



Les engagements de SYTRAL Mobilités suite à la concertation et aux recommandations des garants

Conformément à l'article L121-8 du code de l'environnement, les garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP) ont transmis leur bilan de la concertation préalable du projet TEOL à SYTRAL Mobilités le 5 mars 2024. L'annexe 1 de ce document comporte des recommandations à l'attention du maître d'ouvrage.

SYTRAL Mobilités y répond dans le tableau ci-dessous :

Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<p>1. Apporter des réponses aux questionnements formulés sur la fiabilité des informations concernant les temps de parcours</p>	<p>1) Le maître d'ouvrage apporte les précisions méthodologiques suivantes :</p> <p>Des écarts avec le calculateur d'itinéraire TCL depuis « Piscine d'Alaï » ont été constatés. Des éléments de réponses ont été apportés en cours de concertation préalable. Ainsi, les études menées en 2022 pour alimenter le dossier de concertation sur le volet temps de parcours prenaient en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une moyenne des temps du calculateur d'itinéraire TCL à l'heure de pointe du matin, en semaine. Le calculateur d'itinéraire ayant été consulté fin 2022 pour les besoins des études, les temps de parcours relevés en janvier 2024 peuvent différer de quelques minutes ; • D'une irrégularité des bus au passage à Alaï avec une pénalité de 2 minutes appliquée au temps de parcours bus, correspondant au décalage moyen entre le passage réel et l'horaire théorique (source : données système d'aide à l'exploitation Keolis). Une pénalité d'1 minute est également appliquée sur les bus desservant le Point du Jour. Ces pénalités ne s'appliquent pas à TEOL qui partira de son terminus à Alaï et bénéficiera d'un site propre tout au long de son parcours ; • Une hypothèse de positionnement de la station TEOL Alaï au point médian des polarités actuelles du quartier d'Alaï, soit entre les deux arrêts de bus actuels situés en extrémité de quartier (Piscine d'Alaï et Rond-Point d'Alaï). Cela induit, dans les calculs de temps de parcours TCL actuels, un temps de marche à pied initial depuis cette station de référence TEOL pour rejoindre l'un des deux arrêts TCL existants. <p><i>A noter : le temps d'attente au premier arrêt ou à la première station n'est pas pris en compte dans le calcul. Or, il est systématiquement favorable à TEOL, du fait de sa fréquence et de son amplitude plus élevées que celles des bus, quel que soit l'heure.</i></p> <p>SYTRAL Mobilités prend en compte, pour la suite des études, les temps de parcours depuis l'arrêt « Piscine d'Alaï », majorés de deux minutes de retard moyen, comme référence pour comparer les futurs temps de parcours TEOL.</p> <p>Néanmoins, au regard de ces questionnements, SYTRAL Mobilités va engager une étude sur la base d'une expertise d'usage dont les modalités seront définies en lien avec la CNDP.</p>	<p>Automne 2024</p>	<p>Précisions méthodologiques apportées dans le présent document</p> <p>Expertise d'usage</p>



Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
	<p>2) Le maître d'ouvrage s'engage à mettre à jour les informations sur les temps de parcours dans les futurs documents d'information.</p> <p>3) Il s'engage également à revenir sur ce point lors de la réunion publique de restitution de la concertation</p>	<p>2nd semestre 2024</p> <p>Eté 2024</p>	<p>Mise à jour des informations sur les temps de parcours dans les futurs documents d'information</p> <p>Organisation d'un focus dédié aux temps de parcours lors de la réunion publique</p>
2. Compléter les éléments permettant une analyse comparée des trois variantes	<p>Le maître d'ouvrage s'engage à mettre à jour l'annexe technique du dossier de concertation préalable en y incluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'option C (dans un chapitre détaillé et dans l'analyse multicritères), Un complément d'informations issues de l'analyse de la circulation et des carrefours. 	En amont de la réunion publique de restitution Fin du 1 ^{er} semestre 2024	Mise à jour de l'annexe technique
3. Apporter des réponses aux questionnements sur les alternatives de tracé et infrastructures	<p>1) Le maître d'ouvrage apporte les réponses suivantes aux propositions d'alternatives formulées :</p> <ul style="list-style-type: none"> Options A, B et C en souterrain <p>Les variantes en souterrain entre Alaï et Ménival ont été analysées et comparées aux tracés de surface desservant les mêmes centralités. Cette analyse a mis en évidence des surcoûts et des délais de réalisation supplémentaires pour permettre de gagner seulement une à deux minutes sur le temps de parcours, sans pour autant augmenter la fréquentation de la ligne.</p> <p>La réalisation de TEOL en souterrain jusqu'à Alaï réduit considérablement les possibilités d'extension de la ligne plus à l'ouest, en engendrant des surcoûts conséquents qui ne seraient pas justifiés par le faible niveau de fréquentation supplémentaire apportée par ce futur tronçon.</p> <p>Ces variantes en souterrain n'apportent donc pas de plus-value significative en termes de mobilité, pour un coût supplémentaire très important.</p> <ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'une tranchée couverte entre Alaï et Ménival La réalisation d'une tranchée couverte entre Alaï et Ménival, n'a pas été étudiée. Elle serait beaucoup plus coûteuse que la réalisation d'une plateforme tramway en surface. De plus, les travaux seraient plus longs et auraient un effet bien plus conséquent sur les conditions de circulations et le cadre de vie des riverains, contrairement à la réalisation d'une plateforme au sol qui permet d'envisager des travaux par demi-chaussée. La réalisation d'une tranchée implique en effet la coupure de la circulation sur toute la largeur de la rue pendant la longue durée nécessaire à la réalisation avec : <ul style="list-style-type: none"> a. Des soutènements latéraux de la tranchée et des éventuels traitements de terrain pour étanchéifier la tranchée, b. Le terrassement de la tranchée entre ces soutènements, c. La réalisation de son radier et de sa dalle de couverture, 	05/05/2024	Précisions apportées dans le présent document



Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
	<p>d. La mise en œuvre de l'étanchéité sur la dalle de couverture, les remblais, et le réaménagement des voiries. De plus, la présence à faible profondeur de la nappe phréatique sous le plateau, au-dessus du niveau du fond d'une tranchée de ce type, engendre une complexité supplémentaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminus à Tassin-Centre ou à l'Horloge <p>La proposition de prolonger TEOL vers Tassin-Centre avait été écartée à l'issue de la consultation publique métro car ce secteur est déjà bien desservi par de nombreuses lignes de bus et par deux branches du TTOL, ce qui offre déjà une connexion performante à Lyon via Gorge de Loup.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Propositions de tracés en branches <p>Les options de tracés en branches (fourches) ont été écartées car elles nuisent à l'attractivité de la ligne en n'offrant aux usagers que des demi-fréquences, qui deviennent particulièrement pénalisantes en heures creuses. SYTRAL Mobilités favorisera des rabattements efficaces à pied, vélo ou en transport en commun vers TEOL depuis les autres centralités.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fusion avec le TTOL <p>Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) et le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) sont des solutions complémentaires pour desservir l'ouest de la métropole. L'opportunité de mettre en œuvre une interopérabilité entre les deux infrastructures a été étudiée et est trop complexe tant techniquement que financièrement. Il est à ce stade envisagé de faciliter l'intermodalité entre les deux lignes au niveau de la gare d'Alai, pour favoriser les correspondances, et de poursuivre les discussions avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes en vue de la mise en place d'une tarification unique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminus provisoire à Ménival <p>Créer un terminus provisoire à Ménival pour ne réaliser la section tassilunoise qu'ultérieurement correspondrait à un phasage du projet TEOL. Cette solution est écartée par SYTRAL Mobilités car elle ne répond pas à l'ambition du projet de créer un axe de desserte structurant et de rabattement pour les communes de l'ouest : notamment Tassin la Demi-Lune, Craponne et Francheville.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminus plus à l'ouest (Francheville Bel-Air, Hôpital Charial, Tupinier, Gymnase E.Catalon, Francheville-le-Haut, Brindas, Vaugneray) <p>Le prolongement potentiel de TEOL, dont la définition reste à étudier (planning, terminus, calendrier, insertion, etc.) sera inscrit au Plan de Mobilités (PDM) en cours d'élaboration.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tracé en souterrain à l'est / prolongement du métro A 		



Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
	<p>La solution d'un prolongement du métro A vers Alaï faisait partie des scénarios de l'étude de faisabilité du métro E. Ce scénario a été écarté au regard des effets excessifs sur l'exploitation de la ligne A (ligne coupée entre Perrache et Ampère pendant les travaux), d'une insertion particulièrement complexe dans le centre d'échange de Perrache et de son coût exorbitant.</p> <ul style="list-style-type: none"> Raccordement à Jean-Jaurès via Montrochet et nouveau pont sur le Rhône <p>Les objectifs de TEOL sont de rejoindre le métro B et le métro A. Un autre itinéraire, via le franchissement du Rhône, serait rendu difficile au regard de l'insertion délicate d'un nouvel ouvrage d'art sur le Rhône, et ne permettrait pas de se connecter au métro A, réduisant fortement l'attractivité de la ligne. Cette option a donc été écartée au stade des études de faisabilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> TEOL comme prolongement de T1 / direct Part-Dieu <p>Les objectifs de la future ligne TEOL sont d'offrir une liaison rapide vers Perrache et donc le métro A puis, quelques minutes plus tard, une connexion au métro B à Jean Macé. TEOL en prolongement de T1 ne permettrait pas d'offrir aux habitants de l'ouest une liaison rapide au Métro B. Cette solution a donc été écartée.</p> <p>2) Le maître d'ouvrage apporte les réponses suivantes sur les infrastructures demandées dans le cadre du Pôle d'échanges multimodal :</p> <p>Un pôle d'échanges multimodal (PEM) est prévu dans le cadre du projet TEOL. Au sein du PEM vont être proposés un parc relai voiture et cycles, à proximité de la station Alaï. Sa localisation et ses caractéristiques seront étudiées par la suite et discutées à l'occasion de la concertation continue.</p>	05/05/2024	Précisions apportées dans le présent document
4. Dans la mesure du possible, préciser les évolutions probables au-delà de 2040 de l'urbanisme et des besoins de desserte de la zone desservie par TEOL	<p>1) Le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes :</p> <p>L'estimation de 40 000 à 55 000 voyages/jour correspond à la fréquentation attendue. Cette fréquentation estimée, issue du modèle multimodal de déplacements de référence de l'agglomération lyonnaise, Modely, correspond bien au domaine de pertinence du mode tramway.</p> <p>Avec des rames de 43 mètres et une fréquence d'une rame toutes les 5 minutes, la capacité maximale de TEOL en heure de pointe est de 3600 personnes par heure et par sens. Avec une charge dimensionnante en heure de pointe du matin de 2630 personnes par heure et par sens, TEOL présente en 2040 une réserve de capacité de 22% en heure de pointe.</p> <p>L'évolution de l'urbanisme et des besoins de mobilité est aujourd'hui délicate à estimer au-delà de 2040. SYTRAL Mobilités réalise actuellement son Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Celui-ci offrira une vision globale de l'évolution des mobilités d'aujourd'hui à 2030 et 2040.</p>	05/05/2024	Précisions apportées dans le présent document



Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
	<p>Les documents de planification territoriale, qui déterminent les évolutions souhaitées de l'urbanisme et de besoins de desserte, sont portés par des collectivités indépendantes de SYTRAL Mobilités. Il est possible à ce stade de confirmer que le projet de Plan de mobilité est conforme au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) à horizon 2040 et que le projet TEOL est dimensionné de façon à répondre à la densité actuelle et projetée à cet horizon.</p> <p>2) Le maître d'ouvrage s'engage à tenir compte, dans ses modélisations et estimations, des données sur le territoire au-delà de 2040, dès qu'elles seront disponibles et suffisamment fiables pour être intégrées aux modèles multimodaux de déplacements</p>	Dès que les données seront disponibles	Intégration des données dans les modèles
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant-e-s			
1. Organiser une réunion publique afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable	Le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion publique de restitution de la concertation préalable à la fin du 1 ^{er} semestre 2024. Y seront présentés le bilan de la concertation préalable, les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, des réponses aux principales questions des participants et le dispositif de concertation continue envisagé.	Début de l'été 2024	Organisation d'une réunion publique
2. Donner à voir l'approfondissement technique du projet et les arbitrages effectués pour sa conception en lien avec les besoins et préoccupations du public			
2.1. Si le projet est poursuivi, mettre en place un dispositif de suivi en continu du projet et informer la CNDP des modalités de la concertation dès que possible	<p>Le présent dossier des enseignements du maître d'ouvrage et la décision de poursuivre le projet feront l'objet d'une délibération au conseil d'administration du 16 mai 2024.</p> <p>La réunion publique de restitution de la concertation préalable présentera les arbitrages effectués et le dispositif de concertation continue envisagé. Ce dispositif de concertation continue fera préalablement l'objet d'une présentation formelle à la CNDP et aux garants pressentis pour cette étape.</p> <p>Le dispositif présenté sera ensuite décliné au fil des mois et adapté tant aux attentes du public qu'à l'avancée des études, comme cela a été le cas pour l'ensemble des projets du plan de mandat 2021-2026.</p>	1 ^{er} semestre 2024	Présentation des modalités de concertation continue lors de la séance plénière de la CNDP de juin 2024
2.2. Informer le public des avancées de l'élaboration du projet, en mettant en exergue les réponses apportées aux questionnements et en explicitant les arbitrages	<p>Dans la lignée des démarches de concertation continue des autres projets de SYTRAL Mobilités, ce dispositif comprendra des réunions, ateliers, balades in situ, etc. organisés à l'attention des différents publics concernés.</p> <p>Le public sera associé à chaque étape de l'élaboration du projet, avec des zooms thématiques, techniques, ou sectoriels.</p>	A partir de l'automne 2024	Organisation de rencontres de concertation continue
2.3. Approfondir sur le principe d'une expertise plurielle intégrant les usagers, les points techniques particuliers, sur les points sujets à controverses (notamment le sujet des temps de parcours en bus...) ou sur d'autres (gestion de l'extraction d'air pollué des tunnels...)	<p>SYTRAL Mobilités s'engage à donner suite à cette recommandation en traitant ces thématiques dans le cadre du dispositif de chargé de relations riverains et de la concertation continue.</p> <p>Les usagers, les riverains ou tous les autres acteurs spécifiques seront associés à l'occasion de rencontres collectives ou individuelles sur les thématiques qui les concernent.</p>	Début de l'automne 2024	Organisation de rencontres individuelles ou collectives



Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
2.4. Prendre en compte les problématiques spécifiques des personnes à mobilité réduite dans le cadre d'une concertation avec les associations concernées (notamment vis-à-vis des questions de rabattement et d'accessibilité des stations souterraines)	SYTRAL Mobilités s'engage à poursuivre le travail initié avec les associations représentant les personnes en situation de handicap, autant dans le cadre de sa démarche globale d'accessibilité au long cours que dans la démarche de dialogue autour du projet TEOL engagée depuis le printemps 2023.	Déjà initié et poursuivi jusqu'à la mise en service	Organisation de rencontres dédiées avec les associations concernées
3. Poursuivre la recherche de l'intérêt commun allant de la vision territoriale aux enjeux locaux			
3.1. Faire vivre un lien direct avec les riverains pour favoriser la prise en compte de leurs préoccupations, y compris pour les commerçants directement ou indirectement affectés par le projet et son chantier et en termes d'impacts fonciers (expropriation de terrain et/ou de construction : approfondir les impacts, les possibilités d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts. Dès l'option de tracé arrêtée, mettre en place un relationnel spécifique pour accompagner les personnes concernées (dimensions patrimoniale et humaine à prendre en compte)	SYTRAL Mobilités s'engage à <ul style="list-style-type: none"> - poursuivre les études sur ces thématiques ; - poursuivre le dispositif chargé de relations riverains en place sur ce projet, articulant échanges collectifs et rencontres individuelles ; - informer et discuter avec le public sur ces thématiques à l'occasion des diverses rencontres du dispositif de concertation continue ; 	A partir de la fin du 1 ^{er} semestre 2024	Etudes techniques, dispositif de chargé de relations riverains et rencontres de concertation
3.2. Veiller à la transparence globale des impacts fonciers et des dispositifs d'évitement, réduction, compensation	SYTRAL Mobilités s'engage à élaborer et présenter un dossier d'étude d'impact environnemental complet qui inclura l'analyse des impacts sur le milieu humain et la séquence éviter-réduire-compenser associée. Le dossier de demande de déclaration d'utilité publique définira les besoins fonciers en lien avec le projet TEOL. En amont des enquêtes publiques lors desquelles ces dossiers seront rendus publics, des réunions collectives de proximité et des accompagnements individuels seront mis en place dans le cadre de la concertation continue et du dispositif de chargé de relations riverains.	A partir de fin 2024	Etudes techniques, dispositif de chargé de relations riverains et rencontres de concertation
3.3. Prendre en compte les problématiques spécifiques de la phase chantier, qu'il s'agisse de nuisances sonores, transport de matériaux, gestion des accessibilités, etc	Dans le cadre du dispositif de chargé de relations riverains, des séances de travail avec les acteurs locaux concernés seront organisées afin de préparer au mieux la phase travaux et les modalités d'information qui l'accompagneront. SYTRAL Mobilités s'appuiera sur les retours d'expérience des travaux en cours sur les projets du plan de mandat (T6 Nord, BHNS Part Dieu Sept Chemins, T9 et T10) mais aussi sur son expérience de travaux souterrain récent (extension du métro B à Saint-Genis Laval Hôpital Lyon Sud) en vue de définir les modalités et les informations les plus adaptées. De premiers éléments de détails sur l'organisation des travaux, leurs impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées seront présentés dans le dossier d'enquête publique.	En amont du démarrage des travaux A partir de fin 2024	Dispositif de chargé de relations riverains



Demande de précisions et/ou recommandation 05/03/2024	Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 05/05/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 05/05/2024	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris 05/05/2024
3.4. Permettre aux usagers riverains de comprendre et visualiser comment la phase de travaux se traduira concrètement sur leur territoire (calendrier global, étapes, adaptation du réseau bus et de son fonctionnement, plans de circulation, livraisons, accessibilité aux commerces, équipements, services, propriétés...)	Dans le cadre du dispositif de chargé de relations riverains et de la concertation continue, SYTRAL Mobilités s'engage à communiquer aux usagers et aux riverains les informations de perturbation et de chantier dès qu'elles seront disponibles, dans des formats accessibles au plus grand nombre (réunions d'information, visites de terrain, panneaux d'information, communication numérique et papier...).	En amont du démarrage des travaux	Dispositif de chargé de relations riverains et organisation de rencontres
3.5. Travailler dans la concertation et à une échelle locale secteur par secteur (avec le voisinage immédiat) les questions d'insertion du tramway permettant de faire le lien avec des attentes, besoins et sensibilités des quartiers concernés par l'aménagement	SYTRAL Mobilités s'engage, dans le cadre du dispositif de chargés de relations riverain et de la concertation continue, dans les conditions détaillées ci-avant, à donner suite à cette recommandation. L'insertion du tramway secteur par secteur constituera une thématique clé de la phase de concertation continue.	A partir de l'automne 2024	Organisation de rencontres collectives par secteurs
3.6. En concertation avec le territoire et les habitants à l'échelle de la zone desservie par TEOL, voire de la Métropole, replacer le projet dans une approche territoriale élargie des mobilités à moyen-long terme pour optimiser les plus-values sur le secteur de l'ouest lyonnais, en limiter les impacts (appel d'air sur certains flux de circulation, contribution foncière) et répartir les efforts d'aménagement (en termes d'emprises foncières pour les besoins en parkings relais ou autre). Le sujet de la régulation des flux routiers en lien avec la question de l'implantation d'un parking P+R dans le secteur d'Alaï / Craponne serait par exemple à examiner dans ce cadre, de la même manière que les synergies entre TEOL et le TTOL	SYTRAL Mobilités s'engage à élaborer et présenter un dossier d'étude d'impact environnemental complet qui inclura l'analyse des impacts sur le milieu humain et la séquence éviter-réduire-compenser associée. Par ailleurs, le projet TEOL et son prolongement potentiel ultérieur plus à l'ouest seront intégrés dans le Plan de Mobilités à horizon 2040 en cours d'élaboration. Les synergies entre TEOL et le TTOL seront prises en compte dans le cadre des études du pôle d'échanges multimodal d'Alaï. Les études sur le P+R d'Alaï tiendront compte de l'analyse des flux routiers induits.	2024 2025 2024 - 2025	Etudes techniques et concertation TEOL et études techniques
4. Mettre en place un observatoire participatif des effets du projet	SYTRAL Mobilités donnera une suite favorable à cette recommandation, dans des modalités en cours de définition avec le service en charge de l'évaluation des politiques publiques de SYTRAL Mobilités. Plusieurs pistes sont à l'étude pour le groupe cible : comité des partenaires SYTRAL Mobilités, comité de mobilité, groupe spécifique à créer (par exemple continuité des échanges avec le groupe d'acteurs institués définis depuis l'étude de contexte) ...	Echéance à définir	Mise en place d'une modalité adaptée à l'évaluation du projet