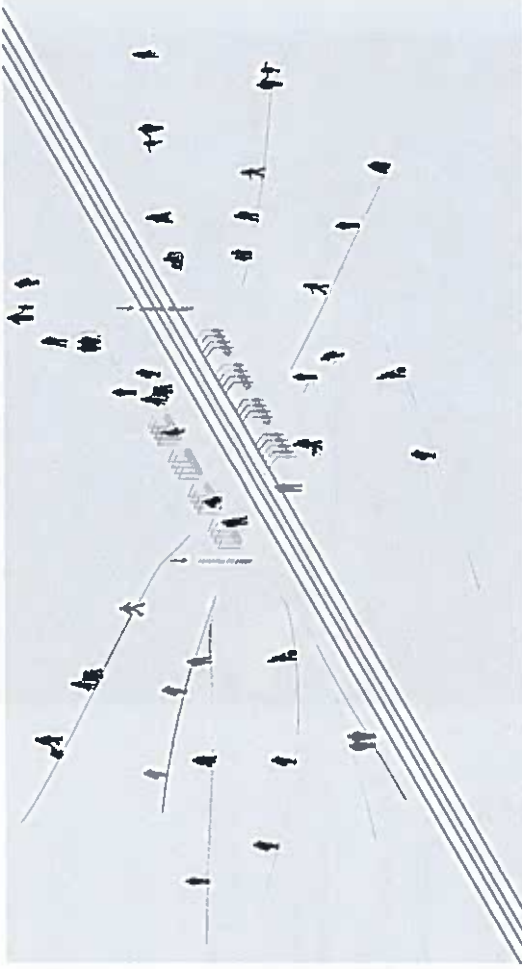
Carte schématique, le tramway, un nouvel axe de développement urbain.
Source Epures 2016

DES STATIONS AU PLUS PRÈS DES BESOINS

L'objectif de Saint-Étienne Métropole est de faire des « stations ambassadrices du tramway » dans l'espace urbain. Lieu de contact entre l'usager et la ville, elles seront performantes pour les voyageurs et tournées vers les quartiers dans lesquelles elles sont implantées.

A ce stade du projet, il est prévu de doter le tramway de 8 stations dont 6 entièrement nouvelles, soit une station tous les 620 mètres en moyenne. La localisation de chacune d'entre elles a été envisagée au regard des secteurs d'habitat, des activités et des lieux les plus fréquentés. Ces propositions sont susceptibles d'évoluer au regard des résultats de la seconde phase de concertation.

En matière d'équipement, les nouvelles stations disposeront d'un mobilier moderne et confortable (abris, sièges et appuis, distributeurs de titres de transport, écrans d'information, caméras de vidéosurveillance,...) encourageant l'usage des transports en commun. Elles permettront une connexion Wifi accessible à tous avec des applications dédiées et utiles pendant le temps d'attente en station.



Des stations tournées vers la ville, schéma de principe. Source Etude AREP « Élaboration d'une identité de projet du prolongement de la 3^e ligne de tramway » 2016



TRAMWAY ET DESIGN URBAIN : UNE VITRINE D'INNOVATION POUR LE TERRITOIRE

Une étude design pour « l'élaboration de l'identité de la 3^e ligne de tramway » a été lancée au démarrage du projet. Son objectif est d'élaborer un « livre blanc » de préconisations applicables à la nouvelle ligne de tramway et qui concernera en premier lieu les stations de tramway.

Pour la Communauté Urbaine de Saint-Étienne Métropole, il s'agit d'orienter l'étude sur l'innovation technique aussi bien que sur l'innovation sociale :

- Chercher le meilleur positionnement des stations en fonction des habitudes observées.
- Imaginer les services à offrir aux usagers en station et dans les tramways.
- Aller au-delà de l'information voyageur par une offre « augmentée » d'informations locales et de services...

A cet effet, des enquêtes terrain et des marches exploratoires sont organisées de façon régulière. Il est aussi prévu de s'appuyer sur la dynamique de la Biennale 2017 pour présenter un prototype de station de tramway que l'on imagine « augmentée » et conforme aux attentes des usagers et du bien-être urbain.

Cette démarche qui place le design d'usage et de service au même niveau que le design produit confirme l'engagement de notre Métropole Design dans les pratiques d'expérimentation et de prototypage, vecteurs d'innovation, d'attractivité et d'image pour l'ensemble du territoire.

DES AMÉNAGEMENTS POUR FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

Avec le prolongement de la 3^e ligne de tramway, la Communauté Urbaine de Saint-Étienne Métropole a fait le choix de favoriser les modes de transport « doux » bien adaptés aux déplacements de proximité et participant à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers desservis.

Aménager des cheminements cyclables de qualité

Dans la mesure du possible, les aménagements réalisés viseront donc à assurer la continuité des cheminements, réduire les changements de côté, assurer un tracé rectiligne, proposer des surfaces planes. Majoritairement, les cycles seront accolés au trottoir piéton permettant de créer des circulations « modes doux » généreuses. Dans le cas d'une zone « apaisée », les cycles seront sur chaussées sans marquage particulier, la circulation automobile pourrait alors être réduite à 30 km/h. Enfin, lorsqu'il sera impossible de trouver des solutions acceptables le long de la voie du tramway, des itinéraires alternatifs seront proposés.

De nouvelles stations VélVert

Dans le cadre de ce projet, une réflexion est également conduite pour repositionner ou créer de nouvelles stations VélVert dans le secteur nord-est de la ville, en connexion avec le tramway.

Relier les quartiers via la création de nouveaux cheminements piétons

Dans le cadre du projet, des cheminements seront créés, réaménagés ou équipés pour faciliter le lien entre les quartiers et/ou favoriser l'accès aux stations. Cela concerne notamment :

- ✓ Le réaménagement du chemin du Bardot ;
- ✓ La création d'un cheminement entre la future station Bardot et la rue Beaunier ;
- ✓ La création d'un cheminement entre la future station « Soleil » et la rue Muller permettant ainsi la desserte des équipements de la Plaine-Achille ;
- ✓ La création d'un cheminement rapide entre la station « Zénith » et le cœur de la Plaine-Achille.



« Les cheminements cyclables et piétons doivent faire partie intégrante du projet notamment sur les aspects de sécurité, cheminement continu et pratique »

Un contributeur de Saint-Étienne



Station VélVert, cours Faurel à Saint-Étienne



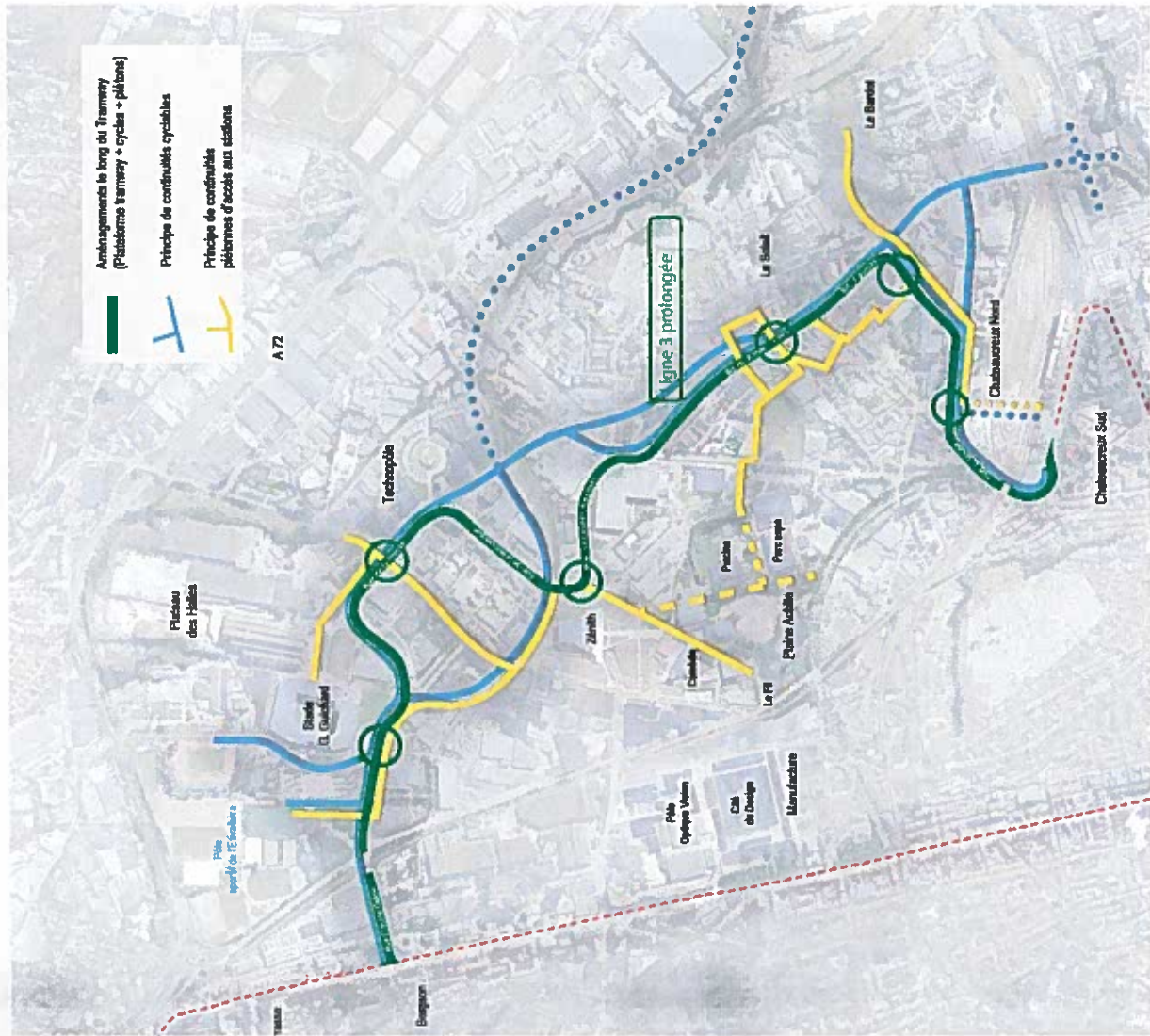
Une attention particulière est portée à l'accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite (personnes handicapées ou âgées, voyageurs munis de bagages ou de poussettes...).

Pour ce faire, l'ensemble des aménagements réalisés répondra aux normes d'accessibilité en vigueur : installation de feux tricolores sonorisés, bandes d'éveil, abaïssement des bordures de trottoirs aux passages piétons, mise en place de rampes d'accès aux quais dans 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 tramway est par contre très pratique ! »

Un contributeur de Saint-Étienne



Carte de principe des continuités « mode doux » aux abords de la nouvelle ligne de tramway Source EGIS 2016

LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT

La prédominance des grandes infrastructures viaires et ferroviaires morcelle le territoire et crée un effet fragmenté. L'arrivée du tramway est une opportunité pour jouer le rôle de « lien » entre les espaces afin de « gommer » cette perception.

Un « projet de paysage » sera donc élaboré, il poursuivra l'objectif d'assurer des continuités visuelles agréables afin que le nord-est de Saint-Étienne soit pleinement ancré au sein du territoire métropolitain et retrouve une harmonie paysagère.

Parmi les pistes étudiées, il est proposé que la plateforme et son environnement immédiat accueillent des plantations adaptées au milieu. Par ailleurs, des matériaux de qualité seront retenus pour les bordures et l'aménagement des espaces majeurs. Enfin, le mobilier urbain et l'éclairage public seront en harmonie avec le reste des aménagements.



Exemple d'aménagements végétaux à proximité de ligne de tramway



Exemple d'aménagements végétaux à proximité de ligne de tramway



Exemple de mobilier urbain. Ici banc KYOTO AREA