



Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable TEOL



Table des matières

PREAMBULE	4
LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION PREALABLE	5
Le projet de tramway express de l'ouest lyonnais	5
Le maître d'ouvrage	9
LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE	10
Les principes de la concertation préalable	10
Une concertation préalable préparée avec l'ensemble des parties prenantes à la concertation	14
L'annonce de la concertation préalable	16
Les supports d'information sur le projet	22
Les modalités pour s'exprimer par écrit	26
Les rencontres de la concertation	27
Le processus de concertation préalable	42
La participation à la concertation préalable	43
L'ANALYSE DES THEMATIQUES DES CONTRIBUTIONS	47
Préambule	47
L'opportunité du projet	49
Le tracé à l'ouest	51
Le tracé à l'est	56
L'articulation avec les autres modes de déplacement	61
L'emplacement de la station Charcot	67
Les enjeux de circulation et de stationnement autour du projet	69
Les effets sur le cadre de vie	71
Les enjeux fonciers	72
La prise en compte de l'environnement dans le projet	73
La réorganisation du réseau de tramway	74
L'offre de services de TEOL	75
L'organisation des travaux	76
Le coût du projet	77
Le calendrier de réalisation	78
Le déroulement de la concertation préalable	79



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE	80
L'opportunité du projet confirmée.....	80
Le tracé à l'ouest : l'option c privilégiée et un consensus autour d'un prolongement.....	80
Le tracé à l'est : l'option par la rue Montrochet privilégiée	81
Une station attendue dans le secteur Charcot.....	81
Rabattements et articulation avec les autres modes structurants : une condition de réussite du projet	82
Circulation et stationnement, des sujets de forte préoccupation.....	83
Des attentes et des points de vigilance sur les modalités de réalisation du projet.....	83



Préambule

Le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL), entre le secteur Alaï en limite des communes de Tassin-la-Demi-Lune/ Francheville et le cœur de la métropole, est porté par SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités sur le territoire de la Métropole de Lyon et du département du Rhône. Ce projet de nouvelle ligne de tramway a fait l'objet d'une concertation préalable avec garants, en amont de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 6 novembre 2023 au 5 février 2024.

Cette concertation préalable avec garants intervient en application de l'article L121-8-II du Code de l'environnement et en parallèle des études de faisabilité approfondie sur le projet TEOL. La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de certains projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Pour un projet, elle intervient avant toute demande d'autorisation administrative (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale déclaration de projet, procédure loi sur l'eau...).

Le dossier des enseignements et des engagements du maître d'ouvrage de la concertation préalable publié par SYTRAL Mobilités permet de synthétiser les contributions recueillies sur les différents sujets et thématiques du projet, et répond également au bilan et aux recommandations des garants de la concertation préalable.

Ce document constitue la synthèse et l'analyse de l'ensemble des contributions, avis et questions adressées à SYTRAL Mobilités pendant la concertation préalable, que ce soit lors des rencontres, sur la plateforme, par mail, courrier ou sur les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation préalable.

Il présente en conclusion les enseignements de la concertation préalable, les réponses de SYTRAL Mobilités aux recommandations des garants ainsi que les engagements de SYTRAL Mobilités pour la suite du projet.

Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique.

Le projet soumis à la concertation préalable

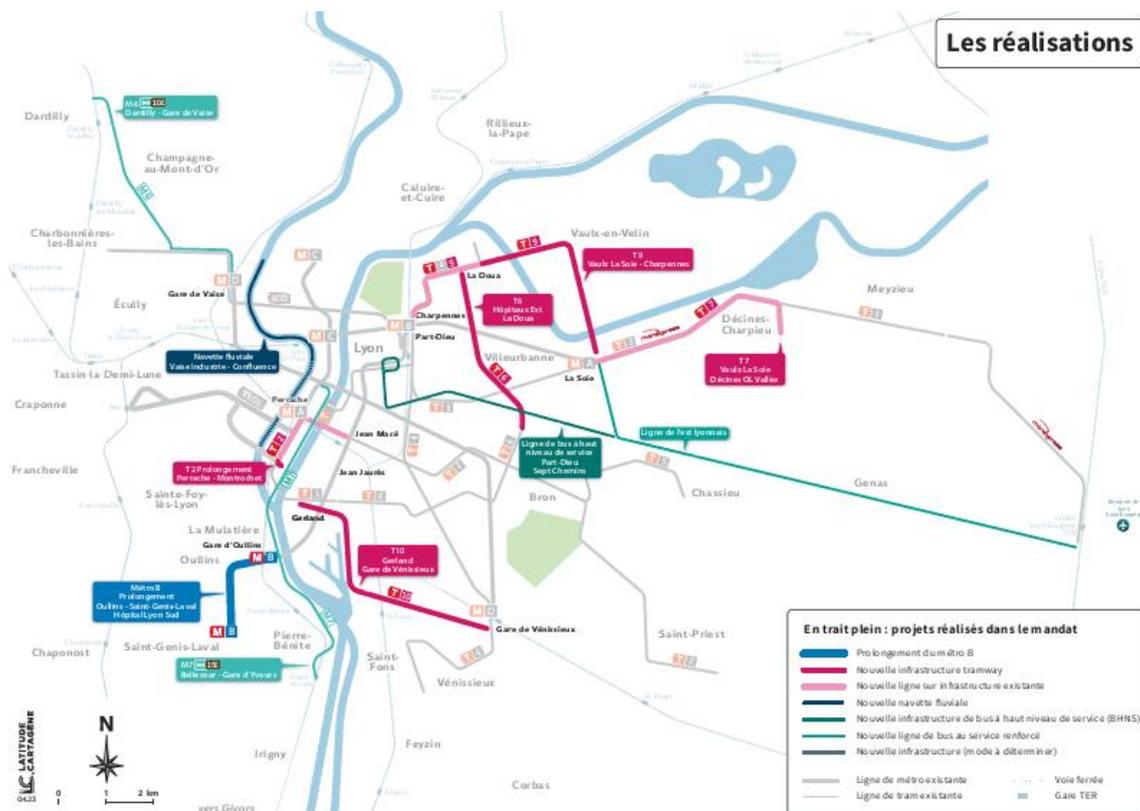
Le projet de tramway express de l'ouest lyonnais

Un projet issu des enseignements de la consultation publique métro

Le 17 décembre 2020 était voté le plan de mandat du SYTRAL, syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise, devenu SYTRAL Mobilités le 1er janvier 2022.

Il poursuit 3 objectifs :

- Répondre à l'urgence climatique et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique ;
- Participer à la cohésion des territoires et donc réduire les inégalités sociales et territoriales en s'inscrivant dans les projets de désenclavement des territoires pour que chacune et chacun puisse accéder avec facilité (et sans recours systématique à la voiture) aux différents pôles d'emplois, services, loisirs et équipements de la métropole lyonnaise ;
- Soutenir la relance économique locale en doublant les investissements de SYTRAL Mobilités par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire.





Outre les projets de développement du réseau, ce plan de mandat prévoyait une consultation publique sur le développement du métro, au travers de plusieurs scénarios. Cette consultation, organisée en 2021, a fait suite à une concertation préalable, organisée en 2019 pour présenter les premières études de faisabilité du projet de métro E, qui avait confirmé le besoin de renforcer la desserte structurante entre le secteur d'Alaï en limite de Tassin la Demi-Lune et Francheville et le centre de la métropole via le plateau du 5^e arrondissement de Lyon.

Appuyée par des études complémentaires, cette consultation a confirmé ces enseignements et la priorité à donner à ce corridor. Elle a également fait émerger l'alternative d'un tramway en partie souterrain pour répondre au besoin de mobilité de ce territoire.

En conclusion de la consultation publique métro, au regard des investissements à réaliser sur l'ensemble du territoire couvert par SYTRAL Mobilités et des besoins spécifiques du corridor E, les élus de SYTRAL Mobilités ont donné la priorité à ce secteur tout en réinterrogeant l'opportunité du mode métro. Lors de la séance du 24 octobre 2022, ils ont donc voté la fin des études relatives à la réalisation du projet de métro E et la clôture de la concertation continue et se sont prononcés en faveur de la poursuite des études de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais et de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Les objectifs du projet

La desserte du secteur de l'Ouest de la Métropole doit répondre à un double enjeu de développement territorial et de mobilité durable.

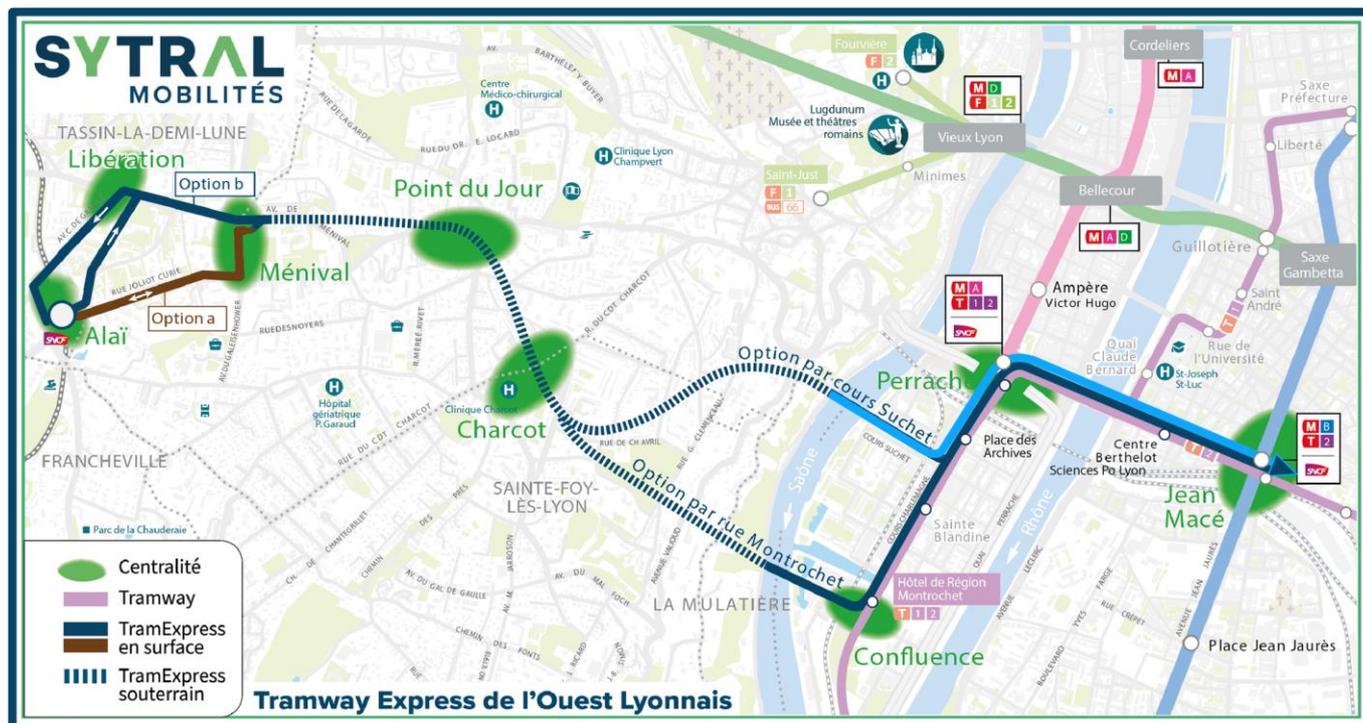
La nouvelle ligne vise à :

- Améliorer l'accessibilité depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise vers le centre, et compléter le maillage de transports collectifs structurants pour proposer une alternative efficace à l'utilisation de la voiture individuelle ;
- Participer à l'amélioration de la qualité de l'air dans la métropole, en cohérence avec la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) ;
- Contribuer au maillage territorial et accompagner le développement urbain des secteurs desservis, en préservant leur identité et en incitant à un nouveau partage de l'espace public pour tous ;
- Accompagner les évolutions du territoire et l'amélioration du cadre de vie des riverains et usagers avec un apaisement des quartiers traversés.

TEOL permettrait ainsi de :

- Voyager en transports collectifs confortablement, avec un temps de parcours fiable et sécurisé ;
- Faciliter l'accès de tous à l'ensemble des services de mobilité et au réseau structurant ;
- Connecter l'ouest de la métropole à la Presqu'Île, Confluence, aux équipements de santé, telle que la clinique Charcot et aux équipements d'enseignement supérieur telles que les Universités Lumière Lyon 2 et Jean Moulin Lyon 3.

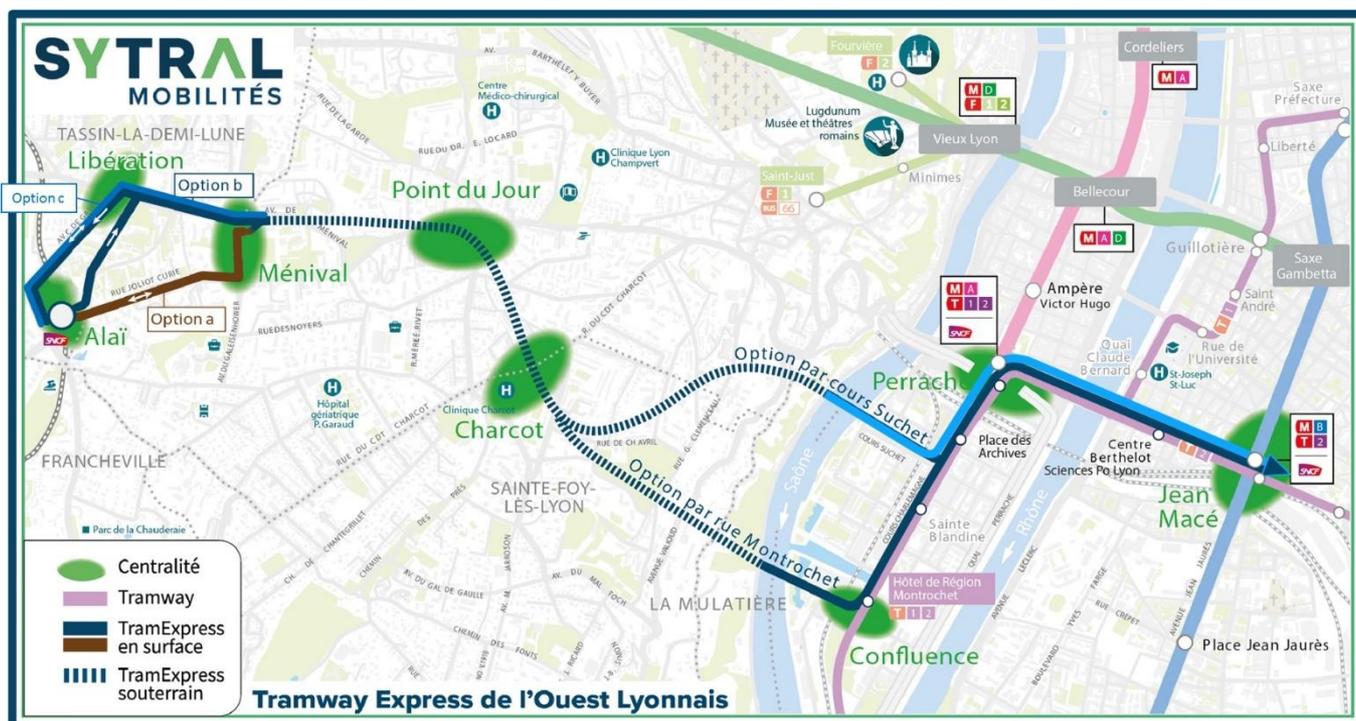
Le tracé initial soumis à la concertation préalable



Les études d'opportunité et de faisabilité ont permis d'affiner le tracé et ses alternatives, présentés en concertation préalable :

- A l'ouest, entre Alai et Ménéval, il s'agissait de questionner la meilleure insertion du projet à travers deux options :
 - Option a : un tracé direct via la rue Joliot-Curie ;
 - Option b : un tracé via le quartier Libération, à Tassin la Demi-Lune, en voies dissociées via le chemin de la Raude ;

Une troisième option, l'option c via le quartier Libération, en voies doubles sur l'avenue Charles de Gaulle a été proposée fin janvier 2024.



La concertation permettait également de questionner l'opportunité de création d'un parc relais au terminus de la ligne.

- Entre Ménival et la Saône, deux stations souterraines sont envisagées afin de desservir le Point-du-Jour puis Charcot : le choix de la localisation de la station Charcot (Charcot Salette ou Charcot Provinces) a été débattu ;
- La ligne traverse la Saône grâce à la création d'un nouvel ouvrage d'art et viendra se connecter à l'infrastructure tramway existante (T1/T2). Deux options étaient proposées :
 - Au niveau de Lyon 5e (quai des Etroits) puis raccordement via le cours Suchet ;
 - Au niveau de la Mulatière (quai Jean-Jacques Rousseau) puis raccordement via la rue Montrochet.

Le budget et le calendrier prévisionnel du projet

Le coût d'objectif de TEOL est de 800 millions d'euros HT valeur 2023. Ce montant intègre l'ensemble des fonctionnalités et des aménagements (tunnel, franchissement...), des études jusqu'à la mise en service avec une provision pour les acquisitions foncières identifiées à ce stade.



Le maître d'ouvrage

SYTRAL Mobilités (anciennement Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) est le maître d'ouvrage de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM), SYTRAL Mobilités est devenu le 1er janvier 2022 un établissement public local en lieu et place du syndicat mixte.

Nouvelle autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités associe la Métropole de Lyon, les communautés d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône et de l'ouest Rhodanien, les 9 communautés de communes du département du Rhône ainsi que la Région Auvergne-Rhône-Alpes (au titre de sa fonction de cheffe de file de l'intermodalité régionale).

Elle conserve sa mission initiale d'autorité organisatrice des transports publics réguliers, des transports publics à la demande, des services de transport scolaire et de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, à l'échelle d'un bassin de mobilité élargi comprenant 13 collectivités du Rhône, desservant 263 communes sur un territoire de plus d'1,8 millions d'habitants.

Véritable innovation institutionnelle, la structure demeure par son périmètre d'action une exception en France lui conférant une vocation de premier plan.

La préparation et le déroulement de la concertation préalable

Les principes de la concertation préalable

Le cadre réglementaire

Le projet de nouvelle ligne de tramway express de l'Ouest Lyonnais fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique, en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement.

Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation préalable revient à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Elle en confie l'organisation pratique au maître d'ouvrage (SYTRAL Mobilités).

La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement.

La CNDP, commission nationale du débat public, est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques pouvant avoir un impact sur l'environnement.

Les garants de la concertation préalable

Par une décision du 7 décembre 2022, la CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable selon les dispositions de l'article R121-8 du Code de l'environnement et a désigné trois garants : Claire Bouteloup, Jean-Luc Campagne et Jacques Finetti. Le rôle des garants est de s'assurer de la bonne mise en œuvre du dispositif de concertation préalable, de la sincérité des informations données au public, de la transparence des éléments portés à la connaissance du public et, à l'issue de la démarche, d'en établir le bilan dans le respect des principes de la CNDP. Ce bilan a nourri le présent dossier des enseignements de la concertation préalable de SYTRAL Mobilités.



Claire Bouteloup



Jacques Finetti



Jean-Luc Campagne

Les trois garants ont accompagné SYTRAL Mobilités dans la préparation de la concertation préalable et la définition des modalités. Les garants étaient présents tout au long de la concertation préalable. Lors de chaque rencontre de

la concertation préalable à laquelle ils ont participé, ils se sont présentés et ont expliqué leur rôle, leurs attentes et livré leur vision des échanges. Ils étaient également joignables par courriel et par voie postale.

Les objectifs et thématiques de la concertation préalable

Le dispositif mis en place vise à encourager la participation de tous les citoyens : riverains, futurs usagers, acteurs économiques et associatifs. Les avis et contributions recueillis sont pris en compte par le maître d'ouvrage pour alimenter les études ultérieures et éclairer la décision politique relative à la poursuite du projet et aux choix opérés parmi les options ouvertes à la concertation préalable.

La procédure de concertation préalable intervient en amont de l'enquête publique et était donc ouverte sur l'ensemble des sujets. L'expression du public était particulièrement attendue sur les thématiques essentielles à la consolidation du projet à l'issue de cette phase de concertation préalable :

- L'opportunité du projet,
- Le tracé global,
- Les options de tracé à l'est,
- Les options de tracé à l'ouest,
- Le positionnement de la station Charcot,
- L'opportunité d'un parc-relais à Alaï,
- L'insertion de TEOL dans les quartiers traversés,
- Les connexions avec les autres modes de transport.

Le périmètre et les cibles de la concertation préalable

Le périmètre réglementaire de la concertation préalable couvrait La Mulatière, Lyon 7^{ème}, Lyon 2^{ème}, la Métropole de Lyon, Lyon 5^{ème}, Tassin la Demi-Lune, Francheville et Sainte-Foy-Lès-Lyon.

Afin d'aller au-devant des publics (habitants, riverains, futurs usagers et acteurs institutionnels et économiques) SYTRAL Mobilités a souhaité agir sur plusieurs échelles complémentaires :

- Une zone d'influence large qui intègre : la Métropole de Lyon (notamment la Ville de Lyon, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville, Tassin la Demi-Lune, Saint Genis-Les-Ollières, Craponne et aussi Bron et Saint Priest), la communauté de communes des Vallons du lyonnais.
- Une zone d'influence intermédiaire de 500 mètres autour du projet et dont les liens fonctionnels avec le territoire de TEOL, notamment pour le rabattement par transport collectifs, sont importants : Lyon 2e, Lyon 5e, Lyon 7e, La Mulatière, Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, Tassin la Demi-Lune, Craponne, Saint-Genis les-Ollières.
- Un périmètre de proximité permettant d'échanger sur les enjeux à l'échelle du quartier.



Le dispositif mis en place lors de la concertation préalable s'est adapté aux différents périmètres avec une intensité grandissante en approche de la future ligne TEOL.

Le processus de concertation préalable

Le processus a été pensé pour favoriser la meilleure mobilisation possible tout au long de la concertation préalable. Les modalités étaient variées et mises en œuvre pendant les trois mois de concertation préalable en deux temps :

- Temps 1 : informer, mobiliser, échanger, débattre, alimenter ;
- Temps 2 : contribuer et faire évoluer le projet.

En tout, 24 rencontres ont été organisées pendant les 3 mois de la concertation préalable :

- 1 réunion d'ouverture à l'Espace de l'Ouest Lyonnais ;
- 6 réunions publiques de proximité, sous format atelier, à Sainte-Foy-lès-Lyon, Lyon 7e, Tassin la Demi-Lune, Francheville, Lyon 5e et Lyon 2e ;
- 9 stands mobiles ;
- 3 porte-à-porte commerçant à Sainte-Foy-lès-Lyon, Lyon 5eme et Tassin la Demi-Lune ;
- 3 ateliers thématiques techniques ;
- 2 rencontres d'acteurs : employeurs et entreprises ; associations PMR.

	Temps 1 - Informer, échanger et présenter le projet Débatte de l'opportunité						Temps 2 - Contribuer et faire évoluer le projet						
Annances légales et informations	Plateforme participative - registres en mairie, exposition, réseaux sociaux												Vidéo
TEOL - concertation préalable de 3 mois	NOVEMBRE 2023			DÉCEMBRE 2023			JANVIER 2024			FÉVRIER 2024			
	Sem. 06/11	Sem. 13/11	Sem. 20/11	Sem. 27/11	Sem. 04/12	Sem. 11/12	Sem. 18/12	Sem. 25/12	Sem. 08/01	Sem. 15/01	Sem. 22/01	Sem. 29/01	Sem. 05/02
Pour tous	8/11 REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE	14/11 - 19h Réunion Sainte-Foy-lès-Lyon	20/11 - 19h Réunion Lyon 7 ^e		05/12 - 19h Réunion Tassin la Demi-Lune 06/12 - 19h Réunion Francheville	12/12 - 19h Réunion Lyon 5 ^e			09/01 - 18h30 Réunion Lyon 2 ^e La Mulatière				Vidéo et synthèse factuelle de la concertation préalable
Habitants et usagers du territoire (stand mobile d'info et d'échanges «Le Projet vient à vous»)	09/11 - 16h-19h Stand place Saint-Luc, Sainte-Foy-lès-Lyon	15/11 matin Stand marché Jean Macé	24/11 matin Stand marché Tassin la Demi-Lune, Promenade des Tuileries	30/11 - 16h-19h Stand Carrefour Francheville	06/12 Stand bibliothèque, Lyon 5 ^e	13/12 - 15h-18h Stand Lyon 2 ^e place des Archives							
Usagers des transports en commun			25/11 matin Stand marché de Craponne	30/11 - 10h-11h Rencontre avec associations PMR					17/01 Atelier « Pour aller plus loin » : calcul, rabattement, PIR	23/01 Atelier « Pour aller plus loin » : exploitation, modélisation, fréquentation	30/01 Atelier « Pour aller plus loin » : circulation, insertion entre Axi et Merval/Libération		
Etudiants & scolaires					05/12 - 12h-14h Stand Lycée Branly	14/12 fin d'après-midi Stand résidence Allix							
Entreprises / Commerçants	10/11 Porte-à-porte commerçants Sainte-Foy-lès-Lyon		22/11 Porte-à-porte commerçants Tassin la Demi-Lune	28/11 Réunion avec les employeurs - entreprises 29/11 Porte-à-porte commerçants Lyon 5 ^e									



En parallèle de la concertation préalable, les études de faisabilité approfondies se sont poursuivies. De nouvelles informations ont pu être apportées au public à mesure que les études avançaient. Notamment :

- L'étude circulation portant sur le secteur ouest : diagnostic de la situation actuelle et projections à 2030 avec ou sans TEOL ;
- Les scénarios d'exploitation de TEOL, avec la circulation de TEOL sur les voies du T2 sans aucune rupture de charge ni terminus intermédiaire, comme scénario privilégié.

L'implication de SYTRAL Mobilités dans la conduite de la concertation préalable

Les élus de SYTRAL Mobilités ont souhaité s'impliquer directement dans la préparation et la conduite de la concertation préalable et seront attentifs au bilan pour orienter les décisions à venir sur le projet. Ainsi, Bruno Bernard, président de SYTRAL Mobilités a présenté le projet lors de la réunion publique d'ouverture, accompagné de Vincent Monot, vice-président délégué du SYTRAL et des maires des communes traversées. A chacune des réunions publiques communales et ateliers, un ou plusieurs vice-présidents de SYTRAL Mobilités étaient présents.

Ces rencontres directes avec les citoyens ont permis d'écouter leurs observations et de répondre à leurs questions. A leurs côtés, les équipes techniques de SYTRAL Mobilités dédiées au projet TEOL, de la Métropole de Lyon et le bureau d'études ayant réalisé les études préliminaires de TEOL se sont tous engagés dans l'animation des rencontres de la concertation préalable.

La concertation continue (suite au vote du conseil d'administration)

Si la décision de mettre en œuvre le projet TEOL est validée, les échanges se poursuivront sous la forme d'une concertation continue à partir de l'été 2024 et en parallèle des études de conception. La Commission nationale du débat public désignera un garant dédié à ce temps de dialogue qui courra jusqu'à l'enquête publique.

Il s'agira d'enrichir le projet global, informer sur l'avancée des études puis travaux et sur les dispositifs d'accompagnement. Durant cette période, plusieurs thématiques seront au premier plan : insertion urbaine, vie urbaine et économique en phase travaux, connexions et intermodalité (en cohérence avec les réflexions menées sur la réorganisation du réseau de bus), cadre de vie et conception environnementale (modalités de replantation et de végétalisation, choix des essences, aménagements et équipements cyclables ...). L'objectif de la concertation continue est d'informer et de faire participer le public pour affiner le projet dans sa conception jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).



Une concertation préalable préparée avec l'ensemble des parties prenantes à la concertation

Des échanges préparatoires avec les communes

Tout au long du projet, les communes traversées par le projet TEOL ont apporté leurs orientations sur la conception de la ligne dans les secteurs les concernant, à travers des réunions techniques spécifiques et des Comités de Suivi. Le projet mobilise aussi les municipalités au titre de leurs compétences territoriales (stationnement, éclairage public, espaces verts ...).

Elles ont directement contribué à la préparation de la concertation préalable en étant associées à la définition des modalités et à leur mise en œuvre pratique, notamment avec l'identification et la mise à disposition de lieux (salles, emplacements pour les stands mobiles...) et de moyens matériels.

Le projet TEOL a également été présenté à Craponne lors d'une réunion publique dédiée à l'évolution des transports en commun de ce secteur, organisée par SYTRAL Mobilités et la ville de Craponne, le 29 juin 2023 à l'Espace Rebuffat.

Des rencontres avec les acteurs locaux

Au printemps 2023, un travail préparatoire (étude de contexte) a eu lieu avec des acteurs locaux et métropolitains autour du projet TEOL, en amont de la concertation préalable.

L'objectif premier de cette étude de contexte était d'échanger avec les acteurs impliqués dans la vie quotidienne des différents quartiers du territoire concerné par TEOL. Une fois ces acteurs identifiés, une série d'entretiens a été réalisée avec eux pour :

- Présenter le projet et la concertation préalable à venir ;
- Dialoguer sur le projet d'ensemble et connaître la position des acteurs (favorable ou non, à quelle condition...) ;
- Recueillir les premiers avis et contributions sur le projet ;
- Proposer à ces acteurs de devenir des relais de la concertation préalable.

Ces entretiens avaient pour but d'établir une relation constructive avec les acteurs dans le processus liant études techniques et échanges avec le public.

Au total, 37 entretiens ont été réalisés, avec 46 acteurs différents :

- 13 entretiens (15 acteurs) avec les Comités d'intérêts locaux et Conseils de Quartier,
- 5 entretiens (9 acteurs) avec des associations thématiques sur la mobilité,
- 4 entretiens (4 acteurs) avec des associations thématiques sur l'accessibilité,
- 10 entretiens (12 acteurs) avec des acteurs institutionnels,
- 2 entretiens (3 acteurs) avec des associations environnementales,
- 2 entretiens (2 acteurs) avec des établissements de santé,
- 1 entretien avec une paroisse.



En clôture de cette étude, SYTRAL Mobilités a organisé une réunion de restitution le 20 juin 2023. Elle a regroupé une vingtaine des acteurs rencontrés dans le cadre de l'étude, en présence de deux des trois garants de la CNDP. Dans la continuité de cette démarche, une réunion de présentation des modalités de la concertation préalable à l'attention de ces acteurs associatifs et conseils de quartier a été organisée par SYTRAL Mobilités le 23 octobre 2023. Sur 60 personnes invitées, 24 personnes ont participé à cette rencontre.

Des réunions régulières avec les garants de la CNDP

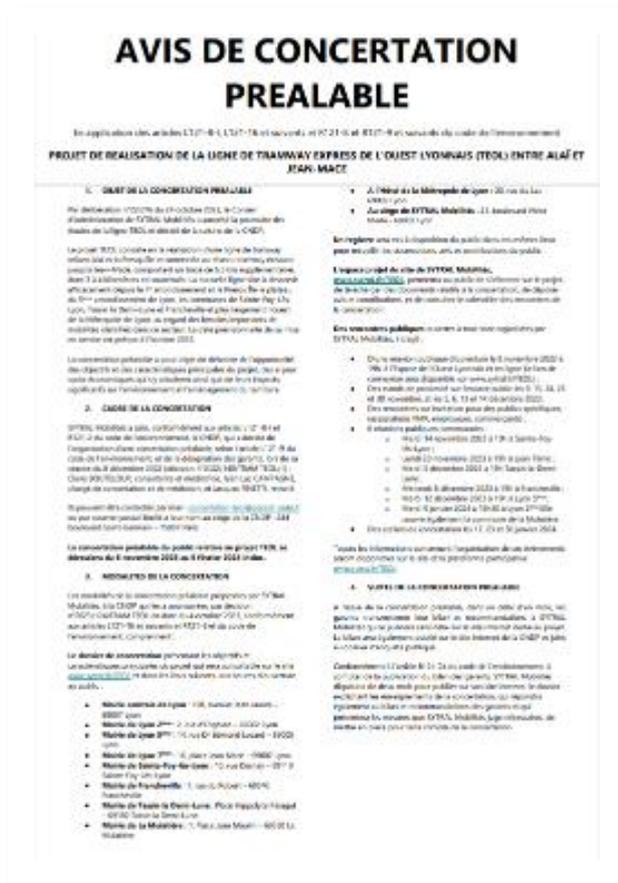
Depuis la désignation des garants, des rencontres bimensuelles sont organisées avec SYTRAL Mobilités. Les garants veillent ainsi à l'avancement de l'ensemble du processus de concertation préalable et à sa bonne mise en œuvre. Ils s'assurent que leurs prescriptions concernant les dates, les modalités de concertation, le dossier de concertation et les outils de contributions sont bien prises en compte.

L'annonce de la concertation préalable

La communication légale

Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les dix lieux de la concertation, quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée :

- Mairie centrale de Lyon, 198, avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon 7e,
- Mairie de Lyon 2e, 2 rue d'Enghien, 69002 Lyon 2e,
- Mairie de Lyon 5e, 14, rue Dr Edmond Locard, 69005 Lyon 5e,
- Mairie de Lyon 7e, 16, place Jean Macé, 69007 Lyon 7e,
- Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon, 10, rue Deshay, 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon,
- Mairie de Francheville, 1, rue du Robert, 69340 Francheville,
- Mairie de Tassin la Demi-Lune, Place Hippolyte Péragut, 69160 Tassin la Demi-Lune,
- Mairie de la Mulatière, 1, place Jean Moulin, 69350 La Mulatière,
- Hôtel de la Métropole de Lyon, 20, rue du Lac, 69003 Lyon 3e,
- SYTRAL Mobilités, 21, boulevard Vivier-Merle, 69003 Lyon 3e.





La concertation préalable a fait l'objet d'annonces légales dans trois titres de presse, au moins 15 jours avant le démarrage de la concertation :

- Les Echos, le 20 octobre 2023,
- Leprogres.fr, le 20 octobre 2023,
- La Tribune de Lyon, le 19 octobre 2023.

Les constats d'huissiers

SYTRAL Mobilités avait mandaté un cabinet d'huissiers de justice qui a pu constater que l'avis de concertation préalable était bien affiché dans les 10 lieux règlementaires de la concertation et sur le site Internet de SYTRAL Mobilités :

- Le 20 octobre 2023, soit 15 jours avant le démarrage de la concertation préalable,
- Le 6 novembre 2023, soit le premier jour de la concertation préalable,
- Le 4 janvier 2024, en cours de concertation préalable,
- Le 5 février 2024, soit le dernier jour de la concertation préalable.

L'affichage

Dans le but d'informer de l'ouverture de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé pour annoncer les dates de la concertation et diffuser largement l'adresse du site internet du projet (plateforme participative en ligne). Ainsi, SYTRAL Mobilités a mis à disposition des différentes collectivités et partenaires des affiches et supports d'informations dans des quantités préalablement définies avec eux :

En tout, 115 affiches génériques ont été imprimées et diffusées :

- 5 affiches A3 et 5 affiches A4 au siège de SYTRAL Mobilités,
- 20 affiches A3 et 20 affiches A4 à la mairie du 7e arrondissement,
- 5 affiches A3 et 10 affiches A4 à la mairie de la Mulatière,
- 50 affiches A3 à la mairie de Sainte-Foy-Lès-Lyon,
- 10 affiches A3 à la mairie de Francheville,
- 5 affiches A3 à la mairie de Craponne,
- 2 affiches A3 à la Métropole de Lyon,
- 2 affiches A3 à la mairie centrale de Lyon, avenue Jean Jaurès,
- 2 affiches A3 et 2 affiches A4 à la mairie du 5e arrondissement,
- 28 affiches A4 dans le réseau TCL (bus C20, C21 et C24, et station Gorge de Loup),
- 2 affiches A3 et 2 affiches A4 à l'EHPAD Les Massues,
- 2 affiches A3 et 2 affiches A4 à la clinique Charcot.



La distribution du dépliant du projet

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique. Le dépliant a été distribué lors des stands mobiles et mis à disposition sur le site internet (plateforme en ligne) dédié au projet.

Pendant la première moitié de novembre 2023, il a fait l'objet d'une diffusion toutes boîtes aux lettres dans un rayon de 500 mètres autour des tracés de TEOL soumis à la concertation préalable (19 500 exemplaires). En complément, la ville de Francheville en a fait distribuer 7000 exemplaires sur son territoire.

Les relations presse

SYTRAL Mobilités a tenu le 8 novembre 2023 une conférence de presse de lancement de la concertation préalable. Un dossier de presse a été diffusé le même jour.

L'annonce sur les réseaux sociaux

La concertation préalable a été annoncée sur différents réseaux sociaux, à différentes dates :

- 3 novembre 2023 : annonce de la réunion d'ouverture sur X (ex-Twitter), Facebook et LinkedIn ;
- 8 novembre 2023 : rappel de l'ouverture de la concertation préalable, en parallèle de la conférence de presse de lancement et de la diffusion du dossier de presse, sur X, Facebook et LinkedIn ;
- Le même jour, mise en ligne sur la page Youtube de SYTRAL Mobilités de la vidéo de présentation du projet.

L'ouverture des inscriptions aux ateliers techniques a été annoncée sur les réseaux sociaux le 12 janvier 2024 puis rappelée le 18 janvier 2024 par SYTRAL Mobilités.

Le relais de l'information par les acteurs locaux

Pour organiser l'annonce de la concertation préalable et la mobilisation, en amont et pendant la concertation préalable, SYTRAL Mobilités a réalisé plusieurs envois de courriels aux services communication des mairies, de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais, au journal municipal de Lyon, au journal de la Métropole de Lyon et l'exploitant des TCL, Keolis :

- 29 septembre 2023 : transmission d'un article de « pré annonce » de la concertation préalable comprenant les dates envisagées et le logo du projet ;
- 25 octobre 2023 : envoi d'un kit communication par mail ;
- 6 novembre 2023 : mail d'annonce de l'ouverture de la concertation préalable, comprenant un court texte de présentation du projet et le dépliant ;
- 8 novembre 2023 : le jour de la réunion publique d'ouverture, envoi du dossier de presse et de la vidéo de présentation du projet TEOL ;
- 12 janvier 2024 : mail d'annonce de l'ouverture des inscriptions pour les ateliers techniques de la concertation préalable.



Deux kits de communication ont été préparés pour chaque commune. Ils contenaient :

- Pour le kit de communication numérique (transmis le 25 octobre 2023) :
 - Le dépliant,
 - Le flyer agenda,
 - Différentes affiches (affiche d'annonce de la réunion d'ouverte, affiche d'annonce de la réunion publique communale pour chaque commune et affiche générique),
 - Un poster,
 - Le texte de présentation du projet
 - Et des visuels pour les réseaux sociaux (selon les spécifications des services communication) ;
- Pour le kit de communication « papier » (transmis le 3 novembre 2023, complété le 7 novembre 2023 par l'annexe technique au dossier de concertation) :
 - Le dossier de concertation et son annexe technique,
 - L'Essentiel du projet (synthèse du dossier de concertation)
 - Le dépliant 3 volets,
 - Le poster,
 - Pour les lieux règlementaires de la concertation, un registre.

Les quantités de chaque élément du kit communication papier avaient été définies au préalable avec la plupart des lieux de dépôt.

Les collectivités locales ont participé la communication autour de la concertation préalable, en relayant les éléments transmis par SYTRAL Mobilités ou de leur propre initiative :

- Tassin la Demi-Lune :
 - Octobre 23 : Article dans « le MAG », le journal municipal ;
 - 7 novembre 2023 : annonce de la concertation préalable sur la page d'accueil et sur la page « enquêtes publiques » du site Internet de la commune ;
 - 12 novembre 2023 : annonce de la réunion publique communale de Tassin la Demi-Lune du 5 décembre 2023, sur le site Internet de la commune.
- Sainte-Foy-lès-Lyon :
 - 26 septembre 2023 : première communication sur TEOL via le site Internet de la commune ;
 - 20 octobre 2023 : mise à jour de l'article sur TEOL du site Internet de la commune, avec ajout d'un verbatim du Maire ;
 - 17 novembre 2023 : mise à jour du même article ;
 - Novembre 2023 : Article dans le journal municipal annonçant la réunion publique communale de Sainte-Foy-lès-Lyon du 14 novembre 2023 ;
 - 21 novembre 2023 : le sujet du projet TEOL a été traité à l'occasion d'un Facebook Live organisé par le Maire.
- La Mulatière :
 - 25 octobre 2023 : annonce de la concertation préalable sur le site Internet de la commune ;
 - 3 novembre 2023 : mise à jour du même article ;
 - Novembre-décembre 2023 : article sur TEOL dans « Info Confluent », le journal municipal.
- Francheville :
 - 25 octobre 2023 : annonce de la concertation préalable sur le site Internet de la commune ;
 - 30 novembre 2023 : sur les réseaux sociaux de la commune, informations et photographies du stand mobile ;
 - La mairie de Francheville a également apposé 16 affiches format « Decaux », 120*176cm, destinées aux supports publicitaires de la ville et des abribus ;
 - 7 décembre 2023 : sur les réseaux sociaux de la commune, retour en images sur la réunion publique communale du 6 décembre ;
 - 20 et 27 décembre 2023 : sur les réseaux sociaux de la commune, rappel de la concertation préalable et des modalités de participation ;
 - 16 janvier 2024 : relais de la communication sur les ateliers techniques de concertation des 17, 23 et 30 janvier ;
 - 19 février 2024 : relais de la vidéo de SYTRAL Mobilités de clôture de la concertation préalable.
- Lyon 2e :
 - 25 octobre 2023 : annonce de la concertation préalable sur le site Internet de la commune ;
 - 6 novembre 2023 : annonce de la concertation préalable sur les réseaux sociaux de la commune ;
- Lyon 5e :
 - 3 novembre 2023 : mise à jour de l'article sur le projet, déjà mis à jour le 31 octobre 2023 (publication originale le 21 octobre 2022) ;
- Lyon 7e :
 - 7 novembre 2023 : annonce de la concertation préalable dans la newsletter Lyon.fr du mardi ;



- Métropole de Lyon :
 - 6 novembre 2023 : annonce du lancement de la concertation préalable dans le magazine MET numérique
- Ville de Lyon :
 - 3 novembre 2023 : annonce de la concertation préalable via la mise à jour des articles des 25 et 31 octobre 2023 ;
- Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais :
 - Automne 2023 : annonce de la concertation préalable dans le bulletin intercommunal de l'automne ;
 - Mise à disposition de 500 dépliant, répartis entre la CCVL et ses 8 communes membres ;
 - Relais des informations de la concertation auprès des communes membres ;
 - Relais des informations de la concertation sur le site Internet de la CCVL ;
 - Relais des informations sur la page Facebook de la CCVL, tout au long de la concertation préalable.

Les supports d'information sur le projet

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est un document de 88 pages présentant le projet de nouvelle ligne dans son ensemble et notamment :

- La genèse du projet TEOL et ses objectifs,
- Les caractéristiques essentielles de TEOL,
- Son insertion dans les différents secteurs traversés,
- Les modalités de réalisation en phase travaux et de fonctionnement en exploitation,
- La concertation préalable et le calendrier du projet.

Le dossier de concertation est complété d'une annexe technique, document de 24 pages, présentant l'insertion projetée du tramway dans les secteurs où il sera en surface, ainsi que les premiers résultats de l'étude de mobilités entre Ménival et Alai.

Le dossier de concertation et son annexe technique étaient consultables :

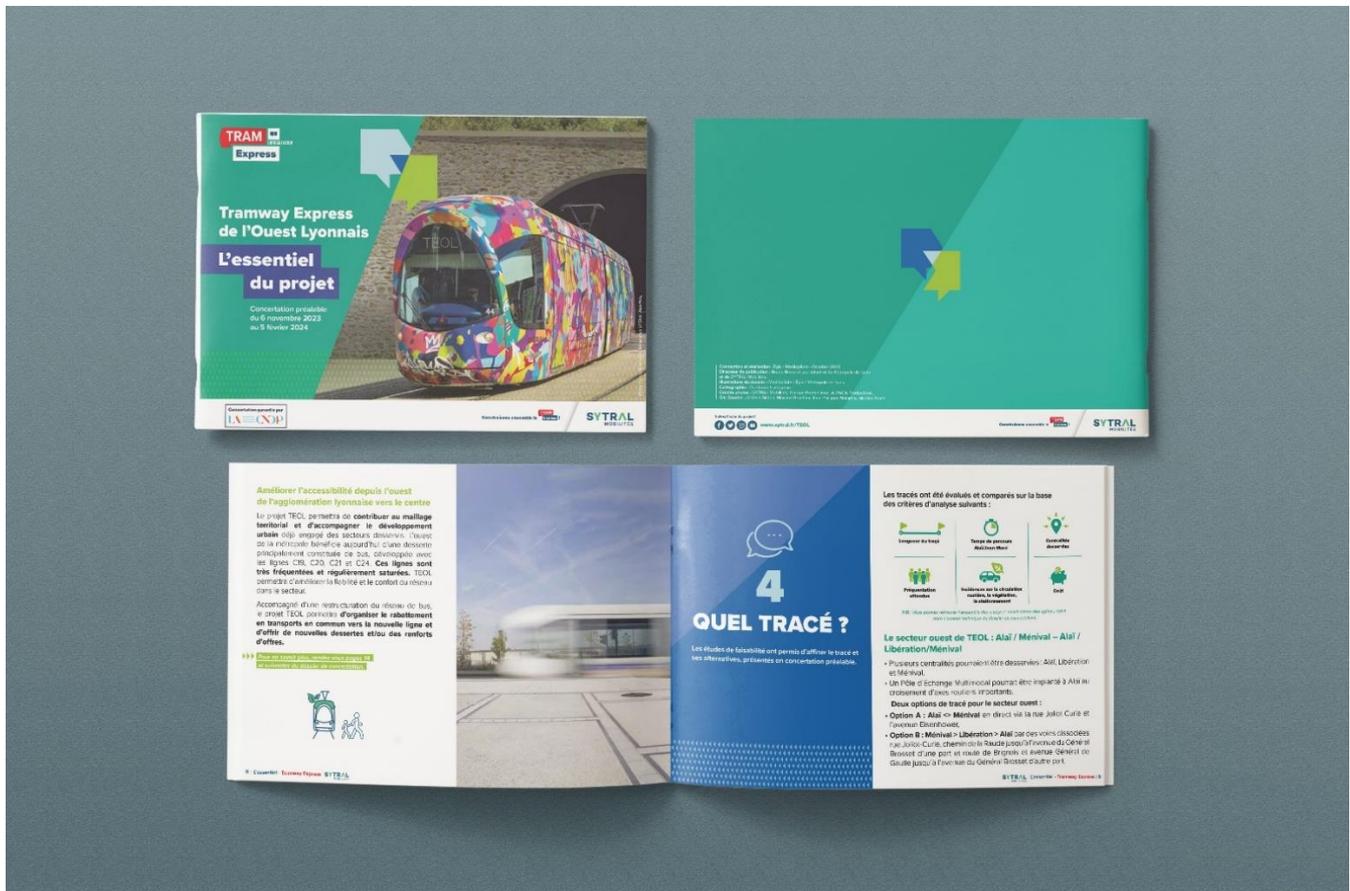
- Dans les dix lieux d'expression et d'information permanents de la concertation (lieux règlementaires),
- Sur le site Internet (plateforme en ligne) dédié au projet ; documents téléchargeables,
- Lors des rencontres de la concertation.



L'Essentiel du projet

L'Essentiel du projet est un document de 20 pages. Il s'agit d'une version synthétique du dossier de la concertation. Ce document a pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique. L'Essentiel du projet a été mis à disposition du public :

- Dans les dix lieux d'expression et d'information permanents de la concertation,
- Sur le site Internet (plateforme en ligne) dédié au projet,
- Lors des rencontres de la concertation.



Le dépliant d'information

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a pour objectif de présenter de manière très concise le projet et les informations sur la concertation préalable avec le plus grand nombre. Durant la concertation préalable, il était disponible :

- Dans les dix lieux d'expression et d'information permanents de la concertation,
- Dans les établissements de proximité suivants :
 - Clinique des Massues,
 - Clinique Charcot,
 - Mairie de Craponne,
 - A la CCVL,
 - Piscine Aquavert,
 - MJC Ménival,
 - Bibliothèque Point du Jour.
- Sur le site Internet (plateforme en ligne) dédié au projet,
- Lors des rencontres de la concertation.

Le dépliant a également fait l'objet d'une distribution en boîtes aux lettres (cf. p.18).

Une centaine d'exemplaires du dépliant ont été remis au Comité d'intérêt local du Point-du-Jour, à sa demande, qu'il a distribué aux participants de son assemblée générale annuelle début décembre 2023.



La plateforme participative

Un espace dédié au projet a été mis en place sur le site internet (plateforme participative) « Destinations 2026 » du SYTRAL à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol>.

L'adresse URL communiquée à tous était <https://www.sytral.fr/TEOL> et comprenait un lien permettant d'accéder à la plateforme participative.

Elle est à la fois le relai de l'information et de la participation. Les visiteurs peuvent y trouver toutes les informations sur le projet. Durant la concertation préalable, les visiteurs pouvaient également donner un avis, poser des questions, télécharger les documents de concertation et les comptes-rendus des rencontres, et s'inscrire aux ateliers techniques puis répondre aux questionnaires. La plateforme a été conçue autour de différentes pages pour faciliter la navigation des visiteurs :

- « Je m'informe » : accès à la documentation et aux différents éléments de présentation du projet et de la concertation préalable ;
- « FAQ » : foire aux questions, où trouver des réponses aux questions les plus fréquentes ;
- « L'agenda des rencontres » : accès aux modalités d'organisation de la concertation préalable et permet de s'inscrire aux ateliers techniques ;
- « Je pose une question » ;
- « Je donne un avis » ;
- « Questionnaire Atelier » (1, 2 et 3)
- « Comptes-rendus des rencontres ».

Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 20 550 visites.

Les projets Plan de mobilité Aide

Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : participez à la concertation préalable !
ALAÏ <> PRESQU'ÎLE - JEAN MACÉ

ÉTAPE 2 SUR 4
Concertation préalable
06/11/2023 - 05/02/2024
[Voir les étapes](#)

[JE M'INFORME](#) [LAGENDA DES RENCONTRES](#) [FAQ](#) [JE POSE UNE QUESTION](#) [JE DONNE UN AVIS](#) [COMPTES-RENDUS DES RENCONTRES](#)

Le [compte rendu](#) de la réunion d'ouverture du 8 novembre 2023 est en ligne !

Découvrez le dossier de concertation ([partie 1](#) et [partie 2](#)) et son [annexe technique](#) qui présentent en détails les objectifs et caractéristiques principales du projet.

Pour une lecture plus rapide, l'[Essentiel du projet](#) ou le [dépliant](#) !

Des temps de rencontre sont organisés pour échanger avec vous sur le projet et recueillir vos avis : réunions publiques, ateliers, stands mobiles. Pour y participer, rendez-vous sur l'[agenda des rencontres](#). La réunion d'ouverture a eu lieu le **8 novembre dernier à l'Espace de l'Ouest Lyonnais** (6 rue Nicolas Sicard, Lyon 5e) et en **visioconférence** ! Retrouvez l'enregistrement de la réunion en cliquant sur le lien [ici](#).



La vidéo du projet

Une vidéo de présentation du projet a été réalisée. Diffusée à partir du 8 novembre 2023, elle présente les grands enjeux du projet, explique de manière détaillée le tracé et les stations proposées à concertation, ainsi que les modalités de participation à la concertation préalable. La vidéo a été diffusée sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités durant toute la concertation préalable, sur la plateforme en ligne dédiée au projet et durant toutes les réunions publiques. Au total, elle a été visionnée 2204 fois.

La vidéo est disponible à l'adresse suivante : https://youtu.be/hNygeOYfN_E?si=MqtqMd_B8_GopQDp

Une version d'1 minute de cette vidéo a été diffusée via le média iTCL, à bord des tramways, du métro B, des principales stations de métro et dans certaines lignes de bus, avec une audience potentielle de 900 000 vues par jour, pendant toute la durée de la concertation préalable. L'agenda des ateliers techniques a également été diffusé sur iTCL à partir de mi-décembre 2023.

Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres

Afin d'accompagner les rencontres, des supports d'information ont été réalisés et présentés aux participants :

- Des diaporamas adaptés à chaque secteur et thématiques, diffusés pendant les réunions publiques et les ateliers ont permis de présenter le projet avec des focus géographiques ou thématisés ;
- Des supports pédagogiques utilisés en atelier ont permis d'apporter des informations complémentaires aux participants et d'accompagner leurs échanges lors des travaux en sous-groupes (cartographies, isochrones, etc.).

Les modalités pour s'exprimer par écrit

Les registres

Des registres de concertation étaient disponibles dans les dix lieux de la concertation. Accessibles à tous, ils permettaient à ceux qui le souhaitaient de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet.

Des registres de concertation étaient également à disposition du public lors des stands de proximité et ont permis aux participants de faire part de leurs avis ou remarques suite aux échanges avec les équipes de SYTRAL Mobilités.

La plateforme participative

Pendant la période de concertation préalable, le site internet du projet (plateforme en ligne) permettait aux visiteurs de déposer un avis ou de poser une question. SYTRAL Mobilités s'était engagé et a répondu à l'ensemble des questions posées sur la plateforme en ligne.

Autres modalités de contribution

Durant la concertation préalable, le public pouvait aussi transmettre ses avis par mail à l'adresse tramexpress-contact@sytral.fr ou via l'adresse des garants, concertation-teol@garant-cndp.fr, ainsi que par courrier postal. Au total, 13 contributions ont été transmises par mail et 1 par courrier postal.



Les rencontres de la concertation

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de 24 temps de rencontre. La plupart des rencontres se sont déroulées en présentiel, sur les communes de la concertation. Lors de la réunion publique d'ouverture une retransmission en direct sur le site de SYTRAL Mobilités et sa page YouTube a été mise en œuvre. Les ateliers techniques des 17, 23 et 30 janvier 2024 ont fait l'objet d'une diffusion en différé (le lendemain, sur la page YouTube de SYTRAL Mobilités et sur la plateforme). La rencontre avec les associations PMR et celle avec les employeurs et entreprises se sont déroulées en visioconférence.

L'ensemble des informations actualisées étaient disponibles sur le site Internet du projet (plateforme en ligne). Au fil de la concertation préalable, les comptes-rendus des rencontres ont été mis en ligne pour donner une vision globale sur le déroulement de la concertation. Claire Bouteloup, Jacques Finetti et Jean-Luc Campagne, garants de la concertation préalable, sont intervenus lors de chaque rencontre à laquelle ils ont participé afin de présenter le cadre de la concertation préalable, leur rôle et se tenir à la disposition des publics qui le souhaitent.

La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture de la concertation préalable s'est tenue le 8 novembre de 19h à 21h à l'Espace de l'Ouest Lyonnais (Lyon 5^e). Une retransmission en direct sur le site Internet et la page YouTube de SYTRAL Mobilités a été mise en place. La réunion était ouverte à tous et traduite en langue des signes française par deux interprètes.

180 participants en présentiel ont été comptabilisés, et 270 en ligne.

En présence de Bruno Bernard, Président de SYTRAL Mobilités, Vincent Monot Vice-Président de SYTRAL Mobilités, Nicolas Mallot, directeur général adjoint de SYTRAL Mobilités, Sarah Emmelin, chef de projet TEOL, et Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne & relations riverains de SYRAL Mobilités. La soirée d'ouverture était l'occasion de :

- Lancer la démarche de concertation préalable et de présenter son cadre (concertation préalable avec garants) ;
- Présenter le projet, le tracé et ses options au grand public ;
- Répondre aux questions et recueillir les observations et les avis du public afin d'enrichir le projet ;
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation préalable.

Durant toute la soirée, les participants ont pu transmettre leurs questions et observations par prise de parole directe lors des temps d'échanges ainsi que sur Beekast, un outil participatif permettant de poser des questions en ligne. Le compte-rendu et la présentation sont disponibles sur la plateforme en ligne.

Deux interprètes en langue des signes française ont traduit en instantané les deux premiers temps de la réunion.



Les réunions publiques communales

Six réunions publiques communales ont été organisées sur six communes concernées par le projet pour échanger avec les habitants et les usagers. Toutes ont été organisées en présentiel et ont mixé un format en plénière de présentation et un format tables-rondes de travail en sous-groupes. Les réunions se sont déroulées de la manière suivante :

- Présentation du projet et des enjeux spécifiques à la commune ;
- Réponse aux questions du public ;
- Travail en sous-groupes sur l'opportunité du projet, les options de tracé et les enjeux spécifiques du projet sur la commune ;
- Présentation du dispositif de concertation préalable.

Les comptes-rendus, les présentations ainsi que les travaux des sous-groupes de l'ensemble des réunions publiques sont disponibles sur la plateforme en ligne.

■ Réunion publique de Sainte-Foy-Lès-Lyon – 14 novembre – 19h à 21h

La réunion publique de Sainte-Foy-Lès-Lyon s'est tenue le 14 novembre de 19h à 21h à l'Ellipse. Environ 120 personnes ont assisté à la rencontre.

Elle s'est tenue en présence des élus suivants : Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités, Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-Lès-Lyon et Célia Goubet, adjointe au Maire de Sainte-Foy-Lès-Lyon.



■ Réunion publique de Lyon 7^e – 20 novembre – 19h à 21h

La réunion publique de Lyon 7^e s'est tenue le 20 novembre de 19h à 21h à la mairie de Lyon 7^{ème}. 28 personnes ont assisté à la rencontre.

Elle s'est tenue en présence des élus suivants : Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités, Vincent Monot, conseiller municipal de Lyon 7^{ème} et Vice-Président de SYTRAL Mobilités et Fanny Dubot, Maire du 7^{ème} arrondissement.



■ Réunion publique de Tassin la Demi-Lune – 5 décembre – 19h à 21h

La réunion publique de Tassin la Demi-Lune s'est tenue le 5 décembre de 19h à 21h à l'Atrium. 300 personnes ont assisté à la rencontre.

Elle s'est tenue en présence des élus suivants : Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités et Pascal Charmot, maire de Tassin la Demi-Lune.



■ Réunion publique de Francheville – 6 décembre – 19h à 21h

La réunion publique de Francheville s'est déroulée le 6 décembre de 19h à 21h à l'Iris, salle Grappelli. 150 personnes ont assisté à la réunion.

Elle s'est tenue en présence des élus suivants : Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités et Michel Rantonnet, maire de Francheville.



Réunion publique de Lyon 5^è – 12 décembre – 19h à 21h

La réunion publique de Lyon 5^{ème} s'est déroulée le 12 décembre de 19h à 21h à l'institution Notre-Dame des Minimes. 85 personnes ont assisté à la rencontre.

Elle s'est tenue en présence des élus suivants : Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités et Nadine Georgel, Maire du 5^{ème} arrondissement.



■ Réunion publique de Lyon 2^e et la Mulatière – 9 janvier – 18h30 à 20h30

La réunion publique de Lyon 2^e et la Mulatière s'est déroulée le 9 janvier de 18h30 à 21h30 à l'Orangerie, Lyon 2^e. 60 personnes ont assisté à la rencontre.

Elle s'est tenue en présence des élus suivants : Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités, Valentin Lungenstrass, adjoint au Maire de Lyon et conseiller municipal du 2^eème arrondissement de Lyon et Dominique Mounier, adjoint au Maire de la Mulatière.





Les rencontres d'acteurs

Deux rencontres ont été organisées à destination de publics spécifiques : acteurs économiques et acteurs du handicap. Ces rencontres se sont faites sur invitation. Les comptes-rendus et les présentations sont disponibles sur la plateforme en ligne.

Rencontre avec les acteurs économiques – 28 novembre – de 13h30 à 14h30

La rencontre avec les acteurs économiques s'est tenue le 28 novembre de 13h30 à 14h30, en visioconférence. Sur 33 personnes invitées, 10 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre avait pour but de :

- Présenter le projet aux entreprises et établissements publics concernés par l'arrivée de TEOL,
- Répondre à leurs interrogations,
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet,
- Permettre aux acteurs d'être relais du dispositif de concertation préalable auprès de leurs réseaux.

À la suite de la présentation, les participants ont pu s'exprimer lors d'un temps d'échange afin de donner leurs avis et contributions, et poser leurs questions.

Rencontre avec les acteurs du handicap – 30 novembre – de 10h à 11h

La rencontre avec les acteurs du handicap s'est tenue le 30 novembre, de 10h à 11h, en visioconférence. Sur 21 personnes invitées, 7 représentants d'associations ou acteurs ont participé à cette rencontre.

La rencontre avait pour but de :

- Réaffirmer la vision et l'engagement de SYTRAL Mobilités quant aux conditions de prise en compte du handicap dans la conception des projets ;
- Faire un bilan de l'ensemble des avancées de l'accessibilité PMR sur le réseau de transport ;
- Présenter le projet TEOL ;
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation préalable ;
- Recueillir des propositions / recommandations pour favoriser l'accès à la concertation préalable des personnes porteuses de handicap.

À la suite de la présentation, les participants ont pu s'exprimer lors d'un temps d'échange afin de donner leurs avis et contributions, et poser leurs questions.

Les rencontres de proximité : stands mobiles et porte-à-porte commerçants

Les stands mobiles

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le SYTRAL a organisé neuf stands mobiles sur différents lieux de vie et de passage à proximité du projet. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation préalable (le dossier de concertation et son annexe, l'essentiel du dossier et le dépliant) ainsi que les informations qui figuraient sur les éléments du stand :

- Des planches de visuels présentant : le tracé, le profil altimétrique, le réseau de bus TCL, les photomontages d'insertion du nouvel ouvrage de franchissement de la Saône et de la trémie à Ménival ;
- Un totem d'informations de 3 faces présentant les informations clés du projet et de la concertation préalable ;
- Un mur d'expression présentant la carte du projet en très grand format (3 mètres x 2,3 mètres).

Ils pouvaient également déposer une contribution en remplissant le registre de la concertation. Enfin, grâce à la présence des équipes de SYTRAL Mobilités, les stands mobiles ont permis de répondre aux questions de chacun et de permettre une meilleure compréhension du projet.

Lieu du stand mobile	Date	Nombre de personnes rencontrées
Place Saint-Luc, Ste-Foy-Lès-Lyon	9 novembre 2023	120
Marché Place Jean Macé, Lyon 7 ^{ème}	15 novembre 2023	65
Marché Promenade des Tuileries, Tassin la Demi-Lune	24 novembre 2023	150
Marché Place André Marie, Craponne	25 novembre 2023	150
Galerie commerçante de Francheville	30 novembre 2023	60
Lycée Branly, Lyon 5 ^{ème}	5 décembre 2023	90
Bibliothèque du Point-du-Jour, Lyon 5 ^{ème}	6 décembre 2023	50
Place des archives, Lyon 2 ^{ème}	13 décembre 2023	70
Résidence Crous André Allix, Lyon 5 ^{ème}	14 décembre 2023	50
Total		805



Stand de proximité - Galerie commerciale de Francheville



Stand de proximité - Place Jean Macé, Lyon 7^{ème}



Stand de proximité - Résidence Crous André Allix, Lyon 5^{ème}



Stand de proximité - Place Saint-Luc, Sainte-Foy-lès-Lyon



Stand de proximité - Promenade des Tuileries, Tassin la Demi-Lune



Stand de proximité - Place André Marie, Craponne

Les porte-à-porte commerçants

Trois portes à portes ont été organisés pour aller à la rencontre des commerçants et des entreprises (gérants et employés) de certains secteurs :

- Tassin la Demi-Lune Libération et avenue Charles de Gaulle, Alaï, Lyon 5ème Batières et Ménival ;
- Lyon 5ème, Point du Jour ;
- Sainte-Foy-lès-Lyon, place Saint Luc.

Lors de ces portes à portes, les deux chargées de relations riverains sur le projet TEOL ont remis le dépliant de la concertation, ainsi que leurs cartes de visites pour des échanges complémentaires. Ces portes à portes ont permis de répondre aux questions de chacun, de permettre une meilleure compréhension du projet, de récolter les avis, de recueillir les interrogations et de mobiliser pour les prochains temps de rencontre.

Les ateliers techniques

Trois ateliers techniques ont été organisés lors du dernier mois de concertation préalable dans le but d'approfondir certaines thématiques du projet. Ouverts à tous et organisés dans les locaux de SYTRAL Mobilités, ces ateliers étaient organisés sur inscription. La jauge limite de 50 participants n'a été atteinte dans aucun atelier. Pour permettre à tous de participer, SYTRAL Mobilités a mis en place un système de participation à distance : chaque atelier a fait l'objet d'une captation vidéo et d'une retransmission dès le lendemain de la rencontre. Un questionnaire dédié à la thématique de l'atelier était publié sur la plateforme en ligne pendant plusieurs jours après l'atelier. Les comptes-rendus et les présentations sont disponibles sur la plateforme en ligne.

Atelier technique n°1 « Circulation et rabattement » – 17 janvier – de 19h à 21h

Le premier atelier technique, avait pour thématique « Circulation et rabattement ». Il s'est tenu le 17 janvier de 19h à 21h, dans les locaux de SYTRAL Mobilités. 17 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre avait pour but de :

- Présenter les premiers enseignements de la concertation préalable sur la thématique ;
- Présenter la méthodologie et les premiers résultats du diagnostic réalisé sur les flux de circulation actuels dans l'ouest lyonnais, le diagnostic du réseau de transport en commun actuel, les projets de la Métropole de Lyon à court terme et long terme et enfin les projections de circulation à l'arrivée de TEOL ainsi que les méthodes employées pour les études ;
- Répondre aux questions des participants ;
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet.

À la suite de la présentation, les participants ont pu s'exprimer sur les rabattements lors d'un temps d'échange en tables-rondes organisé par secteurs géographiques.

À la suite de cette rencontre, la vidéo de l'atelier a été visionnée 1124 fois, et 21 questionnaires ont été complétés en ligne.



Atelier technique n°2 "Exploitation, modélisation, fréquentation" – 23 janvier – de 19h à 20h30

Le deuxième atelier technique, avait pour thématique « Exploitation, modélisation, fréquentation ». Il s'est tenu le 23 janvier de 19h à 20h30, dans les locaux de SYTRAL Mobilités. 23 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre avait pour but de :

- Présenter les premiers enseignements de la concertation préalable sur la thématique ;
- Présenter la méthodologie de modélisation permettant de mesurer la demande de mobilité dans le territoire étudié, ainsi que la méthodologie de calcul de la fréquentation ;
- Répondre aux questions des participants ;
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet.

À la suite de cette rencontre, la vidéo de l'atelier a été visionnée 512 fois, et 49 questionnaires ont été complétés en ligne.

Atelier technique n°3 « Circulation et insertion » – 17 janvier – de 19h à 21h

Le troisième atelier technique, avait pour thématique « Circulation et insertion ». Il s'est tenu le 30 janvier de 19h à 21h, dans les locaux de SYTRAL Mobilités. 38 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre avait pour but de :

- Présenter les premiers enseignements de la concertation préalable sur la thématique ;
- Présenter l'insertion du tramway, d'ouest en est, dans les différents secteurs traversés ;
- Répondre aux questions des participants ;
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet.

À la suite de la présentation, les participants ont pu s'exprimer sur les options de tracé à l'est et à l'ouest lors d'un temps d'échange en tables-rondes organisé par secteurs géographiques.

À la suite de cette rencontre, la vidéo de l'atelier a été visionnée 369 fois, et 61 questionnaires ont été complétés en ligne.





Le processus de concertation préalable

La prise en compte des avis et contributions tout au long de la concertation préalable

Les avis et contributions de la concertation préalable ont fait l'objet d'une analyse et d'une prise en compte tout au long de la concertation. Les ateliers, qui se sont déroulés vers la fin de la démarche de concertation préalable, ont notamment été nourris des sujets et thématiques émergentes issues des premiers avis et contributions reçues. Cela a permis de partager les premiers résultats de la concertation préalable de manière transparente auprès des participants.

Les points d'étapes sur la participation et les synthèses des contributions

Des points d'étape bimensuels sur la participation et le déroulement de la concertation préalable entre le SYTRAL et les garants ont permis d'adapter le dispositif et d'assurer une meilleure mobilisation au fil de la concertation préalable. Les avis et contributions étaient analysés en temps réel permettant la production de synthèses et l'ajustement du contenu des rencontres.



La participation à la concertation préalable

La participation effective du public (aux rencontres, sur la plateforme participative, sur les registres, etc.)

La concertation préalable a réuni un large public, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des différentes modalités d'information et de participation proposées : rencontres, plateforme participative, registres, etc.

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de la concertation préalable a réuni plus de 2201 participants dont :

- 180 participants en présentiel et 270 en ligne à la réunion d'ouverture de la concertation préalable,
- 703 participants aux réunions publiques communales,
- 17 participants aux rencontres avec les acteurs constitués,
- 78 participants aux ateliers,
- 805 participants lors des stands de proximité,
- 148 lors des portes à portes.

Un certain nombre de personnes ont participé à plusieurs des rencontres proposées, manifestant un fort intérêt dans le cadre de la concertation préalable.

Durant toute la concertation préalable, un nombre important de contributions a été recueilli à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre. Le public a ainsi été réceptif aux modalités de contributions proposées.

Au total, 957 contributions écrites ont été recueillies :

- 505 avis et 100 questions sur la plateforme en ligne,
- 52 avis dans les registres disponibles dans les 10 lieux de concertation :
 - Registre Siège du SYTRAL : 0
 - Registre Mairie de Lyon 2^e : 5
 - Registre Mairie de Lyon 5^e : 8
 - Registre Mairie de Lyon 7^e : 1
 - Registre Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon : 4
 - Registre Mairie de Francheville : 4
 - Registre Mairie de Tassin la Demi-Lune : 29
 - Registre Mairie de La Mulatière : 0
 - Registre Siège de la Métropole : 1
 - Registre Mairie centrale de Lyon : 0
- 286 avis dans les registres des stands,
- 13 avis par mail (mails adressés à SYTRAL Mobilités et/ou aux garants de la concertation préalable),
- 1 avis par courrier.

L'ensemble des contributions (avis, questions, remarques) formulées lors des 24 rencontres de la concertation ont été consignées dans le compte-rendu de chacune des rencontres, disponible sur la plateforme en ligne.



Les contributions écrites reçues à titre collectif

Durant la concertation préalable, 37 contributions ont été déposées à titre collectif. Il s'agit d'élus, de groupes politiques mais également d'associations à la fois métropolitaines et locales.

Elus et groupes politiques
Groupe Craponne Partageons l'avenir
Groupe Sainte-Foy Avenir
Groupe Pour Lyon
Véronique Déchamps pour la Mulatière
Mairie de Craponne > réalisation d'un questionnaire avec 1200 répondants*
Cyrille Isaac-Sibille, député du Rhône
Philippe Carry, adjoint maire du 5e
Mairie de Tassin La Demi-Lune (2 contributions) > réalisation d'un questionnaire avec 1529 répondants*
Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon
Groupe Progressistes et Républicains Métropole de Lyon & Ville de Lyon, Mieux vivre à Tassin, Horizons-divers
Centre Ste-Foy, Mulatière d'avenir
Associations, collectifs, acteurs économique et d'enseignement
CIL Centre Presqu'Île (2 contributions)
A quand la E
Nhood Auchan (2 contributions)
Sauvegarde de la vallée de Francheville
CQ Provinces-Chavril
CQ Confluence Perrache
LPO Rhône
AGUPE
UCIL
CIL Beaunant Ste Foy
CIL Gerland-Guillotière-Jean Macé
Institution des Minimes
DARLY (10 contributions)
CIL du Point du Jour

*Les données quantitatives des questionnaires réalisés à l'initiative des Mairies de Craponne et de Tassin la Demi-Lune de n'ont pas été intégrées au présent document dans la mesure où les questions ont été élaborées sans consultation de SYTRAL Mobilités ni de la CNDP, qui avait la charge de l'organisation de la concertation préalable. Néanmoins, les résultats de ces questionnaires ont été pris en compte de manière qualitative dans le cadre du présent document. Concernant Craponne, SYTRAL Mobilités a noté un intérêt des habitants pour le projet, assorti de questionnements sur les sujets liés à la circulation. Concernant Tassin la Demi-Lune, SYTRAL Mobilités a relevé des inquiétudes quant à l'insertion en surface du tramway.

L'évolution de la participation tout au long de la concertation préalable

La concertation préalable a été lancée avec la soirée d'ouverture, destinée à informer le public du projet et à répondre aux questions. Puis le dispositif s'est attaché à récolter la parole des habitants de chacune des communes concernées par le projet, grâce aux réunions publiques communales. Les réunions de Sainte-Foy-Lès-Lyon, Francheville et Tassin la Demi-Lune ont suscité une très bonne participation. Celle de Lyon 7^{ème} a accueilli moins de participants. Cela peut s'expliquer par le fait qu'un nombre restreint d'habitants est directement concerné par le tracé. Peu de personnes se rendent à l'ouest depuis Lyon 7^e, notamment dans le cadre de déplacements domicile-travail.



Les réunions publiques se sont poursuivies avec des rencontres de proximité (sous forme de stands mobiles) pour aller vers les habitants. Elles ont permis de faire participer un public d'ordinaire plus éloigné des dispositifs de concertation, qui n'était pas venu aux réunions et pourtant directement concerné par le projet. Ce dispositif de proximité a été complété par des actions de porte-à-porte auprès des commerçants et entreprises de Sainte-Foy-Lès-Lyon, Tassin la Demi-Lune, Francheville et Lyon 5^{ème}.

Les ateliers sont venus clôturer les rencontres de la concertation, en mobilisant un public bien informé sur le projet, parfois expert des thématiques présentées, souhaitant approfondir les thématiques abordées.

La diversité des formats proposés et leur adaptation tout au long de la concertation préalable a ainsi permis d'élargir la participation à un maximum de personnes tout au long de la concertation préalable et de toucher un public diversifié : jeunes, étudiants, population active, retraités et personnes âgées, personnes en situation de handicap, acteurs associatifs ou encore acteurs économiques.

Le rythme de dépôt des contributions en ligne et sur les registres a été globalement stable tout au long de la concertation préalable, avec une baisse notable durant les deux semaines des vacances de Noël, et se sont particulièrement intensifiées la dernière semaine de la concertation préalable (142 avis déposés en ligne la dernière semaine sur les 505 recueillis au global).

Les thèmes abordés dans les contributions écrites (avis et questions en ligne, registres, mails et courriers)

Thèmes abordés dans les avis	Nombre de fois où le thème a été abordé	Pourcentage de contributions abordant le thème
Opportunité	760	19,9%
Tracé à l'ouest	208	5,5%
Tracé à l'est	221	5,8%
Positionnement station Charcot	69	1,8%
Insertion	216	5,7%
Circulation stationnement	325	8,5%
Choix du mode (mention métro E)	337	8,8%
Modes actifs	93	2,4%
Cadre de vie (aménagement des espaces publics)	68	1,8%
Desserte (accessibilité, équipements)	256	6,7%
Franchissement de la Saône	55	1,4%
Enjeux fonciers	78	2,0%
Environnement, végétalisation	91	2,4%
Réorganisation du réseau de bus	91	2,4%
Réorganisation du réseau de tramway	73	1,9%
PEM Alai	79	2,1%
Services du tramway	372	9,8%
Travaux	61	1,6%
Coût	197	5,2%
Calendrier	83	2,2%
Concertation	54	1,4%
Autre	24	0,6%
Alai	173	13,9%
Libération	275	22,0%
Ménival	65	5,2%
Point du Jour	48	3,8%
Charcot	86	6,9%
Confluence	193	15,5%
Perrache	132	10,6%
Jean Macé	62	5,0%
Ouest du tracé	156	12,5%
Est du tracé	59	4,7%

L'analyse des thématiques des contributions

Préambule

Sur l'ensemble de la concertation préalable, 957 contributions écrites ont été recueillies, à travers :

- La plateforme en ligne ;
- Les registres disponibles dans les 10 lieux de concertation ;
- Les registres des stands ;
- Les mails et courriers.

Elles sont complétées, dans l'analyse détaillée ci-dessous, par les observations recueillies lors des rencontres, à savoir : les prises de parole et productions écrites des réunions publiques, des stands mobiles, des rencontres avec les acteurs constitués, des porte-à-porte et des ateliers techniques. L'ensemble de ces observations peuvent être consultées dans les comptes-rendus des différentes rencontres (tous disponibles à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol/f/304/> et dans le dossier d'annexes au présent document) et dans l'annexe du présent dossier.

Les réponses aux questionnaires complétés à l'issue des 3 ateliers techniques sont également intégrées à l'analyse ci-dessous en tant que sortant de chaque atelier. Complétés uniquement par les participants aux ateliers (en ligne ou à distance), ils ne peuvent être considérés comme des questionnaires de la concertation permettant une analyse quantitative.

Les thématiques abordées

La thématique la plus abordée par les participants, toutes modalités de contribution confondues, est celle de l'opportunité du projet. Sujet au cœur de la concertation préalable, l'opportunité a été abordée dans 79,4% des contributions écrites¹ et lors de chacune des rencontres de la concertation. En effet, chaque rencontre a fait l'objet d'un temps dédié au sujet de l'opportunité.

Trois autres thématiques ont régulièrement été abordées dans les contributions écrites :

- Le choix du mode de transport, thématique où l'ancien projet de Métro E a régulièrement été évoqué. Elle est abordée dans 35,2% des contributions écrites ;
- La circulation routière, thématique évoquant notamment les conditions de circulation actuelles mais également les inquiétudes sur les conditions futures. Elle est abordée dans 34% des contributions écrites ;
- Les services du tramway, thématique évoquant notamment les temps de parcours et la fréquence du tramway. Elle est abordée dans 38,9% des contributions écrites.

Le choix du mode de transport et la circulation ont été abordés dans la quasi-totalité des rencontres de la concertation. Tandis que l'offre de services de TEOL (temps de parcours, fréquence, amplitude horaire, services en station et dans la rame, accessibilité et matériel roulant) l'a été dans une moindre mesure.

Les thématiques liées aux options de tracé, sur lesquelles SYTRAL Mobilités attendait plus particulièrement des contributions, ont été abordées de manière hétérogène dans les contributions écrites :

- Tracé à l'ouest : 21,7% ;
- Tracé à l'est : 23,1% ;
- Positionnement de la Station Charcot : 7,2%.

¹ Les contributions écrites sont les contributions issues : de la plateforme en ligne (avis et questions), des registres disponibles dans les 10 lieux de concertation, des registres des stands, des mails et courriers.



Lors des rencontres de la concertation, ces thématiques ont été plus régulièrement évoquées puisque le cas du tracé à l'ouest et du tracé à l'est ont fait l'objet d'une séquence dédiée lors de chacune des 6 réunions publiques communales.

Une des thématiques les plus abordées lors des rencontres de la concertation a été celle des rabattements. Quel que soit le type de rabattement (bus, voiture, modes actifs, marche à pied), ce sujet a fait l'objet de nombreux échanges et débats et a été traité dans des séquences dédiées dans la plupart des rencontres. Il a par ailleurs été abordé dans 27,5% des contributions écrites et fait l'objet d'un atelier dédié.

Enfin, d'autres thématiques ont été abordées avec des occurrences variables que ce soit dans les contributions écrites ou lors des rencontres : les effets du projet sur le cadre de vie, les enjeux fonciers, la prise en compte de l'environnement et de la végétalisation dans le projet, l'organisation des travaux, le coût du projet, le calendrier de réalisation et la concertation en elle-même.

Les secteurs de territoire abordés

La concertation préalable s'est déroulée de manière équitable sur tous les territoires traversés par le projet. Aussi les différents secteurs territoriaux ont été abordés de façon relativement homogène.

En revanche, les contributions écrites sont plus hétérogènes de ce point de vue :

Le secteur Libération a été le plus abordé, puisqu'il est revenu dans 28,7% des contributions écrites. Il est suivi par le secteur Confluence, (20,2% des contributions) et Alaï (18,1% des contributions). Le quatrième secteur le plus évoqué n'est pas un secteur du projet à proprement parler puisqu'il s'agit des communes à l'ouest du tracé telles que Craponne, Grézieu-la-Varenne ou Saint-Genis-les-Ollières. La mention de ces communes traduit notamment la mobilisation des contributions au sujet du prolongement à l'ouest du projet et des rabattements efficaces à créer.

L'opportunité du projet

L'opportunité est de loin la première thématique abordée lors de la concertation préalable : elle a été évoquée dans l'ensemble des rencontres (parfois au travers de séquences de travail dédiées) et dans près de 80% des contributions écrites. Parmi celles-ci, 56,3% se disent plutôt favorables, 34,5% plutôt défavorables et 9,2% neutres ou n'expriment pas de position claire. Ces chiffres doivent néanmoins prendre en compte le fait que l'opportunité a été évoquée sous deux angles : l'opportunité de la desserte de l'ouest lyonnais et l'opportunité du projet proposé.

Opportunité de la desserte

L'opportunité de la desserte de l'ouest lyonnais n'a été que très peu remise en question, à l'exception de rares contributions qui considèrent que l'ouest de la métropole est suffisamment desservi en transports en commun. En effet, un mode de transport structurant est fortement attendu, voire considéré comme indispensable par les personnes s'étant exprimées, tant dans les contributions écrites que lors des rencontres de la concertation. Pour de nombreux participants, cela permettra de désenclaver le territoire, de sortir du « tout voiture » et de rétablir un équilibre territorial des transports en commun au sein de la métropole. Cette opportunité d'améliorer la desserte de l'ouest lyonnais est confirmée à la fois par les personnes habitant l'ouest, qui auront un usage de TEOL, mais également par les habitants du cœur de la métropole qui, bien que moins concernés par cette desserte, se montrent solidaires des territoires de l'ouest.

A l'ouest, la desserte est jugée pertinente, l'itinéraire allant jusqu'à Francheville (Alaï) en passant par Sainte-Foy-les-Lyon, Lyon 5^e et Tassin la Demi-Lune n'est pas remis en question. En revanche, le souhait d'aller plus loin à l'ouest a été évoqué à de nombreuses reprises (cf. p. 55).

A l'est, la desserte des secteurs proposée par TEOL (Confluence, Perrache et Jean-Macé) n'est en revanche pas toujours jugée pertinente. Plusieurs participants expriment une préférence pour une desserte directe de Bellecour et Part-Dieu. En effet, ces destinations sont perçues comme plus utiles pour rejoindre les centralités qu'elles représentent, quand les secteurs desservis par TEOL sont plutôt considérés comme des lieux de passage.

Opportunité des caractéristiques du projet

Si le besoin de desserte de l'ouest lyonnais ne fait pas débat et a été largement confirmé, la pertinence de l'insertion en surface a posé question. Parmi les personnes s'étant exprimées sur ce sujet, nombreuses sont celles qui regrettent l'abandon du projet de Métro E. En effet, cet abandon n'a pas été compris de tous, notamment dans la mesure où le projet avait fait consensus lors de la concertation préalable de 2019. SYTRAL Mobilités a rappelé avoir fait ce choix, à l'issue d'une vaste démarche de consultation publique sur le développement du Métro, pour des raisons d'équité territoriale dans la répartition de ses investissements et de cohérence au regard des objectifs de fréquentation. De plus, quelques participants se posent des questions quant au fonctionnement d'un tramway pour franchir le dénivelé séparant la Presqu'île et le plateau du 5^{ème} arrondissement. Ils s'interrogent à la fois sur les risques liés à l'exploitation du tramway et sur la sécurité dans le tunnel.

En dehors du mode à proprement parler, certains participants, majoritairement habitants de Tassin la Demi-Lune, n'ont pas souhaité que la section de TEOL entre Ménival et Alaï soit en surface. Ils demandent que le projet soit reconsidéré dans une configuration « tramway en totalité souterrain ». Cela tient notamment aux inquiétudes quant aux conditions d'insertion du projet sur ce secteur (enjeux fonciers et accidentologie notamment) et aux effets qu'il pourrait avoir sur la circulation (cf. p. 69). Ils évoquent également une inégalité de traitement entre les territoires traversés par TEOL, qui est en souterrain sur une partie du tracé et en surface sur une autre. D'autres jugent que le projet, tel que proposé à la concertation, ne permet pas un gain de temps de parcours significatif comparé à la situation actuelle.



Néanmoins, une partie des participants considèrent TEOL comme un compromis acceptable, qui pourra permettre de répondre rapidement aux besoins de mobilités du territoire, à certaines conditions, notamment sa bonne articulation avec les autres modes de déplacement (cf. p. 61). A ce titre, les demandes d'abandon du projet restent très minoritaires.



Le tracé à l'ouest

L'insertion du tramway en surface dans le secteur ouest

Dans ce secteur ouest, l'opportunité du projet tel qu'il a été proposé à la concertation préalable a été largement débattue. C'est dans ce secteur que les participants sont les plus nombreux à regretter l'ancien projet de métro E. Beaucoup ont en effet le sentiment que ce projet était préférable pour offrir une nouvelle desserte tout en maintenant l'état des espaces publics ainsi que le fonctionnement circulaire actuel.

A Tassin la Demi-Lune, deux points de vue se distinguent : certains participants ne se projettent pas comme futurs utilisateurs de la ligne TEOL, considérant que la commune est déjà bien desservie par les transports en commun et que la future ligne TEOL n'apportera aucune plus-value. D'autres, en revanche, considèrent qu'une nouvelle ligne de transport en commun structurante, dont le tracé passerait par Libération est nécessaire pour offrir une vraie alternative à la voiture individuelle.

Quelle que soit leur opinion sur l'opportunité du projet, plusieurs participants redoutent l'insertion en surface du tramway dans le secteur ouest et l'impact sur la circulation routière au sud de Tassin la Demi-Lune, dans un contexte où il est estimé que les travaux récents de la place de l'Horloge ont dégradé les conditions de circulation automobile au nord

Cette crainte est associée au sentiment que le report modal attendu ne permettra pas d'enrayer les problématiques de circulation constatées aujourd'hui.

D'un côté, TEOL est perçu comme un obstacle pour les automobilistes qui souhaiteront rejoindre la M6 et le tunnel de Fourvière via le sud de Tassin la Demi-Lune.

D'un autre côté, TEOL n'étant pas un axe de desserte Nord-Sud, certains considèrent que les automobilistes pratiquant cet itinéraire continueront à utiliser leur voiture individuelle.

Par ailleurs, les passages sous les voies SNCF (avenue du Général de Gaulle et rue Joliot-Curie) ont été pointés par des participants comme des points durs techniques et des goulots d'étranglement pour les différents modes.

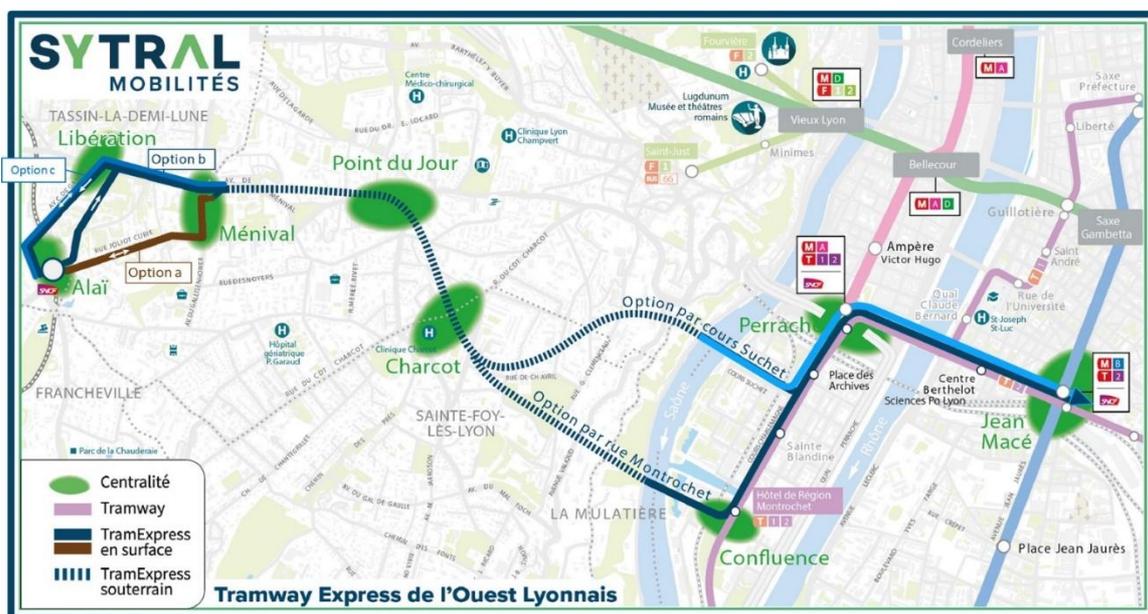
Certains participants ont toutefois souligné l'intérêt d'une ligne de tramway en surface pour repenser les espaces publics de ce secteur et réduire la place de la voiture individuelle en faveur de tous les autres modes.

Les options de tracé

Deux options de tracés étaient proposées pendant toute la concertation préalable pour relier Ménival à Alaï : un tracé "a" empruntant l'avenue Eisenhower puis la rue Joliot-Curie, des Batières jusqu'à la piscine d'Alaï et un tracé "b" plus au nord empruntant l'avenue du Général Brosset en voie doubles, puis l'avenue du Général de Gaulle, la route de Brignais, la rue Joliot Curie et le chemin de la Raude en voies dissociées.

Environ un participant sur cinq a évoqué les options de tracé à l'ouest dans les contributions écrites. Elles ont été débattues dans toutes les rencontres, notamment dans les réunions publiques communales, où une séquence de travail était systématiquement dédiée à ce sujet.

Tenant compte des deux premiers mois de la concertation préalable, une troisième option de tracé dite « option c » a été proposée par SYTRAL Mobilités au mois de janvier 2024. Elle consiste à emprunter l'avenue Brosset, l'avenue Charles de Gaulle et la route de Brignais en voie double tramway.



Option a – Alai <> Ménéval en direct par la rue Joliot-Curie

Cette option n'a été favorisée que par moins d'un tiers des contributions écrites. La plupart de ces avis défendent le parti pris d'une ligne « express » permettant de rejoindre au plus vite le cœur de la métropole.

Pour les autres, elle a été jugée majoritairement trop contraignante pour la circulation routière au regard du bénéfice perçu pour les riverains de la rue Joliot-Curie, en particulier ceux des grandes copropriétés qui redoutent les difficultés supplémentaires pour accéder ou sortir de leur stationnement. Ont notamment été citées la crainte d'une aggravation des embouteillages en heures de pointe et la difficulté de maintenir l'ensemble des modes dans la partie de la rue située à proximité du pont ferroviaire.

Le point de loin le plus contesté de cette option de tracé a été la mise en sens unique de la rue Joliot-Curie. Pour beaucoup, cela est difficilement imaginable au regard de la circulation routière actuellement constatée, avec la crainte d'un report de circulation sur des axes secondaires qui ne sont pas prévus pour accueillir un trafic routier supplémentaire. Pour cette rue Joliot-Curie, la demande qui ressort de la concertation préalable est donc celle d'un statu quo : préserver voire améliorer la desserte actuelle en bus (C24, 73...) grâce aux couloirs bus existants et maintenir le double sens de circulation sur l'avenue.

Dans les rencontres et dans les contributions écrites, cette option est par ailleurs considérée comme trop au sud pour desservir efficacement Tassin la Demi-Lune.

Certains participants, minoritaires, ont proposé qu'une station intermédiaire soit créée aux Battières si cette option était retenue.



Option b – Alaï <> Libération <> Ménival en voies dissociées

La desserte de Libération suscite une forte adhésion car plus proche du centre-ville de Tassin la Demi-Lune, elle dessert ainsi une centralité supplémentaire. Le temps de parcours, légèrement plus élevé que pour l'option a, n'est pas jugé réhibitoire au regard du temps de trajet global et du bénéfice apporté par cette nouvelle desserte.

Si l'opportunité de la desserte de Libération est très majoritairement reconnue, les participants ont largement, dans les contributions écrites comme lors des rencontres, fait part de la crainte que l'insertion d'une ligne de tramway en surface à Tassin la Demi-Lune n'aggrave davantage les conditions de circulation routière. Le secteur est clairement identifié comme un espace de transit routier, porte d'entrée de l'ouest lyonnais dans la métropole.

Des questionnements ont notamment émergé sur la compatibilité d'une ligne de tramway avec la vocation des différentes voiries : route grande circulation et itinéraires exceptionnels avenue Charles de Gaulle, interface avec la caserne de pompiers avenue Brosset... La création de voies cyclables en parallèle des voies du tramway a été accueillie favorablement par une partie des participants et perçue par d'autres comme une contrainte supplémentaire sur les usages actuels.

Le chemin de la Raude est, lui, considéré comme une ruelle calme et dédiée à une desserte locale. La plupart des contributions évoquant cette rue font état d'une difficulté à envisager le passage d'un tramway dans une rue aussi étroite tout en maintenant les usages actuels, en particulier le stationnement automobile. La question des effets du tramway sur la qualité de vie a particulièrement été posée pour cette rue : bruit, risque d'accident, visibilité de la ligne aérienne de contact... Pour certains participants minoritaires, les voies dissociées offrent cependant un compromis intéressant pour insérer le tramway dans des rues étroites.

Par ailleurs, les contributions écrites sur ce secteur ont fait part de leur crainte face à l'intensification des usages de la voie publique (piéton, automobiliste, tramway, cycliste, bus) avec pour conséquence l'augmentation des risques pour les plus fragiles (notamment les piétons et les cyclistes).

Enfin, le sujet des acquisitions foncières a suscité des interrogations voire des inquiétudes mais aussi des fausses idées quant aux volumes et bâtis nécessaires à l'insertion de TEOL dans cette option de tracé, particulièrement sur le chemin de la Raude.

Option c – Alaï <> Libération <> Ménival en voie double

Au vu des échanges nourris pendant la concertation préalable concernant les options de tracé a et b, une option de tracé c a été proposée.

Présentée le 30 janvier 2024, l'option de tracé c n'a pas pu être débattue de la même manière que les options a et b pendant la concertation préalable. Les contributions qui évoquent cette option, la présente comme une synthèse qui éviterait la plupart des effets négatifs des deux autres options. Cette option interroge néanmoins sur les besoins d'acquisitions foncières nécessaires à son insertion et au maintien de toutes les fonctionnalités de l'avenue Charles de Gaulle. Elle est décrite positivement dans certaines contributions, notamment par plusieurs associations, ou comme la plus acceptable par d'autres.



Les tracés alternatifs proposés

Les mêmes tracés, en souterrain

Pour les participants ayant formulé un avis plutôt défavorable sur l'opportunité du projet (34.5% des contributions écrites), l'absence de section souterraine entre Ménival et Alaï est citée tout au long de la concertation préalable comme le premier motif de désaccord. Si quelques contributions s'opposent frontalement au projet et présentent l'ancien projet de métro E comme la seule alternative, d'autres déclarent conditionner l'acceptabilité du projet TEOL à sa réalisation en souterrain entre Ménival et Alaï. Parmi ces contributions, un tracé qui desservirait Libération est très majoritairement soutenu.

Le surcoût et le délai supplémentaire que représenterait la réalisation de cette section souterraine ont été jugés localement acceptables au regard des effets attendus sur le cadre de vie (notamment l'absence d'impact sur les conditions de circulation actuelles et sur le stationnement). Quelques avis soutiennent qu'utiliser une technique de tranchée couverte similaire à celle utilisée pour la construction du métro A permettrait de réduire le coût de réalisation et de le rendre acceptable.

Réaliser TEOL en souterrain entre Alaï et Ménival est présenté dans plusieurs contributions comme un compromis entre le projet proposé et l'ancien projet de Métro E, qui viendrait atténuer le sentiment qu'une section en surface serait « une punition » à l'encontre des habitants de Tassin la Demi-Lune.

Hors de Tassin la Demi-Lune et en dehors des contributions évoquant le retour du projet de métro E, la demande d'un tracé en souterrain est moins marquée dans l'ensemble. A noter, des contributions minoritaires mais régulières qui soutiennent cette condition par solidarité avec la commune de Tassin la Demi-Lune.

Terminus à Tassin la Demi-Lune centre

Quelques contributions proposaient de ne plus desservir Alaï mais plutôt de desservir le centre de Tassin la Demi-Lune, vers la place de l'Horloge, la promenade des Tuileries ou vers la gare de la Demi-Lune.

Tracé en branches

Quelques participants ont proposé, afin de desservir une population plus nombreuse, que TEOL ait plusieurs branches et donc plusieurs terminus.

Dans ce secteur a été proposé de réaliser l'option a vers Alaï en plus d'un tracé vers l'Horloge via Libération. Certains ont proposé la création d'une branche sud qui desservirait le centre de Sainte-Foy-lès-Lyon.

Fusion avec le TramTrain de l'Ouest Lyonnais (TTOL)

Si le lien avec le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais a été fréquemment évoqué (cf p. 65), quelques contributions ont proposé l'interconnexion de TEOL avec la ligne TER actuelle afin d'en mutualiser une partie de l'infrastructure, faisant d'Alaï un point d'interconnexion plutôt qu'un terminus. Dans tous les cas, TTOL et TEOL sont identifiées comme deux lignes de desserte structurantes de l'ouest de la métropole pour lesquelles les attentes de niveau de service sont



élevées, ainsi qu'une forte attente concernant la mise en place d'un système de tarification unique entre les deux lignes).

Terminus provisoire à Ménival

Certaines contributions, écrites ou formulées pendant les rencontres, évoquaient de faire de Ménival le terminus provisoire de TEOL puis de réaliser la section de Ménival à Alaï en souterrain dans un second temps. Cette proposition reposait sur la préférence de certains participants de n'avoir aucun projet dans leur secteur plutôt qu'un tracé en surface qui ne leur convienne pas. Ceux-ci argumentaient également que ce secteur disposait déjà de transports en commun et qu'il n'y avait pas d'urgence à en ajouter. Ce phasage est ainsi présenté comme permettant d'étaler dans le temps l'investissement nécessaire.

Des propositions de prolongement plus à l'ouest

De nombreux participants considèrent que TEOL doit avoir l'objectif de capter les flux de déplacement automobile entre l'ouest lyonnais et la métropole de Lyon avant qu'ils ne se concentrent à Tassin la Demi-Lune. Ils proposent ainsi, en lieu et place d'un rabattement en transports en commun, que TEOL ait dès l'origine un terminus plus à l'ouest qu'Alaï. Ce terminus serait complété d'un parc relais voitures en vue de limiter la circulation automobile à Alaï.

Quelques participants soulignent que ce prolongement au-delà d'Alaï est rendu financièrement crédible par le choix du mode tramway et qu'il pourrait être lancé dès aujourd'hui.

Différents terminus ont été proposés : Francheville Bel-Air, Hôpital Charial, le Tupinier, Gymnase E.Catalon, voire Francheville-le-Haut, Brindas et Vaugneray. Certaines contributions ont fait référence à l'ancien chemin de fer du Fourvière Ouest Lyonnais (FOL) en proposant que TEOL en reprenne une partie du tracé.

Le prolongement de TEOL à l'ouest vers Francheville Bel-Air et Craponne est quasi unanimement considéré comme une évidence, la temporalité étant davantage discutée.



Le tracé à l'est

Les options de tracé

Deux tracés étaient proposés pour relier le plateau du 5^{ème} arrondissement à la Presqu'île : un tracé reliant la rive droite de la Saône au niveau du quai des Etroits et se raccordant au cours Suchet, et un tracé plus au sud, reliant le quai Jean-Jacques Rousseau à la rue Montrochet.

Environ un quart des participants a évoqué les options de tracé à l'est dans les contributions écrites et cela a été évoqué dans une grande partie des rencontres, notamment dans les réunions publiques communales, où une séquence de travail était systématiquement dédiée à ce sujet.

Ces options de tracé ont souvent été abordées selon le point de vue géographique d'où se situaient les participants. En effet, à l'est, les effets du projet se situent à la fois en rive droite de Saône, sur le secteur de la Presqu'île mais également sur le secteur de Jean Macé et au-delà.

Tracé par le cours Suchet

Cette option a régulièrement été jugée comme celle comportant le plus d'effets négatifs pour les habitants situés des deux côtés de la Saône. Sur le quai des Etroits, tout d'abord, les riverains se disent particulièrement inquiets de la sortie du tunnel sur un terrain "en dent creuse", actuellement non constructible et en vis-à-vis direct des habitations. Ils craignent des nuisances quotidiennes liées au passage du tramway près de leurs fenêtres (bruit, vibrations, impacts visuels et olfactifs) et une forte dégradation de leur cadre de vie. Par ailleurs, pour plusieurs d'entre eux, cette nouvelle infrastructure entraînera des conséquences négatives sur la valeur immobilière des habitations du secteur, sans leur apporter de bénéfice puisqu'aucune station n'est prévue à cet endroit.

Sur le cours Suchet, un certain nombre de participants évoque des préoccupations relatives à l'insertion du tramway. Ils craignent notamment la suppression d'une voie de circulation et l'accroissement de la congestion routière. En effet, ce secteur est déjà encombré le soir et le weekend puisqu'il constitue l'un des deux principaux points de sortie du sud de la Presqu'île. Ils évoquent également la suppression de places de stationnement et l'abattage potentiel d'arbres centenaires qui seraient vécus très négativement par les riverains.

Par ailleurs, pour certains participants, l'insertion d'une nouvelle infrastructure viendrait accentuer un sentiment d'encerclement du quartier. Ils estiment que ce secteur du sud de la Presqu'île est déjà suffisamment contraint par de nombreuses infrastructures (voies ferrées, tramway, centre d'échanges, Pont Kitchener, voies rapides M6 et M7), et ne voient, par exemple, pas d'intérêt à y construire un nouveau pont (cf. p71).

Le surcoût de cette option est également abordé dans de nombreuses contributions qui le considèrent comme un inconvénient supplémentaire. Dans certaines contributions, il constitue un motif suffisant à lui seul pour écarter cette option de tracé.

Plus à l'est, l'option Suchet est rejetée du fait qu'elle entraînerait une diminution de la desserte en tramway vers Confluence. En effet, au regard des problématiques d'exploitation au niveau du Pont Gallieni et dans le secteur de Perrache, SYTRAL Mobilités ne peut envisager l'ajout d'une troisième ligne sur le réseau existant. Cela impliquerait que TEOL se substitue à la ligne de tramway T2 de la Presqu'île au moins jusqu'à Jean Macé. Dans le cas d'un tracé par le cours Suchet, cela engendrerait donc une suppression de la desserte par T2 entre la place des Archives et Confluence, alors qu'il s'agit d'une extension récente de cette ligne. Seule la ligne de tramway T1 assurerait donc cette desserte, ce qui est considéré comme un recul de l'offre de transport par de nombreux participants.

Malgré l'ensemble des effets négatifs évoqués ci-avant, le gain de temps de cette option (d'environ 4 minutes) est un argument récurrent en sa faveur. Elle est donc privilégiée par plusieurs participants, essentiellement des habitants de l'ouest lyonnais, désireux de se rendre plus rapidement vers le cœur de la métropole, ou ceux ne voyant pas d'intérêt à la desserte de Confluence.



Tracé par la rue Montrochet

Cette option a été perçue favorablement par de nombreux participants, mais n'est pour autant pas exempte de points d'attention.

Parmi les avantages de cette option, la desserte de Confluence et particulièrement du centre commercial, de l'Hôtel de Région, des bureaux et du pôle culturel (Musée des Confluences, la Sucrière) a été évoquée dans de très nombreuses contributions. C'est le cas d'habitants de l'ouest, qui évoquent un accès difficile à ce secteur et le cas d'habitants de l'est qui veulent conserver la desserte actuelle du secteur par deux lignes de tramways ; des professionnels, notamment le centre commercial Confluence, y voient une opportunité d'attirer plus de visiteurs. Plusieurs participants ont également indiqué que le quartier de la Confluence était toujours en construction et qu'un tracé par la rue Montrochet permettrait d'accompagner le développement du secteur.

En revanche, quelques habitants de l'ouest estiment que cette centralité n'est pas prioritaire dans leurs déplacements et ne voient pas d'inconvénients à faire un changement pour s'y rendre s'ils en ont le besoin. Ceux-ci considèrent à ce titre que l'allongement du temps de parcours par l'option Montrochet supprimerait le caractère express du tramway.

Au-delà de la desserte de Confluence, pour de nombreux participants, le tracé par la rue Montrochet offre une meilleure localisation pour un ouvrage de franchissement de la Saône, en particulier pour les modes actifs (cf. p.61). C'est notamment le cas des habitants de la Mulatière qui soulèvent qu'ils ne seront concernés par le projet que si un pont est construit à cet endroit, en lien avec le projet métropolitain de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau et du quai des Etroits.

Par ailleurs, contrairement au tracé par le cours Suchet, l'insertion d'un tramway rue Montrochet génère moins de craintes. En effet, certains participants considèrent que la voirie est plus adaptée et que, dans la mesure où il n'y a pas de riverains directs sur la rue, les effets négatifs seront moindres. Néanmoins, un point d'attention majeur a été relevé à de nombreuses reprises : les accès voitures et livraisons du centre commercial Confluence se font actuellement via la rue Montrochet et il faudra les conserver, voire les améliorer avec l'arrivée de TEOL (certains évoquent des livraisons par camion déjà peu respectueuses des trottoirs et l'accès voiture au parking, parfois long les samedis).

Enfin, la possibilité de se rendre, via le T1 au sud de Lyon 7^e et notamment vers le pôle Debourg/Gerland est une opportunité soulignée par un certain nombre d'habitants de l'ouest lyonnais. Certains évoquent même l'opportunité de prolonger le T6 ou le T10 jusqu'à Hôtel de Région Montrochet pour démultiplier, à l'avenir, les possibilités de connexions, sans avoir à transiter par le centre de Lyon.

Les participants ont évoqué quelques inconvénients, sur lesquels ils souhaitent attirer l'attention de SYTRAL Mobilités. En rive droite de Saône, les impacts sur les quais et la Balme des Fontanières (Espace Boisé Classé) ainsi que sur la biodiversité qu'ils accueillent ont fait l'objet d'inquiétudes de la part de plusieurs participants et notamment de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO). Ils craignent des nuisances, tant en phase chantier, qu'en phase exploitation, sur les espèces présentes dans ce secteur. En rive gauche de la Saône, certains participants craignent également la dénaturation du Quai Rambaud. Par ailleurs, bien que minoritaires, certains habitants du secteur se sont montrés particulièrement opposés à ce tracé. En effet, ils considèrent que les appartements situés à proximité du tracé, dont les prix étaient relativement élevés, seraient affectés négativement à plusieurs titres : nuisances sonores liées au passage du tramway (notamment au niveau du virage vers le cours Charlemagne et au freinage sur le pont), report de circulation sur des voies parallèles, comme sur le passage Panama, nuisances visuelles liées à la construction d'un nouveau pont obturant le paysage (cf. p.73). Ces habitants considèrent que l'arrivée de TEOL perturberait la promesse de quartier "tranquille" pour laquelle ils ont investi dans le secteur de Confluence et fait le choix d'y habiter.

Au global, concernant les deux options de tracé, une majorité des participants s'est prononcée favorablement pour le tracé par la rue Montrochet : 54,3% favorables à l'option Montrochet, 38% favorables à l'option Suchet et 7,7%



ayant une position neutre dans les contributions écrites. L'option Montrochet est ressortie comme préférentielle dans la quasi-totalité des rencontres de la concertation. Il convient de noter que, pour certains habitants de la Presqu'île, le choix de l'option Montrochet est plus un choix « par défaut », en opposition au tracé cours Suchet qu'ils rejettent majoritairement.

Le franchissement de la Saône

Intimement lié au choix du tracé à l'est, le nouvel ouvrage de franchissement de la Saône pour relier la Presqu'île a été évoqué régulièrement dans les rencontres de la concertation et dans 5,7% des contributions écrites. Ce sont majoritairement les populations vivant de part et d'autre de la Saône qui se sont exprimées à ce sujet.

Ce nouvel ouvrage a suscité à la fois des attentes et des interrogations et de manière minoritaire, un rejet.

Plusieurs participants se sont d'abord questionnés sur les aspects techniques du pont : dimensions, accès, programme et architecture ont ainsi fait partie des questions adressées à SYTRAL Mobilités. Plusieurs contributions mentionnent la fragilité de la balme et la forte présence d'eau.

La création d'un nouvel ouvrage, à condition qu'il relie la rue Montrochet dans une majorité des contributions, fait globalement consensus. En effet, il offrirait une nouvelle solution de déplacement, rapide et pratique, aux piétons et aux modes actifs, pour relier le quai Jean-Jacques Rousseau au secteur de la Confluence. Pour les habitants de la Mulatière, cela représente une vraie opportunité, puisque, en dehors du pont de la Mulatière, peu confortable pour les modes actifs, ils sont aujourd'hui assez éloignés des ponts qui relient la Presqu'île, et a fortiori les secteurs plus à l'est.

Ce consensus est assorti de plusieurs conditions :

- Que la construction du nouveau pont ne vienne pas retarder le réaménagement du quai Jean-Jacques Rousseau, attendu de longue date par les habitants et usagers du secteur et mis à l'arrêt par la Métropole de Lyon dans l'attente d'un choix de tracé pour TEOL ;
- Que cet ouvrage bénéficie d'une bonne intégration paysagère et d'une excellente qualité architecturale, à l'image du pont Raymond Barre, cité dans plusieurs contributions ;
- Que les fonctionnalités et qualités paysagères du bord de Saône et de la balme soient préservées.

Par ailleurs, quelques contributions souhaiteraient que soit étudiée une station supplémentaire sur la nouvelle passerelle de franchissement ou en rive droite de la Saône.

Quelques participants évoquent également l'opportunité de créer une liaison piétonne vers le chemin des Fontanières depuis le quai et ainsi offrir aux habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon un cheminement doux jusqu'à la Presqu'île.

Dans quelques contributions, ce nouvel ouvrage est toutefois rejeté par crainte de la dégradation du cadre de vie qu'il générerait pour les habitants de Confluence. La destruction du grand paysage boisé des balmes et de la biodiversité qu'il accueille est également une inquiétude pour certains participants. En effet, au-delà de l'ouvrage de franchissement, c'est également la sortie du tunnel qui interroge. Il est notamment évoqué la nécessité de prendre des mesures conservatoires pour s'assurer que le creusement de la balme ne crée pas de dommages.

Il convient également de souligner que cet ouvrage est rejeté de manière majoritaire dans le cas de l'option Suchet, les contributions évoquant des nuisances importantes pour le cadre de vie des habitants du quai des Étroits qui se retrouveraient en vis-à-vis du nouveau pont.



La desserte des centralités à l'est

Au-delà des deux options proposées, plusieurs participants se sont questionnés sur la desserte à l'est. En effet, trois grandes centralités y sont desservies : Perrache, Jean Macé et Confluence dans le cas de l'option Montrochet. Pour un certain nombre de participants, ces centralités ne sont pas les plus opportunes et ils auraient préféré une desserte en direct de Bellecour, voire de Part-Dieu. En effet, un certain nombre de participants disent se rendre dans ces secteurs pour y travailler. Cela tient également au fait que l'ancien projet de Métro E, présenté en 2019 et abandonné en 2022, envisageait de desservir ces centralités. Les participants ayant évoqué le sujet regrettent donc que TEOL ne suive pas le même tracé.

Par ailleurs, quelle que soit l'option retenue, des participants s'interrogent sur le fonctionnement du secteur Perrache avec l'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway qui drainera de nombreux voyageurs depuis l'ouest lyonnais. A plusieurs reprises, certains participants ont en effet évoqué les problématiques de flux au niveau de la station Perrache, où de nombreux voyageurs font l'interconnexion avec le Métro A. Aussi, parmi les conditions de réussite du projet figure la nécessaire reconfiguration du pôle d'échange de Perrache (gestion des flux piétons, amélioration des quais notamment).

Le terminus à l'est

A l'est, le tracé de TEOL a aussi été évoqué du point de vue de son terminus. La question de la localisation du terminus a été posée de nombreuses fois à SYTRAL Mobilités. Au démarrage de la concertation préalable, certains participants n'avaient par exemple pas compris où se situait le terminus et demandaient que TEOL aille au minima jusqu'à Jean Macé, ce qui est bien prévu dans le projet. Cette incompréhension a suscité des avis défavorables au projet au motif que la Place des Archives et Confluence ne devaient pas être les terminus de cette ligne. Cette confusion s'explique par une difficulté de lecture de la carte : le projet rejoignant la ligne de tramway existante, celle-ci a été représentée avec une couleur différente du reste du tracé projeté.

Alors que la question d'un chevauchement total ou partiel entre TEOL et T2 s'est posée, certains participants ont demandé que TEOL n'ait pas son terminus à Jean Macé. En effet, plusieurs contributions évoquent la nécessité de ne pas créer de rupture de charge entre T2 et TEOL à cet endroit et demandent un terminus de TEOL plus à l'est, à Grange Blanche par exemple, afin de permettre une correspondance supplémentaire avec le Métro D.

D'autres contributions, très minoritaires, évoquent quant à elles des terminus variés pour TEOL : Jet d'eau Mendès France, Hôtel de Ville Bron, Eurexpo, ou même OL Vallée.

Au-delà des participants qui ne souhaitent pas de terminus de TEOL à Jean Macé, pour éviter des ruptures de charge, certains habitants du secteur, notamment représentés par le CIL Gerland-Guillotière-Jean Macé se sont également opposés à la création d'un terminus de T2 dans le secteur. En effet, ils considèrent que le secteur accueille déjà un nombre important de voyageurs et d'usagers tous modes de déplacements confondus et qu'un terminus viendrait accroître les flux et les risques d'accidents. D'autres conditionnent la réalisation d'un terminus à Jean Macé, quel qu'il soit, TEOL ou T2, à la requalification entière de la place. En revanche, la réalisation de deux terminus est rejetée de tous ceux qui se sont exprimés sur le sujet.

Il convient de noter que ces avis ont été exprimés avant que SYTRAL Mobilités confirme, en cours de concertation préalable, que le scénario préférentiel pour TEOL soit un prolongement du T2. Cette hypothèse a été de nature à rassurer un certain nombre de participants à ce sujet.



Les propositions alternatives à l'est

Plusieurs propositions alternatives ont émergé pour le tracé à l'est.

Tout d'abord, certains ont évoqué des propositions qui n'intègrent pas de tracé en surface. En effet, quelques contributions ont évoqué un tracé en souterrain depuis le plateau du 5^{ème} arrondissement pour rejoindre le Métro A à Perrache ou à Bellecour, qui éviterait la création d'un nouveau pont et l'insertion en surface sur le secteur de la Presqu'île. D'autres, très minoritaires et habitants de la Presqu'île, ont évoqué un tracé en souterrain depuis la station Charcot vers Oullins, pour rejoindre directement le Métro B, afin d'éviter la Presqu'île.

Ensuite, certains ont proposé que TEOL, rejoigne directement, ou par une branche dédiée, le Métro B à Jean Jaurès, via la rue Montrochet et la création d'un nouveau pont de franchissement du Rhône. SYTRAL Mobilités a ainsi rappelé que cette variante, présentée dans le dossier de concertation, avait été étudiée puis abandonnée car elle impliquait une forte baisse de la fréquentation liée à la non-desserte directe du métro A à Perrache.

Enfin, une dernière alternative a été évoquée : au lieu d'emprunter partiellement ou en totalité l'itinéraire de T2, TEOL pourrait emprunter l'itinéraire de T1 et ainsi permettre une desserte directe de la Part-Dieu depuis l'ouest lyonnais.



L'articulation avec les autres modes de déplacement

TEOL est perçu par les participants comme une nouvelle offre de déplacement qui devra s'articuler avec un ensemble de modes, existants ou à créer, sans s'y substituer.

Tout d'abord, les modalités de rabattement vers les stations nouvellement créées ont été largement évoquées dans les contributions écrites et lors des rencontres de la concertation. Tous les types de rabattements ont ainsi été évoqués : transport en commun, modes actifs, marche à pied et voiture. Ce dernier sujet a d'ailleurs fait l'objet de nombreuses contributions, puisque l'opportunité d'un parc relais au terminus à l'ouest faisait partie des thématiques sur lesquelles SYTRAL Mobilités attendait des contributions.

Au-delà des rabattements à créer, l'articulation de TEOL avec d'autres modes structurants (métros et tramways du réseau TCL, tram-train de l'ouest lyonnais) a été évoquée à de nombreuses reprises. En effet, pour une majorité de participants, TEOL ne doit pas venir remplacer l'offre existante mais doit être pensé en complémentarité avec celle-ci afin de proposer des solutions multiples et de véritables alternatives à la voiture individuelle pour le territoire de l'ouest lyonnais.

Rabattements vers TEOL

La thématique des rabattements a été au cœur de la concertation préalable. Pour une majorité de participants, c'est une des conditions sine qua non pour la réussite du projet. Le sujet a été évoqué de manière variée, à la fois par type de rabattements mais également par secteur du projet.

Au sujet des rabattements en bus

C'est la sous-thématique qui a été la plus évoquée : par plus d'un tiers des contributions écrites sur les rabattements et très largement lors des rencontres. Cela s'explique par un fort attachement des participants au réseau de bus existant, notamment les lignes reliant Gorge de Loup ou Perrache. De nombreuses contributions évoquent en effet les lignes actuelles desservant les territoires traversés par TEOL. Beaucoup de contributeurs se disent usagers de ces lignes au quotidien. Si le maillage est jugé bon, voire suffisant (excepté dans certains quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon ou Tassin la Demi-Lune), les attentes sont fortes quant à l'amélioration du service, notamment les amplitudes horaires et la fréquence des lignes. Beaucoup de participants regrettent en effet une dépendance encore forte à la voiture individuelle faute d'un service de bus suffisant (horaires en soirée, parc-relais fermé le dimanche...) et évoquent ainsi la nécessité de renforcer le réseau actuel pour amplifier le report modal.

Face à une situation qui reste à améliorer, de nombreuses contributions font état d'inquiétudes vis à vis d'une diminution de l'offre de bus qu'entraînerait l'arrivée de TEOL. Or, pour beaucoup, c'est à condition de bons rabattements en bus qu'ils seront usagers du futur tramway, particulièrement quand ils habitent à plus de 10 minutes à pied d'une station TEOL.

Toutes les stations, en dehors de la Presqu'île (déjà bien desservies en modes lourds), sont concernées par ces contributions. De nombreuses attentes sont ainsi évoquées pour chacun des secteurs.

A Alai :

- Créer une navette locale directe vers Alai depuis les différents quartiers de Francheville ;
- Augmenter la fréquence des bus (ligne 14, ligne C24, ligne C21, ligne 73) et leur donner la priorité aux feux ;
- Développer plus de sites propres pour ces lignes afin de garantir les temps de parcours ;
- Maintenir la ligne départementale 2EX.



A Libération :

- Créer un pôle de bus au niveau de la nouvelle station pour rabattre efficacement les populations de Tassin la Demi-Lune, Ecully et Saint-Genis-les-Ollières ;
- Renforcer les lignes 5, 72, 73 et C21 ;
- Conserver les portions de sites propre et les étendre sur certains secteurs ;
- Créer une navette depuis le centre de Tassin la Demi-Lune vers la nouvelle station.

A Ménival :

- Renforcer les lignes 14, C21 et C24 ;
- Préserver les deux sens de circulation des lignes C21 et 65 malgré la mise à sens unique de l'avenue Ménival ;
- Permettre aux bus 14 et 72 de circuler sur la plateforme tramway pour ne pas pénaliser leur vitesse commerciale.

Au Point du Jour :

- Améliorer la fréquence et l'amplitude de l'ensemble des lignes : C21, 45 et 90 ; 46 ?
- Créer une navette pour relier le secteur Nord du Point du Jour à la nouvelle station et permettre une bonne desserte des équipements : Clinique des Massues, Lycée Branly, Notre-Dame des Minimes, écoles, maisons de retraite ;
- Permettre de bons rabattements depuis les secteurs de Saint-Just et Trion ;
- Conserver la desserte en bus des secteurs Perrache, Gorge de Loup et Croix-Rousse.

A Charcot :

- Améliorer la fréquence et l'amplitude de l'ensemble des lignes : lignes 6, 14, C20, C20E, 45, 65, et 90 ;
- Connecter la ligne 49 à la nouvelle station ;
- Donner la priorité aux feux et mettre en place des couloirs bus pour le C20 ;
- Créer une navette depuis la nouvelle station vers les établissements de santé.

En dehors des rabattements vers TEOL, le maintien des bus interquartier, qui permettent une desserte fine des territoires et donc des équipements et des habitations, est attendu par un certain nombre. Pour exemple, le maintien des lignes qui donnent accès à Fourvière, depuis Charcot ou depuis Francheville est évoqué à quelques reprises.

Enfin, la demande est très forte de renforcer les fréquences, notamment en heures de pointe du matin et du soir, et que l'amplitude horaire, des soirs et des weekends, soient renforcée dès maintenant, sans attendre l'arrivée de TEOL. En effet, certaines contributions écrites disent devoir sacrifier certaines activités dans le centre de la Métropole en soirée, faute de transport en commun pour retourner à leur domicile.

Au sujet des rabattements en modes actifs

Les modes actifs ont été évoqués lors des rencontres ou dans les contributions écrites, majoritairement par les personnes se déplaçant déjà à vélo.

De manière générale, les infrastructures sont parfois jugées insuffisantes ou insuffisamment sécurisées pour encourager à la pratique du vélo dans certains secteurs de l'ouest lyonnais. Par exemple les itinéraires suivants sont jugés aujourd'hui dangereux pour les modes actifs : avenue du Chater, avenue de la Table de Pierre, chemin des Ifs



(Francheville), rue du Professeur Deperet, rue François Mermet, Chemin Finat-Duclos, route de Brignais (Tassin la Demi-Lune), avenue du Point du Jour (Lyon 5).

C'est pourquoi des cheminements et des parkings ou stationnement vélos plus sécurisés aux abords des stations sont régulièrement évoqués pour encourager les rabattements en modes actifs. La nécessité de repenser le plan Vélo'V pour créer davantage d'implantations autour des stations est également soulignée à plusieurs reprises.

Par ailleurs, le vélo est parfois envisagé, non pas comme un simple mode de rabattement, mais comme un mode au service d'une multimodalité véritablement concurrentielle avec la voiture, en termes de temps de parcours. C'est pourquoi, l'emport des vélos dans les rames de TEOL, et ce à toute heure de la journée, a été demandé à plusieurs reprises, certains participants évoquant même la mise en place de rames dédiées pour accueillir les vélos et autres supports de modes actifs. Il convient de noter que les associations PMR ont évoqué des conflits d'usage lorsque des vélos étaient présents dans les rames (puisque cela est déjà possible sur l'ensemble du réseau tramway, en dehors des heures de pointe).

En dehors de ces contributions d'ordre général, qui concernent l'ensemble du périmètre du projet, certains secteurs ont fait l'objet d'attentes ou de points d'attention plus spécifiques :

- A Alaï :
 - Créer un P+R vélos de grande capacité

- A Ménival :
 - Rendre perméables les résidences (cheminements modes doux à travers les îlots) pour faciliter la circulation des modes actifs

- Au Point du Jour et à Charcot :
 - Créer des parkings souterrains, dans les stations souterraines

- Dans le nouveau tunnel :
 - Créer des voies cyclables sécurisées

Quelques contributions évoquent enfin le fait que TEOL puisse être un accélérateur pour la réalisation de certaines Voies Lyonnaises (Voie Lyonnaise 3 sur les rives de Saône, Voies Lyonnaises 5 et 11 sur les secteurs ouest), dotant ainsi le territoire d'infrastructures de grande capacité pour engager le changement des comportements en matière de mobilités.

Au sujet des rabattements à pied

La marche à pied été abordée de manière plus minoritaire, que ce soit lors des rencontres ou dans les contributions écrites. Quelques contributions seulement évoquent la marche à pied comme une modalité de rabattement, uniquement dans les secteurs situés à moins de 10 minutes d'une station.

De manière générale sur l'ensemble du projet, il est évoqué la nécessité de créer des cheminements sécurisés et confortables pour accéder aux stations, notamment depuis les différents établissements recevant du public : établissements de santé, établissement scolaires ou universitaires.



Les contributions laissent à penser que la marche à pied sera plus usitée autour des stations situées dans des zones à forte densité (Ménival, Point du Jour, Charcot, Presqu'île).

Sur certains secteurs, des itinéraires piétons à créer ou améliorer sont identifiés :

- A Alai : avenue de la Table de Pierre, Chemin de la Poterie, avenue du Chater, cheminement depuis le parc de la Chauderaie
- A Libération : nord de l'avenue Charles de Gaulle en direction du centre de Tassin la Demi-Lune
- A Ménival : avenue de Ménival, rue Joliot Curie, avenue Eisenhower, ouverture des cheminements par les résidences
- A Point du Jour : rue des Aqueducs, rue de Champvert, rue de Tourvielle, avenue du Point du Jour
- A Charcot : rue du Commandant Charcot, rue Grange Bruyère, ouverture de cheminements à travers les résidences

Au sujet des rabattements en voiture

Les rabattements en voiture ont été très régulièrement évoqués, que ce soit dans les contributions écrites ou lors des rencontres de la concertation. Ils concernent essentiellement le secteur d'Alai. En effet, partout ailleurs sur le tracé, les participants souhaitent majoritairement ne pas créer de rabattement en voiture pour éviter un engorgement de la circulation.

La voiture est considérée comme un mode de rabattement important pour les habitants des communes se situant à l'ouest du tracé (Craponne, Grézieu-la-Varenne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains). C'est pourquoi la création d'un parc relais (P+R) est jugée opportune par une grande majorité de participants, quelles que soient les modalités de contributions. C'est particulièrement le cas des habitants du secteur ouest du tracé qui font du P+R une condition de réussite du projet.

Si l'opportunité ne fait pas débat, la localisation et le dimensionnement de cet ouvrage ont été régulièrement discutés, sans qu'un consensus se dégage.

Concernant la localisation, une partie des contributions se prononce pour une implantation du P+R à Alai, permettant aux usagers d'emprunter directement le tramway. Une autre partie se prononce quant à elle pour une implantation plus en amont d'Alai, pour éviter la saturation du secteur et offrir plus de sécurité et de fluidité aux autres modes pour rejoindre le PEM : bus, modes actifs, marche à pied. Les suggestions d'implantation sont variées : Craponne Tupinier, Francheville Bel-Air, ancien hôpital Charial, site du gymnase de Grézieu-la-Varenne, voire Brindas ou Charbonnières-les-Bains.

Dans beaucoup de contributions, cette localisation est intimement liée au sujet du prolongement du projet (cf. p.55).

Concernant le dimensionnement, plusieurs points de vue se dégagent : certains évoquent la nécessité d'un P+R de grande capacité pour permettre au maximum d'habitants qui le souhaitent d'utiliser TEOL pour rejoindre le cœur de la métropole. Certaines contributions prennent pour exemple le P+R de Gorge de Loup, jugé insuffisant car saturé très rapidement le matin et fermé le dimanche. D'autres participants souhaitent en revanche que le P+R soit de taille limitée, pour éviter qu'ils ne soient des « aspirateurs à voitures ». Quelques contributions, bien que minoritaires évoquent quant à elles la possibilité de créer deux P+R de faible capacité : un à Alai et un plus en amont.

Dans tous les cas, la nécessité que le ou les P+R soient de bonne qualité esthétique et bien intégrés dans leur environnement est pointée dans plusieurs contributions. A ce titre, des habitants d'Alai demandent que le P+R soit le plus discret possible et ne génère pas davantage de trafic routier, notamment en raison de la présence d'une école à proximité.



L'articulation de TEOL avec les autres modes structurants

Bien que non dotés d'une ligne forte de transport en commun, les territoires de l'ouest, traversés par TEOL, bénéficient aujourd'hui de liaisons qu'ils sont attachés à conserver dans une logique de complémentarité. TEOL est ainsi souvent attendu comme solution supplémentaire plus que comme un remplacement de l'offre existante.

Articulation avec les autres lignes structurantes du réseau TCL

Actuellement, les lignes structurantes du réseau TCL sur lesquelles se rabattent les habitants de l'ouest lyonnais sont :

- Le Métro D, à Gorge de Loup, majoritairement via les lignes C21, C24, C24E
- Le Métro B, à Oullins, via la ligne 14
- Le Métro A, à Perrache, via les lignes C19, C21 et 46

Pour un certain nombre de participants, il est nécessaire de conserver, voire d'amplifier, ces rabattements, pour laisser le choix aux usagers. Certains participants disent d'ailleurs que selon leur destination finale, soit ils utiliseront TEOL, soit ils continueront à emprunter leur trajet habituel. Il est donc demandé à SYTRAL Mobilités de ne surtout pas supprimer ces liaisons existantes.

Articulation avec le TTOL

L'ouest lyonnais bénéficie depuis 2012 de la ligne de tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) reliant plusieurs communes au cœur de la métropole, dont Francheville et Tassin la Demi-Lune. Le territoire du projet TEOL, est d'ailleurs desservi par le TTOL à la station Alaï, qui se situe à proximité immédiate du terminus du futur tramway. C'est cette proximité qui a amené de nombreux participants à mentionner le TTOL, lors de chaque rencontre de la concertation et dans les contributions écrites (7% des contributions écrites mentionnent le TTOL).

Pour tous, l'articulation des deux lignes est indispensable, afin de créer une vraie politique de lignes fortes dans l'ouest lyonnais. D'abord, les attentes sont importantes pour créer une correspondance facilitée entre les deux gares, voire en créant une gare mixte TEOL/TTOL. Cela permettrait aux usagers du TTOL de se rabattre efficacement et rapidement sur TEOL et inversement.

Pour créer une vraie complémentarité, les participants enjoignent SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes à la mise en place de la tarification unique entre les deux réseaux, attendue de longue date.

Ces attentes sont complétées par une demande unanime que soient renforcés l'offre et le cadencement de cette ligne, sans attendre la mise en service de TEOL.

Au sujet du PEM d'Alaï

La création d'un pôle d'échange multimodal d'Alaï a été majoritairement plébiscitée par les participants, qu'ils soient favorables au projet ou qu'ils défendent le retour du métro E. En effet, selon eux, ce PEM constituerait un point névralgique pour les rabattements depuis les communes situées à l'ouest d'Alaï. Au-delà des rabattements sur ce



secteur, et de la nécessaire complémentarité avec le TTOL, largement évoqués dans les paragraphes ci-avant, quelques contributions ont mentionné des attentes complémentaires au sujet du PEM :

- Garantir la sécurité des piétons et des vélos au sein du PEM,
- Créer une zone de dépose-minute,
- Créer des aires réservées pour inciter au covoiturage,
- Assurer la priorité aux bus pour accéder au PEM,
- Rendre plus visible la gare TTOL,
- Mettre en place des commerces au sein du PEM pour créer une centralité et renforcer la sécurité,
- Conserver la végétalisation du secteur.



L'emplacement de la station Charcot

Deux options étaient portées à la concertation préalable concernant l'emplacement d'une station dans le secteur Charcot : Charcot Salette et Charcot Provinces. SYTRAL Mobilités attendait spécifiquement des contributions sur ce sujet afin d'éclairer sa décision. Il a cependant été assez peu discuté, puisque seules 7,2% des contributions écrites ont évoqué le sujet et, lors des rencontres, les participants ont peu exprimé leur préférence pour l'une ou l'autre des stations.

La création d'une station dans ce secteur a été jugée opportune par tous, notamment dans la mesure où elle permet de desservir à la fois le nord de Sainte-Foy-lès-Lyon et le sud de Lyon 5^e. Le fait que cette station soit souterraine est particulièrement apprécié. Plusieurs contributions émanant de Sainte-Foy-lès-Lyon se disent très satisfaites que TEOL passe par leur commune, contrairement à l'ancien projet de Métro E, en en faisant finalement un projet plus intéressant pour la commune. Par ailleurs, plusieurs contributions ont jugé TEOL moins impactant et donc plus intéressant que le projet de transport par câble, auquel la commune et de très nombreux habitants s'étaient opposés en 2021.

Une majorité s'est prononcée pour une implantation à Charcot Provinces (41% dans les contributions écrites contre 32% pour l'option Charcot Salette), mais, selon les participants ayant évoqué cette thématique, les deux options présentent des avantages (27% n'ont d'ailleurs pas affiché de préférence dans les contributions écrites).

Concernant l'emplacement à Charcot Provinces, les participants évoquent une plus forte densité de population et une meilleure proximité avec la centralité de la place Saint-Luc et de la résidence universitaire Allix. L'opportunité de requalifier le carrefour Boulevard de Provinces/rue du Commandant Charcot, voire de végétaliser le terrain de la station essence est également évoquée. Il est enfin noté que cette option est moins coûteuse.

Concernant l'emplacement à Charcot Salette, les participants évoquent la proximité avec les établissements de santé (Clinique Charcot, EHPAD) et un accès plus direct au Lycée Branly. Quelques professionnels ont d'ailleurs contribué, soulignant l'opportunité de cet emplacement à la fois pour les patients, les visiteurs, les accompagnants ou pour les nombreux professionnels de santé qui travaillent dans ces établissements. Quelques contributions évoquent également la nécessité de conserver la station essence, utile aux automobilistes, et portent donc leur choix sur l'emplacement Salette. Néanmoins, certaines contributions évoquent le fait que l'implantation de la station sera plus difficile dans ce secteur.

Dans les deux cas, la nécessité de créer de bons rabattements vers la station, en bus, à vélo, à pied, est systématiquement soulignée (cf. paragraphe dédié, p. 61 et suivantes). Localement, les participants ont souligné leur attachement aux lignes de bus actuelles et leur souhait qu'elles soient bien articulées avec TEOL. Beaucoup ont notamment signalé la dangerosité de la rue du Commandant Charcot pour les piétons et les vélos. La plupart des contributions excluent par ailleurs un rabattement en voiture dans ce secteur, où le stationnement est déjà en tension.

Plusieurs participants se sont enfin étonnés, voire ont regretté, que la station ne soit pas positionnée sur la place Saint-Luc, principale centralité du quartier. Cependant, la Mairie de Sainte-Foy a rappelé à plusieurs reprises y être opposée afin de préserver le stationnement et l'accessibilité aux commerces. Cette posture est partagée par les différents commerçants de la place. Ceux-ci ont par ailleurs évoqué des questionnements sur le maintien des places de stationnement, ainsi que leur opposition à ce qu'une base vie soit installée sur la place Saint-Luc pendant la phase travaux. Les commerçants se disent satisfaits qu'une station à proximité de la place puisse voir le jour pour faciliter l'accès à leurs commerces.



Quelques contributions, très minoritaires, ont formulé le regret que l'opportunité d'une station à Saint-Irénée n'ait pas été soumise à concertation préalable. Toutefois, la création d'une station dans le secteur Charcot a fait l'objet d'un large consensus. Même si plusieurs contributions font part d'une préférence, aucun participant ne s'est montré opposé à l'une des deux implantations proposées.



Les enjeux de circulation et de stationnement autour du projet

Cette thématique double était au cœur de la concertation préalable et a été systématiquement débattue, dans tous les secteurs du projet (bien que cela soit beaucoup moins marqué au Point du Jour et à Charcot en raison du caractère souterrain de TEOL). Elle a été évoquée dans un tiers des contributions écrites (34%) et discutée dans toutes les rencontres.

Dans les secteurs où TEOL est en surface, le tramway est perçu pour beaucoup comme une gêne à la circulation automobile, déjà importante sur certains axes. En effet, le report modal de la voiture vers le tramway et les transports en commun n'est pas perçu comme suffisant pour compenser la gêne occasionnée, ce qui donne, pour beaucoup, l'image d'un tramway qui va ajouter des flux de déplacements au lieu de contribuer à leur diminution. Les participants qui évoquent ce sujet craignent donc une dégradation des conditions de circulation, particulièrement au niveau de certains axes et de certains carrefours, et a fortiori, une dégradation de la qualité de vie pour les habitants concernés.

Les voiries le plus souvent citées sont : le cours Suchet, un des axes principaux d'entrée/sortie du sud Presqu'île ; la rue Montrochet et l'accès déjà long au parking du centre commercial les jours d'affluence ; l'avenue de Ménival mise en sens unique dans le cadre du projet ; la rue Joliot-Curie mise en sens unique dans le cadre du projet (option a) ; l'avenue Brosset, l'avenue de Gaulle et la route de Brignais, qui supportent déjà un trafic routier soutenu ; le chemin de la Raude où le passage du tramway dans l'option b constituerait une circulation nouvelle.

En plus des modifications sur les axes concernés par le projet, c'est le changement de plan de circulation dans les différents quartiers qui inquiète. Plusieurs participants évoquent par exemple la crainte de ne plus pouvoir accéder au Point du Jour depuis la rue de Boyer, axe de desserte majeur de l'Institution des Minimes, qui accueille près de 1500 élèves.

Pour d'autres contributeurs, en revanche, TEOL permettra, dans les sections en surface, de réduire la place de la circulation routière à Tassin la Demi-Lune et à Francheville en la contraignant tout en offrant une solution alternative crédible et confortable pour se déplacer.

Quel que soit le positionnement sur le projet, les avis convergent pour dire que TEOL sera une solution pour capter les usagers des communes plus à l'ouest. Considérant que ces habitants de l'ouest se rabattront vers TEOL principalement en voiture, ils craignent un engorgement supplémentaire aux abords des futures stations et plaident pour la création d'un parc relais conséquent à Alaï voire plus à l'ouest pour que les automobilistes ne viennent pas engorger des secteurs supposés être pacifiés du point de vue de la circulation.

En dehors du sujet spécifique du parc-relais, traité par ailleurs dans le présent dossier (cf p. 64), la question des effets de TEOL sur le stationnement existant a été abordée principalement dans les contributions portant sur les sections nouvelles en surface (à l'est et à l'ouest) et autour de des stations Charcot, Point du Jour et Ménival.

A l'est, l'accès déjà difficile les samedis au parking du centre commercial de Confluence ainsi que ses livraisons ont été presque systématiquement signalés comme des points d'attention dans les contributions qui évoquaient l'option par la rue Montrochet. Pendant les rencontres, des participants ont proposé de profiter des travaux de TEOL pour repenser entièrement les fonctionnalités de la rue Montrochet et en optimiser les flux. Côté cours Suchet, les riverains évoquent quant à eux leur crainte que la requalification de l'espace public entraîne la disparition des places de stationnement.

Dans le secteur Charcot, la place du stationnement automobile a été quelques fois évoquée. Les contributions sont nombreuses pour demander de ne pas supprimer de stationnements sur et à proximité de la Place Saint-Luc, même si celle-ci n'accueillera pas la future station. En revanche, quelques participants aux rencontres y ont vu l'opportunité de réduire la place de la voiture dans le quartier.

A l'ouest le sujet du stationnement a été abordé différemment selon les rues concernées. Dans le cas de l'option a, des riverains ont partagé des inquiétudes sur leur faculté à entrer et sortir des parkings des grandes copropriétés de



part et d'autre de la rue Joliot-Curie, avec une circulation routière dense sur une rue à sens unique, une piste cyclable et des tramways qui circuleraient dans les deux sens.

Plus à l'ouest, l'insertion d'une voie tramway sur le chemin de la Raude prévue par l'option b a suscité des inquiétudes d'une partie des riverains quant à la possibilité de maintenir le stationnement qui existe aujourd'hui dans sa partie nord, argumentant que certains riverains ne disposaient pas de garages privés ou de la nécessité de ces places pour accueillir des invités, déménager ou pour les livraisons.



Les effets sur le cadre de vie

L'arrivée d'une nouvelle infrastructure sur un territoire suscite des préoccupations sur les modifications qu'elle peut apporter. Le cadre de vie est au cœur de ces questionnements, particulièrement pour les riverains des secteurs concernés.

Globalement, sur le projet TEOL, les participants s'étant exprimés sur ce sujet évoquent des craintes quant aux nuisances générées par l'arrivée du tramway, particulièrement dans sa partie en surface. A l'ouest et à Tassin la Demi-Lune notamment, ils craignent que leur environnement soit bouleversé. En effet, plusieurs mentionnent le choix qu'ils ont fait de quitter le cœur de la métropole pour plus de tranquillité et se disent inquiets que le tramway apporte avec lui une multitude de nuisances, au premier rang desquelles des nuisances sonores (notamment bruits liés au freinage du tramway et aux regroupements de personnes en station) et visuelles (notamment les lignes aériennes de contact). De manière plus minoritaire, quelques participants craignent également que l'arrivée du tramway génère plus de flux sur le territoire, ce qui pourrait altérer l'esprit de village de certains quartiers, comme au Point du Jour.

Sur la Presqu'île, ces inquiétudes sont partagées par les habitants de Confluence, qui mettent en avant un quartier calme où cohabitent habitants et biodiversité locale. Ils craignent notamment que les nuisances sonores perturbent la qualité de vie ainsi que la faune et la flore. C'est également le cas des habitants du quartier de Sainte-Blandine, qui se sentent déjà encerclés d'infrastructures de transports et des nuisances qu'elles génèrent au quotidien.

A Lyon 7^e, les habitants ont également exprimé des craintes quant à leur cadre de vie. C'est particulièrement le cas des personnes vivant sur ou à proximité immédiate de la place Jean Macé, qui se disent inquiets des flux supplémentaires de voyageurs générés par TEOL, alors que la place déjà très fréquentée aux heures de pointe. Dans ce cadre, certains s'opposent à la réalisation d'un terminus à Jean Macé, d'autres le conditionnent au réaménagement de la place (cf. p. 59).

Malgré ces craintes, un certain nombre de participants a exprimé que TEOL permettra d'améliorer leur cadre de vie du point de vue de la diminution de la circulation routière et des gaz à effet de serre.

A noter que les travaux de construction du tramway, également source d'inquiétudes quant au cadre de vie, sont évoqués ci-après (cf p.77).



Les enjeux fonciers

Bien que peu abordés dans les contributions écrites (8,2% mentionnent la thématique), les enjeux fonciers ont suscité beaucoup d'inquiétudes chez les participants qui ont évoqué le sujet. La thématique a été majoritairement abordée dans les secteurs concernés par une insertion en surface du tramway (entre Alaï et Ménival et sur la Presqu'île), et plus particulièrement sous l'angle des acquisitions foncières, nécessaires à la réalisation du projet, avec la crainte d'une expropriation.

Sur le secteur ouest, l'option a est perçue comme celle qui minimiserait les besoins fonciers, en dehors du secteur Ménival. Les options b et c sont quant à elles perçues comme plus consommatrices de foncier, notamment du fait de l'étroitesse du chemin de la Raude, ou de la nécessité d'élargir l'avenue Charles de Gaulle et la Route de Brignais pour rétablir l'ensemble des fonctionnalités (circulation, stationnement, etc.). Seules quelques contributions minoritaires se prononcent pour des acquisitions foncières larges dans ce secteur pour permettre la bonne intégration du tramway, en raison de son caractère d'intérêt général.

Sur le secteur est, l'option par la rue Montrochet est perçue comme nécessitant le moins de foncier du fait d'une largeur suffisante du gabarit de rue. Néanmoins, le devenir de l'ancienne capitainerie du Port Rambaud a été questionné à plusieurs reprises. Concernant le cours Suchet, les besoins fonciers sont évoqués en lien avec le souhait de ne pas réduire le nombre de places de stationnement et avec la crainte de suppression d'une partie des arbres centenaires.

Tant dans les contributions écrites que lors des rencontres de la concertation, un certain nombre de participants ont estimé qu'ils n'avaient pas suffisamment d'information sur les besoins fonciers pour pouvoir se prononcer sur les options de tracé. Parmi eux, plusieurs propriétaires ont demandé à savoir si leurs habitations ou terrains étaient concernés par ces acquisitions. SYTRAL Mobilités a rappelé qu'à ce stade du projet, il n'était pas possible d'assurer si un bien était concerné ou non. Une fois le tracé validé, un travail fin sur l'insertion du tramway sera réalisé et des échanges auront lieu avec les propriétaires concernés. Une étude d'impact portant sur l'environnement sera joint au dossier qui sera soumis à l'enquête publique. Une ou plusieurs enquêtes parcellaires permettront de préciser l'impact sur le bâti.

Enfin, plusieurs contributions rappellent qu'un tracé en souterrain permettrait de réduire considérablement les acquisitions. Elles argumentent que le surcoût du souterrain pourrait être en partie compensé par les économies faites sur les acquisitions foncières.



La prise en compte de l'environnement dans le projet

Cette thématique a, au global, relativement peu mobilisé les participants (10% des contributions écrites). Elle est toutefois un point dur dans quelques contributions très localisées.

Des contributions, très majoritairement émises par des riverains des quais de Saône, marquent un attachement fort aux espaces verts de la balme, à la fois du point de vue paysager et du point de vue de la biodiversité qu'ils abritent. Quelques contributions insistent sur la présence d'un espace boisé classé sur le tracé de l'option par la rue Montrochet. D'autres formulent le vœu de ne pas davantage urbaniser ce secteur, citant les intentions paysagères du quartier Confluence lors de sa conception. Dans le même esprit, certaines contributions argumentent sur la pollution sonore que générerait un tramway en pente sur le pont et sa réverbération au-dessus de la Saône. D'autres jugent malgré tout que, si le projet devait être réalisé, l'option par la rue Montrochet et l'espace boisé du quai Jean-Jacques Rousseau serait un moindre mal au regard de la dégradation de la qualité de vie pour les habitants du quai des Etroits induite par l'option par le cours Suchet.

Lors des rencontres, quelques riverains du parc du Brûlet à Sainte-Foy-lès-Lyon ont partagé leur crainte que le creusement du tunnel ait des effets négatifs sur la végétation du parc du Brûlet s'il modifiait les eaux souterraines de la colline.

S'ils ont été globalement peu sensibles aux opportunités de végétalisation nouvelle permises par TEOL, plusieurs participants ont affirmé leur attachement aux alignements d'arbres existants. En particulier, la préservation des platanes a été citée comme un élément majeur de choix entre l'option cours Suchet et l'option rue Montrochet. Les platanes de la rue Joliot-Curie à proximité du pont ferroviaire ont aussi été identifiés comme un point de difficulté pour la circulation. Des craintes sur le devenir des alignements d'arbres de l'avenue du Général de Gaulle à Tassin la Demi-Lune ont constitué ponctuellement des arguments en défaveur de l'option de tracé b en surface. Les bénéfices des grands arbres adultes pour la biodiversité et la qualité de vie ont été plusieurs fois mis en avant et présentés comme impossibles à compenser.

L'attachement des habitants aux grands platanes et à l'esprit "village" de la place Bénédicte Teissier a également fait l'unanimité, quelques contributions proposant même de trouver un autre emplacement pour la station Point du Jour (places des Compagnons de la Chanson ou parc de la Mairie) afin de les préserver.

Enfin, si les partisans d'un tracé souterrain à l'ouest ont souvent mis en avant que l'augmentation de l'engorgement routier qu'induirait TEOL générerait davantage de pollution localement, d'autres participants citent l'amélioration de l'environnement et l'opportunité de végétaliser la ville comme des points forts de TEOL pour la section entre Ménival et Alai. Ces derniers soulignent que l'arrivée d'un tramway en surface permettra de planter davantage d'arbres et de réduire la pollution sonore et la pollution de l'air grâce à la réduction du trafic automobile. Certains appellent même à contraindre encore davantage la circulation routière pour inciter les automobilistes à davantage marcher, utiliser les transports en commun ou se déplacer à vélo.



La réorganisation du réseau de tramway

L'arrivée d'un nouveau tramway dans le réseau TCL a conduit un certain nombre de participants (7,6% des contributions écrites) à évoquer la restructuration du réseau de tramway. Deux angles ont principalement été abordés : le devenir des lignes existantes en recouvrement avec TEOL et l'opportunité de revoir le réseau dans son ensemble.

En lien avec le choix de tracé à l'est, la manière dont va s'intégrer TEOL dans le réseau a beaucoup interrogé. Au sud de la Presqu'île, d'abord, les problématiques d'exploitation de 3 lignes sur une même infrastructure (T1, T2, TEOL), impliquant de ne maintenir que deux lignes de tramway au niveau de fréquence actuel, ont généré un certain nombre d'inquiétudes. En effet, ce secteur est aujourd'hui desservi par deux lignes de tramway, depuis le prolongement, en 2021, de la ligne T2 à Hôtel de Région Montrochet. Du dire des participants, ce prolongement était attendu de longue date et a permis d'améliorer la desserte de la Confluence pour les habitants, les salariés mais également tous les usagers des commerces et équipements de loisir du secteur. Ils craignent donc, dans le cas de l'option par le cours Suchet, que la desserte de la Confluence soit de nouveau réduite à la ligne T1, dégradant ainsi l'offre de service.

A l'extrémité est du tracé, ensuite, la crainte d'une rupture de charge entre T2 et TEOL à Jean Macé a été régulièrement évoquée. Un certain nombre de participants évoquent en effet la nécessité de ne pas multiplier les correspondances pour que les temps de trajet restent attractifs.

Cette rupture de charge impliquerait également la création d'un terminus à Jean Macé, auxquels s'opposent un certain nombre d'habitants de Lyon 7^e, en premier lieu desquels le CIL Gerland-Guillotière-Jean Macé (cf. paragraphe dédié sur le terminus à l'est, p.59). Il est demandé à plusieurs reprises que la rupture de charge puisse se faire plus à l'est, Grange Blanche ayant notamment été citée à plusieurs reprises comme un terminus plus satisfaisant.

Avancée en fin de concertation préalable comme solution préférentielle, la mutualisation de T2 et TEOL, a été de nature à rassurer un certain nombre de participants à ce sujet.

Au-delà de la réorganisation à l'échelle de Lyon 2^e et Lyon 7^e, c'est parfois la restructuration du réseau qui est évoquée. En effet, TEOL est perçu comme une opportunité de repenser les origines et destinations des lignes de manière globale. Cette opportunité a été confirmée par SYTRAL Mobilités, en lien avec les futures mises en service du prolongement de T6 ainsi que des lignes T9 et T10.



L'offre de services de TEOL

Les services du tramway ont été abordés sous plusieurs angles par les participants : temps de parcours, fréquence, amplitude horaire, services en station et dans la rame, accessibilité et matériel roulant.

Pour une partie des contributions, TEOL offrira des temps de parcours intéressants, puisque garantis, contrairement aux bus, souvent bloqués dans la circulation aux heures de pointe du matin et du soir. Il permettra ainsi aux usagers de se rendre de manière plus efficace vers leurs destinations, avec une meilleure maîtrise de leur temps de trajet. Certains demandent à ce titre de limiter la profondeur des deux stations enterrées (Point du Jour et Charcot) pour éviter des temps de descente trop longs qui rallongeraient le temps de parcours global.

Pour d'autres en revanche, notamment à Tassin la Demi-Lune, les temps de parcours ne sont pas suffisamment attractifs par rapport à l'existant, notamment pour se rendre vers certaines centralités comme Part-Dieu. Plusieurs participants déclarent par exemple qu'ils continueront donc à prendre le bus C24 ou C21, et les métros D puis B pour se rendre à Part-Dieu. Par ailleurs, pour certains, le tracé en surface peut être de nature à allonger les temps de parcours, puisque, même s'il a la priorité aux carrefours, le tramway peut être tributaire des aléas de circulation.

Si quelques participants regrettent que certains tramways du réseau actuel (T1 et T2 notamment) soient régulièrement saturés en heures de pointe, le confort offert par le tramway reste, pour d'autres, un atout fort du projet.

Les fréquences envisagées pour TEOL, 5 minutes aux heures de pointe, et les amplitudes horaires, de 4h30 à 1h, vont considérablement augmenter l'offre de transport sur le territoire de l'ouest lyonnais, jusque-là très dépendant du réseau de bus, moins performant du point de vue de ces deux critères (fréquence aléatoire du fait de la circulation routière en heure de pointe, fin de service avant 21h pour certaines lignes, etc.). Plusieurs participants y voient donc un intérêt certain pour se déplacer plus facilement et ainsi se défaire progressivement d'un usage systématique de la voiture particulière.

Pour beaucoup, ces atouts indéniables du projet doivent néanmoins s'accompagner d'un véritable renfort de l'offre de bus, adaptée et en cohérence avec les fréquences et amplitudes de TEOL.

Quelques contributions ont également évoqué les services en station et dans la rame. Concernant les modes actifs, il est demandé que soient créés des stationnements sécurisés (principalement de vélos) aux abords de chaque station, voire dans les stations elles-mêmes lorsqu'elles sont enterrées. A plusieurs reprises, il est également évoqué la possibilité d'emporter les vélos dans les rames du tramway, voire que des rames soient dédiées au transport des cycles.

Concernant l'accessibilité des stations, qu'elles soient en surface ou enterrées, les représentants de structures ou d'associations PMR, demandent le renforcement ou l'amélioration des services et aménagements pour les personnes en situation de handicap (synthèses vocales pour la traversée des rails, temps d'ouverture des portes, revêtement des sols, portiques d'entrée aux stations enterrées). Le souhait d'ascenseurs fiables et de grande capacité pour les stations souterraines a également été évoqué à plusieurs reprises.

Le matériel roulant a quant à lui été peu abordé ou alors parfois jugé, dans les contributions demandant le retour du Métro E, trop peu capacitaire au regard de la fréquentation attendue. D'autres participants demandent que les rames soient suffisamment longues pour accueillir plus de voyageurs que ce n'est le cas actuellement sur le réseau. Enfin, certains se questionnent sur la capacité du matériel roulant à franchir une pente de 8% en toute sécurité.



L'organisation des travaux

La concertation préalable autour du projet TEOL a permis à certains habitants d'exprimer diverses préoccupations concernant les travaux engagés. Cela a représenté 6,4% des contributions écrites et le sujet a été abordé dans plusieurs rencontres de la concertation.

Tout d'abord, et quel que soit leur secteur de résidence, les participants ont exprimé des inquiétudes d'ordre général concernant les nuisances liées à ces phases de travaux. C'est particulièrement le cas des nuisances sonores qui ont été évoquées dans la quasi-totalité des contributions traitant des travaux de TEOL. Cela met en lumière une préoccupation commune à tous les habitants du tracé.

Par ailleurs, un certain nombre de participants a partagé des appréhensions concernant la perturbation de la circulation routière durant la phase des travaux. Sur l'ensemble du tracé, ils redoutent que les travaux entraînent d'importants problèmes de circulation automobile, avec pour corollaire une augmentation de la pollution atmosphérique et du bruit. Ces craintes ont particulièrement été évoquées dans les secteurs où le tramway sera inséré en surface, à l'ouest comme à Tassin la Demi-Lune, mais aussi dans le 2^e arrondissement de Lyon.

Les contributions écrites et les rencontres de la concertation ont également permis de soulever des questionnements sur la construction du tunnel. Ce dernier suscite des inquiétudes quant à la stabilité de la colline et des possibles éboulements. Des habitants du 5^{ème} arrondissement de Lyon, particulièrement sur le quai des Etroits évoquent un risque de détérioration de leurs habitations et expriment des craintes pour leur sécurité. Plus à l'ouest, au niveau des stations Charcot et Point du Jour, des résidents s'inquiètent de vibrations et de possibles fissures dans leurs habitations qui pourraient être générés par les travaux de creusement.

Au-delà de l'infrastructure du tramway, les travaux de construction d'un nouvel ouvrage d'art sur la Saône sont source d'inquiétudes pour les habitants qui vivent de part et d'autre du fleuve. Ils craignent des nuisances sonores et visuelles qui pourraient durer plusieurs années. La construction de ce nouvel ouvrage pose aussi la question du respect de la faune et de la flore, notamment au niveau des étangs de la place Ouagadougou où vivent des animaux, ou bien de la balme.

Par ailleurs, les participants ont exprimé des inquiétudes quant aux perturbations que pourraient entraîner les travaux de TEOL sur l'activité des marchés hebdomadaires. Ces craintes ont été évoquées lors de plusieurs rencontres de la concertation et à propos de plusieurs sites : marché de la place Jean Macé (Lyon 7^e), marché du Point du Jour sur la place Bénédicte Teissier (Lyon 5^e), et marché de Ménival sur la place du docteur Schweitzer (Lyon 5^e). Au-delà de la relocalisation des marchés durant la phase travaux, c'est également la question de leur pérennité qui est posée. Quels que soient les sites, les participants demandent que les marchés soient conservés après les travaux, soulignant l'importance de ces lieux de rencontres et d'échanges pour la vie locale.

Les commerçants riverains du tracé de TEOL ont aussi fait part de leurs préoccupations, notamment lors de la rencontre Employeurs et des porte-à-porte commerçants. Leurs inquiétudes concernent une potentielle baisse d'activité et la perturbation des livraisons pendant la phase de travaux. Par exemple, le centre commercial Confluence porte sa vigilance sur les travaux sur la rue Montrochet, qui perturberaient l'accès aux livraisons et au parking du centre. A Tassin la Demi-Lune, des commerçants ont également exprimé des craintes sur les accès à leurs commerces durant les travaux. A cela SYTRAL Mobilités a rappelé qu'une indemnisation peut être possible dans le cadre d'une procédure d'indemnisation amiable des préjudices économiques causés. Des exemples de dossiers d'indemnisation mis en œuvre sur d'autres projets de SYTRAL Mobilités ont été transmis aux employeurs présents lors de la rencontre employeurs.

Enfin, des questionnements persistent quant à l'implantation des bases vies du chantier TEOL. Par exemple, plusieurs contributions ont évoqué leur opposition à l'utilisation de la Place Saint-Luc comme base vie de chantier de la station Charcot.



Le coût du projet

Le coût du projet TEOL a été évoqué à de nombreuses reprises durant la concertation préalable. Il a notamment été mentionné dans plus de 20% des contributions écrites. Ce sujet a été abordé sous plusieurs angles : coût global du projet, coût des études, coût des différentes options.

Le coût global du projet a régulièrement été évoqué en comparaison avec celui de l'ancien projet de métro E. D'un côté, le coût de TEOL, fixé à 800 millions d'euros et significativement inférieur à celui du métro E (montant d'1,2 milliards d'euros en 2018, actualisé à 1,6 milliards en 2023) a été plutôt bien accueilli par un certain nombre de participants, qui saluent l'effort de SYTRAL Mobilités de réaliser des projets soutenables économiquement. D'autres, en revanche, ont remis en cause ce choix économique, considérant que malgré un coût initial plus élevé, le Métro E permettait de répondre à plus long terme aux besoins de transports de l'ouest lyonnais, et représentait donc un investissement de plus longue durée.

Au-delà du Métro E, la demande d'un certain nombre de participants de réaliser le tramway en souterrain entre Ménival et Alaï, estimée à environ 200 à 300 millions d'euros, est considérée par beaucoup comme un coût supplémentaire acceptable et justifié du point de vue des impacts en surface qu'il permet d'éviter et du gain de temps qu'il permettrait d'offrir. SYTRAL Mobilités a quant à lui évoqué un coût supplémentaire non justifié au regard d'un gain de temps de 1 à 2 minutes, qui par ailleurs obérerait la capacité d'investissement pour d'autres projets sur le territoire métropolitain.

Par ailleurs, certains participants formulent des doutes sur la capacité du maître d'ouvrage à tenir le coût objectif de 800 M€. Ils expriment notamment des inquiétudes quant aux besoins fonciers, non connus de manière précise à ce stade, et qui pourraient augmenter sensiblement le coût global du projet, et ainsi remettre en cause sa réalisation, ainsi que le coût lié au potentiel élargissement des ponts SNCF. D'autres évoquent l'inflation et l'augmentation du coût des matières premières ou encore le coût de la stabilisation de la balme comme sources de dépassement possible du coût global.

La question du coût des études a également été soulevée. En effet, certains participants ont exprimé des questionnements sur le montant global engagé pour les différents projets étudiés à l'ouest : métro E, transport par câble et tramway express. Alors que les deux premiers projets ont été abandonnés, certains demandent que les études engagées et les coûts associés fassent l'objet d'une attention particulière et de plus de transparence. Quelques contributions minoritaires, considèrent que cet argent dépensé dans les études du transport par câble et de TEOL aurait pu être affecté à la construction d'un métro.

Enfin, le coût a été abordé à nombreuses reprises sous l'angle du montant des différentes options du tracé TEOL. Pour les options de tracé à l'est, le dossier de concertation et les études préliminaires précisent que l'option par le cours Suchet représente un surcoût de 80 millions d'euros. Le coût est donc revenu quasi-systématiquement parmi d'autres arguments en faveur de l'option par la rue Montrochet. (cf p. 57).

Pour le positionnement de la station Charcot, certains participants se sont, de la même manière, prononcés favorablement à une station à Charcot Provinces, dont le coût est estimé entre 30 et 50 millions d'euros de moins qu'une station localisée à Charcot Salette (en raison de l'allongement du tunnel et de la création d'un puits d'accès supplémentaire nécessaire).

A l'ouest, en revanche, le coût des différentes options est revenu de manière minoritaire dans les préférences exprimées. D'un côté, certains participants ont estimé que le surcoût de l'option b pouvait être compensé par le choix d'options moins coûteuses à l'est et à Charcot, et de l'autre, seuls quelques participants, de manière marginale, se sont prononcés en faveur de l'option a pour une raison économique (moins coûteuse). (cf p.51)



Le calendrier de réalisation

Le calendrier du projet a été évoqué à plusieurs reprises dans le cadre de la concertation préalable.

Tout d'abord, une partie des participants soulignent l'importance de ne pas retarder l'arrivée d'un mode de transport lourd dans l'ouest lyonnais. Parmi eux, certains ont exprimé leur frustration liée au temps perdu avec la succession de projets débattus puis abandonnés. Ils souhaitent donc que TEOL soit validé au plus tôt pour permettre son arrivée le plus rapidement possible. Certains craignent d'ailleurs que s'il n'avance pas suffisamment vite, le projet soit abandonné à l'occasion d'un changement de majorité aux prochaines élections métropolitaines, au profit d'un nouveau projet.

D'autres, en revanche, demandent une vision à plus long terme des projets de transports en commun dans l'ouest lyonnais et ainsi de prendre le temps nécessaire pour élaborer un projet consensuel et suffisamment ambitieux selon eux. Ils évoquent la nécessité de mieux dimensionner TEOL en lien avec les projections démographiques et de développement de l'ouest lyonnais et de s'assurer de sa complémentarité avec les autres projets du territoire. Certains, minoritaires, estiment même que les conditions de réalisation de TEOL ne sont pas réunies et qu'il vaut mieux attendre un projet mieux dimensionné, quitte à priver le territoire d'un mode de transport lourd dans les années proches.

Néanmoins, une grande partie des participants soulignent que TEOL offre l'opportunité d'une mise en service plus rapide qu'un projet de métro et permet également d'envisager un prolongement vers l'ouest dans des délais plus raisonnables.



Le déroulement de la concertation préalable

L'organisation de la concertation préalable sur le projet TEOL a suscité diverses observations de la part des participants. La plupart de ces remarques ont été faites directement pendant les rencontres de la concertation : stands mobiles, réunions publiques et ateliers techniques. 5,6% des contributions ont également évoqué cette thématique.

Concernant le processus en lui-même, certains participants ont questionné les élus de SYTRAL Mobilités sur la sincérité de la concertation préalable. Ils se demandent notamment dans quelle mesure leurs avis et remarques seront pris en compte, en référence à la concertation préalable sur le Métro E, où les avis convergeaient très largement en faveur d'un projet qui a finalement été abandonné. Pour ces personnes, il était inutile d'organiser une nouvelle concertation préalable, puisque les précédentes avaient validé l'opportunité d'un métro entre Alaï et Bellecour. Pour autant, la présence des garants de la Commission Nationale du Débat Public dans le cadre de la concertation préalable a été perçue comme un élément positif, renforçant la confiance des participants dans le processus décisionnel.

Outre les quelques interrogations évoquées ci-avant, plusieurs participants ont salué la qualité du dispositif de concertation préalable, des réponses fournies par les équipes techniques et la diversité des modalités d'expression. Certains participants ont également salué l'organisation des rencontres de la concertation qui ont permis de dialoguer avec différents publics et de recueillir une variété de points de vue, notamment lors des réunions communales. Les ateliers techniques ont quant à eux été particulièrement appréciés puisqu'ils ont permis d'approfondir certains sujets, les rendre pédagogiques et permis à chacun de mieux comprendre le projet. La présence des experts techniques ayant réalisé les études de faisabilité lors de chaque rencontre de la concertation a facilité les échanges en offrant des réponses précises et éclairantes.

Malgré les divergences de points de vue, les échanges se sont déroulés dans un cadre serein, favorisant ainsi un dialogue constructif. Les participants ont donc globalement exprimé leur satisfaction quant au déroulement de la concertation préalable. Plusieurs participants ont néanmoins regretté que de nouvelles informations, comme la proposition d'une nouvelle option de tracé à l'ouest (l'option c), arrivent trop tardivement dans la concertation préalable, ne permettant pas d'être débattues sur le fond.

Les participants ont enfin demandé que la concertation se poursuive et que des informations plus précises sur certains sujets leur soient communiquées pour la suite du projet : acquisitions foncières, fonctionnement de la circulation, organisation des travaux, précisions sur le P+R, etc.



Les enseignements de la concertation préalable

A l'issue des rencontres organisées dans le cadre de cette concertation préalable avec garants, et après analyse des nombreuses contributions reçues, SYTRAL Mobilités tire les enseignements suivants :

L'opportunité du projet confirmée

A l'issue de la concertation préalable, l'opportunité du projet est confirmée. Le besoin de desserte de l'ouest de la métropole par un mode lourd est souligné par une très grande majorité, y compris par ceux qui se sentent moins concernés par le projet. Même si l'ancien projet de Métro E, suscite encore de l'intérêt, beaucoup souhaitent maintenant que le projet TEOL avance et se réalise dans les meilleurs délais.

Toutefois, de nombreux participants demandent que certaines caractéristiques du projet soient retravaillées par SYTRAL Mobilités, afin de mieux prendre en compte les contraintes des territoires que TEOL traversera. Les inquiétudes sont marquées quant à l'insertion urbaine d'un tramway en surface, ce qui a notamment généré un certain nombre de propositions alternatives, particulièrement sur le secteur ouest.

SYTRAL Mobilités décide donc de poursuivre les études sur le projet TEOL en vue d'une enquête publique fin 2025 et un démarrage des travaux à horizon 2027/2028.

Le tracé à l'ouest : l'option c privilégiée et un consensus autour d'un prolongement

A l'ouest, où TEOL sera inséré en surface dans l'espace public, les habitants ont exprimé de nombreuses craintes, quelle que soit l'option proposée. Beaucoup s'interrogent sur la faisabilité technique d'insérer un tramway dans des voiries déjà encombrées ou insuffisamment dimensionnées. A ce titre, les effets sur la circulation routière ont été au cœur des échanges sur le tracé à l'ouest, beaucoup considérant que TEOL ne permettra pas d'enrayer les problématiques de congestions déjà fortes aujourd'hui, voire qu'il va les compliquer.

L'option b a été globalement privilégiée à l'option a, dans la mesure où la desserte de Libération est vue comme plus pertinente pour desservir les Tassilunois. La mise à sens unique de la rue Joliot-Curie est par ailleurs considérée comme trop contraignante. Pour autant, dans le cadre de l'option b, le passage par le chemin de la Raude a été fortement contesté. L'option c, proposée en fin de concertation préalable par SYTRAL Mobilités pour répondre aux questionnements évoqués lors de la concertation, pourrait ainsi lever une partie des inquiétudes.

Considérant comme non satisfaisants pour une partie des participants à la concertation, les impacts circulatoires et fonctionnels des options a et b, SYTRAL Mobilités décide, sur le tracé à l'ouest, de retenir l'option c (Alaï <> Libération <> Ménival en voie double). Conscient que cette option proposée en fin de concertation préalable a laissé peu de temps d'appropriation et de concertation, SYTRAL Mobilités s'engage à produire un document de synthèse du même niveau de détail que l'annexe technique (qui présentait les options a et b) dès le démarrage de la concertation continue, puis à proposer des ateliers spécifiques sur l'insertion et la circulation.

Au-delà du tracé présenté par SYTRAL Mobilités, dont le terminus est proposé à Alaï, un consensus est apparu autour d'un prolongement au-delà d'Alaï, plus à l'ouest, afin d'offrir une vraie alternative aux territoires qui ont aujourd'hui peu de solutions de transports en commun et se déplacent majoritairement en voiture individuelle.

L'inscription d'un potentiel prolongement de TEOL, dont la définition reste à étudier (planning, terminus, calendrier, insertion, etc.), est un sujet de discussion du Plan de Mobilités (PDM), en cours d'élaboration.



Le tracé à l'est : l'option par la rue Montrochet privilégiée

A l'est, les habitants ont fait part d'inquiétudes concernant l'arrivée de cette nouvelle infrastructure. Le cadre de vie des habitants, l'exploitation du réseau et l'organisation des lignes ont notamment été évoquées. Afin de limiter les impacts liés à l'arrivée de TEOL, beaucoup se sont donc prononcés en faveur d'un tracé par la rue Montrochet. Même si son temps de parcours est plus long, celui-ci permet, selon les participants, de desservir un pôle de loisirs et d'emplois attractif et de rejoindre plus facilement le secteur sud de Lyon. Il offre également l'opportunité de créer une nouvelle liaison pour les modes actifs, grâce au nouvel ouvrage de franchissement de la Saône, dans un secteur jusque-là mal relié à la Presqu'île. Enfin, il permet de maintenir le niveau d'offre de service vers la Confluence, tout en évitant les écueils liés à l'exploitation de trois lignes de tramway.

SYTRAL Mobilités décide donc, sur le tracé à l'est, de retenir l'option par la rue Montrochet. Une attention particulière sera portée sur l'insertion urbaine du projet dans ce secteur. Les échanges avec les acteurs économiques de la rue Montrochet se poursuivront pour définir les meilleures modalités d'insertion. SYTRAL Mobilités associera les services de l'Etat et les acteurs institutionnels concernant la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Saône et les travaux de la tête de tunnel dans la balme. Enfin, un travail en étroite collaboration avec la Métropole de Lyon sera réalisé pour permettre une bonne interface entre le projet TEOL et celui de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau, afin notamment que les modes actifs soient parfaitement intégrés.

En dehors des options de tracé, à l'est du projet, la question du terminus à l'est de TEOL a été largement débattue. Concernant les ruptures de charge entre TEOL et T2, s'il devait y en avoir, de nombreuses contributions demandent qu'elles ne se fassent pas à Jean Macé, qui accueille déjà un grand nombre de voyageurs du fait des différents modes de déplacements qui passent dans ce secteur. Pour les mêmes raisons, la création d'un terminus, a fortiori deux terminus, sur cette place n'a pas suscité d'adhésion. Afin de lever ces difficultés, beaucoup de participants ont demandé que TEOL soit un prolongement de T2. Durant la concertation préalable, SYTRAL Mobilités a avancé qu'il s'agissait du scénario préférentiel.

SYTRAL Mobilités confirme que le scénario préférentiel est de faire de TEOL le prolongement de T2, et indique devoir mener des études plus approfondies pour conforter ce scénario et s'assurer de la faisabilité de l'exploitation de cette ligne. Des aménagements ponctuels liés à l'exploitation du tramway pourront être nécessaires en fonction des résultats des études à venir. Le cas échéant, ces aménagements feront l'objet d'échanges lors de la concertation continue.

Une station attendue dans le secteur Charcot

La création d'une station souterraine "Charcot" a été bien accueillie par les habitants de ce secteur. Elle crée pour eux une nouvelle offre de transport structurante, qui n'était pas prévue dans les précédents projets envisagés par SYTRAL Mobilités. La localisation de la station à Charcot Provinces a recueilli davantage d'avis favorables que l'emplacement à Charcot Salette, sans que celui-ci soit pour autant rejeté.

Considérant les attentes exprimées lors de la concertation préalable et au regard de la plus grande proximité avec le quartier dense des Provinces, ainsi que du surcoût qu'engendrerait l'allongement du tracé souterrain avec implantation à Salette, SYTRAL Mobilités décide de retenir le positionnement d'une nouvelle station à Charcot Provinces.



Rabattements et articulation avec les autres modes structurants : une condition de réussite du projet

TEOL a souvent été évoqué comme un élément, parmi d'autres, au service des mobilités des habitants de l'ouest lyonnais. Tous les participants s'accordent pour dire qu'il ne doit pas se substituer aux autres modes de déplacement, mais qu'il doit au contraire venir se coordonner au mieux avec l'existant. Certains évoquent même que TEOL doit être un accélérateur de développement des autres modes de déplacement sur le territoire.

Les déplacements en bus, vers TEOL et entre les quartiers non desservis par TEOL ont été au cœur des débats. Il est attendu que l'offre et la qualité de service (fréquence, amplitude) soient renforcées et ce sans attendre l'arrivée du tramway. Par ailleurs, il est demandé que TEOL ne dégrade pas l'offre de rabattement qui existe déjà aujourd'hui vers les autres lignes structurantes du réseau TCL (Métro D à Gorge de Loup notamment).

SYTRAL Mobilités indique que les études spécifiques sur la réorganisation du réseau de surface seront lancées en tenant compte des attentes évoquées lors de la concertation préalable. Cette réorganisation sera proposée 2 ans avant la mise en service de TEOL. Il confirme également que le renforcement global des transports en commun se poursuit, notamment au travers des corridors bus, le long desquels les performances des lignes majeures seront optimisées grâce à des aménagements adaptés (nouveaux couloirs, priorités aux feux...).

Concernant les modes actifs et la marche à pied, l'enjeu réside d'abord dans l'amélioration, voire la création, de cheminements suffisamment sécurisés pour inciter à leur utilisation quand cela est possible. Les participants demandent également des aménagements et services pour les cyclistes, aux abords et dans le futur tramway pour encourager les rabattements en modes actifs.

SYTRAL Mobilités indique que chaque station fera l'objet d'une attention particulière afin de garantir l'accès, la sécurité, et le confort des modes actifs et des piétons. Des stationnements vélos sécurisés seront également aménagés aux abords des stations qu'elles soient en surface ou souterraines.

Les rabattements en voiture vers TEOL ont largement été débattus lors de la concertation préalable. Cela concerne uniquement le terminus à l'ouest, puisque les participants ont très majoritairement rejeté la possibilité de se rabattre en voiture vers les autres stations. L'opportunité de créer un parking relais au terminus a fait l'objet d'un large consensus, sauf à de très rares exceptions. Tous s'accordent pour dire que cet aménagement est un élément essentiel du projet. En revanche, les débats sur le dimensionnement et la localisation de ce parking relais n'ont pas permis de dégager de tendance forte.

En cohérence avec la confirmation d'Alaï comme terminus Ouest de TEOL, SYTRAL Mobilités confirme la nécessité d'y créer un véritable pôle d'échange multimodal au service de toutes les mobilités. Il intégrera notamment un parc-relais avec de nombreuses places de stationnement vélos et pourra accueillir des places de stationnement voitures, dont l'organisation sera à définir en phase de concertation continue.

Une bonne articulation de TEOL avec le tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) a été demandée par une très grande majorité. En effet, la proximité géographique de ces deux lignes fortes dans le secteur d'Alaï permettra d'offrir des correspondances facilitées et une vraie complémentarité. Pour une efficacité maximum, qui engagerait le changement des comportements en matière de mobilités, beaucoup demandent un renforcement de l'offre et du cadencement du TTOL et la mise en place d'une tarification unique entre les deux réseaux.

SYTRAL Mobilités rappelle que TEOL et le TTOL sont des solutions complémentaires pour la desserte de l'ouest lyonnais. L'intermodalité entre les deux doit être facilitée mais, à ce stade, les deux projets sont indépendants.



SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes continuent d'échanger sur les aménagements et le devenir de cette ligne, notamment pour son renfort au 1/4 d'heure et son intégration au périmètre tarifaire des TCL à moyen terme. Ces réflexions sont confortées par la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains.

Circulation et stationnement, des sujets de forte préoccupation

Le fort attachement à la voiture dans les territoires de l'ouest lyonnais a entraîné de nombreuses inquiétudes quant à « l'empiétement » de TEOL sur les espaces actuels empruntés par la voiture, dans la mesure où il s'insèrera dans des voiries existantes. Ses effets sur la circulation, notamment aux heures de pointe et sur certains axes en particulier ont largement inquiété les automobilistes qui connaissent déjà des difficultés aujourd'hui. Ils voient TEOL comme une contrainte supplémentaire qui ne résoudra pas les problématiques de trafic. La réflexion est la même concernant le stationnement, qu'ils craignent de voir disparaître. Ces préoccupations montrent une difficulté de projection dans une situation différente de celle actuelle.

SYTRAL Mobilités confirme que l'insertion de TEOL doit s'accompagner d'une absence de dégradation des conditions de circulation sur les secteurs qu'il traverse. Il rappelle que l'un des principaux objectifs de TEOL est de proposer une alternative rapide et efficace à la voiture individuelle et de créer des connexions au réseau structurant depuis l'ouest lyonnais. Il précise que l'option c, retenue comme tracé à l'ouest, permet de maintenir le profil routier actuel des axes Charles de Gaulle et Brosset, notamment en conservant la possibilité de faire transiter des convois exceptionnels au regard du statut de Route à Grande Circulation de l'avenue. Les études futures permettront de définir des mesures pour améliorer le fonctionnement des carrefours dans le secteur.

Concernant le stationnement, SYTRAL Mobilités indique que les espaces publics et les usages aux abords des stations seront rééquilibrés. Une attention particulière sera portée sur les places de stationnement à destination des livraisons et des personnes à mobilité réduite.

Des attentes et des points de vigilance sur les modalités de réalisation du projet

Le projet TEOL a suscité un certain nombre d'attentes et de points d'attention à prendre en compte parmi lesquels :

- La préservation du cadre de vie des riverains et donc la bonne intégration du TEOL dans les territoires qu'il traverse.

SYTRAL Mobilités s'engage à travailler l'insertion fine du projet dans les différents secteurs traversés par TEOL durant toute la période de concertation continue.

- La mise à disposition, au plus vite, des informations sur les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

SYTRAL Mobilités indique que, à la suite de sa décision de poursuivre le projet, des études approfondies vont être menées et des informations générales sur la méthodologie d'acquisition foncière seront communiquées. Par ailleurs, les propriétaires concernés seront directement informés lors de rendez-vous bilatéraux.

- La mise en place de mesures conservatoires et dispositions nécessaires pour ne pas affecter l'environnement.



Sur la base du projet retenu, SYTRAL Mobilités va lancer des études techniques et environnementales afin d'analyser précisément les effets du projet. À la suite de l'élaboration d'un état initial, SYTRAL Mobilités inscrira le projet dans la démarche "éviter, réduire, compenser", qui consiste à veiller à éviter au maximum les impacts sur l'environnement, de les réduire s'ils ne peuvent être évités, et de compenser les atteintes résiduelles.

- L'opportunité de repenser le réseau de tramway dans son ensemble, sans dégrader l'offre de service actuelle.

SYTRAL Mobilités indique qu'une réflexion globale sur la réorganisation et le maillage du réseau tramway à l'échelle métropolitaine sera menée dans les années à venir.

- La prise en compte des besoins spécifiques des personnes en situation de handicap dans le cadre du projet.
Comme dans l'ensemble de ses projets et conformément à sa démarche d'accessibilité, SYTRAL Mobilités s'engage à intégrer des aménagements spécifiques pour l'ensemble des usagers en situation de handicap, aux abords et dans les stations souterraines et les stations en surface.

- La minimisation des impacts travaux, tant pour les riverains, que pour les usagers et les commerçants.
SYTRAL Mobilités note les craintes et questionnements concernant les impacts durant la phase travaux. Il s'engage, comme pour tous ses projets, à assurer l'accessibilité des logements et commerces. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux, au travers notamment du dispositif de chargés de relations riverains mis en place par SYTRAL Mobilités.

- La vigilance et la transparence sur le coût du projet et la réalisation du projet sans retard de calendrier.
SYTRAL Mobilités indique qu'il agira en responsabilité pour maîtriser le coût et le planning du projet.

- La poursuite du dialogue et de la concertation autour du projet.
SYTRAL Mobilités s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet, notamment au travers de la présence continue des chargés de relations riverains et de l'organisation de points d'échange réguliers sous des formats divers (ateliers de réflexion et de partage, stands mobiles sur les marchés, réunions d'information...).