



# **Balade urbaine : Secteur Tassin la Demi-Lune**

**19 juin 2025**

## Préambule

### Intervenants

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, STRAL Mobilités  
Maroua CHRISTOT, Equipe projet TEOL, Transamo/SYTRAL Mobilités  
Sandy Kafi, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités  
Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités  
Jeremie SIMON, Maître d'œuvre, Egis  
Matthieu Lanher, Maître d'œuvre, Gautier+Conquet  
Coline Grégoire, AMO Concertation, Egis  
Tom Nasr, AMO Concertation, Egis

**Garante nommée par la CNDP** : Claire Bouteloup

**Durée de la balade** : 2h00. De 17h à 19h00 (au regard du nombre d'inscrits sur ce créneau, les participants ont été répartis en deux groupes)

**Nombre de participants** : 23 dont

- Groupe au départ d'Alaï : 16
- Groupe au départ de Ménilval : 7 participants

Le déséquilibre du nombre de participants entre les deux groupes s'explique par plusieurs annulations de dernière minute et des changements de groupe spontanés.

## SYNTHESE DES ECHANGES

La balade urbaine s'est déroulée le jeudi 19 juin en fin d'après-midi, à Tassin la Demi-Lune. Rendez-vous était donné aux participants en des lieux distincts pour 2 balades simultanées :

- Un groupe au départ d'Alaï a parcouru la route de Brignais, l'avenue Charles de Gaulle et l'avenue du Général Brosset jusqu'à l'entrée du parc de la Pomme ;
- Un groupe au départ de l'entrée du parc de la Pomme a parcouru l'avenue du Général Brosset, l'avenue Charles de Gaulle et la route de Brignais jusqu'à Alaï.

Le public a été informé de la tenue de cette rencontre via notamment :

- o La distribution de flyers dédiés,
- o Publications sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités.

Lors de la balade, le premier groupe a croisé une quinzaine de personnes, positionnées devant le 221 avenue Charles de Gaulle, et venues manifester leur opposition au projet.

### Généralités projet

- Où en sont les études ?
  - o Le maître d'œuvre du projet, c'est à-dire l'entreprise qui va concevoir précisément le projet et son insertion dans les différents secteurs traversés, a été choisi fin février 2025. La phase actuelle est donc celle du recensement des impacts et des besoins des différents acteurs, et de la poursuite des études pour concevoir l'avant-projet. Le rendu de cet avant-projet et les choix d'insertion qui en découleront sont prévus pour début 2026.
- Sur quoi porte l'enquête publique de septembre 2025 ? Quelles sont les dates ? Quand l'arrêté de DUP sera-t-il pris ?
  - o L'enquête publique de septembre 2025 porte sur la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du Plan local de l'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon. Elle est organisée par la Préfecture, sous l'égide d'un commissaire enquêteur et aura lieu du 8 septembre au 8 octobre 2025.
  - o L'arrêté de déclaration d'utilité publique pourrait ensuite être pris par la Préfète début 2026.
  - o Une autre enquête publique, portant sur l'Autorisation Environnementale du projet, se déroulera par la suite, courant 2027.
- En quoi ce tramway sera-t-il express ?
  - o Le projet est considéré comme express pour les raisons suivantes :
    - ⇒ Fréquences élevées : une rame toutes les 5 minutes en heure de pointe, ce qui permet une desserte fluide et rapide.
    - ⇒ Portions souterraines : environ 50 % du tracé sera réalisé en souterrain (près de 3 km), avec deux stations enterrées, assurant une circulation plus rapide et non freinée par le trafic routier.
    - ⇒ Faible nombre de stations : par rapport aux tramways urbains classiques, TEOL prévoit un nombre restreint de stations, ce qui réduit les arrêts et accélère le trajet.
  - o TEOL combine la vitesse et la régularité d'un métro pour la section souterraine, avec la souplesse d'un tram en surface, pour un service performant, confortable et économique.

## Insertion dans le secteur Ménival

Bien que Ménival ne fasse pas partie du périmètre prévu pour cette balade, les participants ont néanmoins souhaité adresser des questions relatives à ce secteur :

- **Sur la station Ménival :**
  - Où sera située la station Ménival ?
    - La station sera située devant la MJC.
  - L'Eglise, l'école, la MJC et les stationnements seront-ils conservés ?
    - L'Eglise, l'école et la MJC seront conservées.
    - Toutes les places de stationnement actuelles ne pourront pas être conservées. Le nombre de places pouvant être conservées est actuellement à l'étude.
  - Pourquoi ne pas arrêter le tracé de TEOL à Ménival, pour éviter l'insertion en surface à Tassin la Demi-Lune ?
    - Cette solution ne permettrait pas de répondre aux objectifs du projet, notamment en termes de desserte et de fréquentation.
- **Sur les impacts du tramway :**
  - Les deux sens de circulation seront-ils maintenus sur l'avenue Ménival ?
    - L'insertion du tramway ne permettra de maintenir qu'un seul sens de circulation sur l'avenue de Ménival.
  - Le marché de Ménival sera-t-il impacté ?
    - L'insertion du tramway n'impactera pas directement la place du marché. Toutefois, durant les travaux, celle-ci pourra être utilisée pour permettre le stockage des engins et matériaux. Une fois les travaux terminés, la place sera restituée et pourra retrouver son usage actuel. Elle pourrait aussi faire l'objet d'un nouvel aménagement, non lié au projet TEOL mais plutôt porté par la mairie.

## Insertion dans l'avenue Brosset

Suite à la présentation des principes de conception de l'insertion du tramway et de la requalification des voiries traversées, les participants ont formulé les questions suivantes :

- **Sur les effets sur l'environnement existant :**
  - Que va-t-il advenir des arbres du parc de la Pomme ?
    - L'élargissement de la voirie, nécessaire pour l'insertion du tramway, pourrait se faire soit du côté des commerces, soit du côté du parc, selon l'option retenue à l'issue des études d'avant-projet. Si l'élargissement se fait côté parc, les arbres situés en bordure du parc seraient alors intégrés au cheminement piéton. En cas d'abattage d'arbres, SYTRAL Mobilités s'engage à replanter deux arbres minimum pour chaque arbre supprimé.
  - Les cèdres classés, présents dans certaines copropriétés de l'avenue Brosset seront-ils conservés ?
    - Selon l'option d'insertion retenue à l'issue des études d'avant-projet, les cèdres pourront être conservés et intégrés au projet de requalification de l'espace public ou devront être supprimés. L'enquête publique de septembre 2025 porte notamment sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette mise en compatibilité vise notamment à déclasser une partie des arbres pour permettre la réalisation du projet.
  - Le centre commercial, la station-service et la caserne de pompiers seront-ils conservés ?
    - Oui, l'ensemble de ces services seront conservés.
  - Un tramway en voie unique a-t-il été étudié ?
    - La voie unique avec un tramway qui circule sur la même voie dans les deux sens de circulation, ne permettrait qu'une fréquence de passage toutes les 10 minutes. Cela ne répondrait pas aux objectifs du projet. La voie unique n'a donc pas été étudiée.
- **Sur la cohabitation du tramway avec les véhicules motorisés :**
  - Comment fonctionnera le carrefour entre Ménival et l'avenue Brosset, en y intégrant un tramway toutes les 5 minutes dans chaque sens ?

- L'objectif fixé par SYTRAL Mobilités au maître d'œuvre est de ne pas dégrader le fonctionnement actuel des carrefours.
- Les études de conception intègrent une refonte complète du fonctionnement du carrefour : modification des voies pour optimiser les mouvements, phasage des feux...
- La mise à sens unique de l'avenue de Ménival aura aussi pour effet de simplifier le fonctionnement du carrefour, quel que soit le sens de circulation qui sera maintenu. Il sera toujours possible d'accéder au 10, avenue de Ménival et à la rue de Boyer.
- Sera-t-il toujours possible d'accéder en voiture à l'école de Ménival pour déposer et chercher les enfants, ainsi qu'aux commerces ?
  - Oui, un sens de circulation voitures sera maintenu.

## Future station Libération

Les principes de localisation et d'insertion de la station Libération et de la reconfiguration du carrefour sont présentés aux participants.

- **Sur la station Libération**
- Quelle sera la position exacte de la station ?
  - La station sera située avenue du Général Brosset, juste après le carrefour Libération, au niveau du massif planté, après le passage piéton, en face du terre-plein central.
- Quels seront les impacts sur la circulation au niveau du carrefour ?
  - Les impacts seront limités sur le carrefour. L'ensemble des conditions de circulation actuelles seront maintenues après les travaux.
- **Sur l'insertion des modes actifs**
- Les participants soulignent la nécessité d'améliorer l'accessibilité du sud de Tassin la Demi-Lune pour les personnes à mobilité réduite (un panneau de chantier vissé dans le trottoir a imposé à un participant en fauteuil roulant à descendre sur la chaussée pour poursuivre le trajet jusqu'à Libération), les piétons et les cyclistes. Les trottoirs sont jugés trop étroits et les bandes cyclables insuffisamment sécurisées dans un secteur à fort niveau de trafic routier. Les propositions sont diverses : une infrastructure cyclable protégée de l'Horloge jusqu'à Alaï, des trottoirs plus larges, des pistes cyclables lisibles et clairement distinctes des trottoirs, tout en veillant à l'accessibilité PMR (éviter les trop fortes différences de niveaux par exemple).
  - Le projet TEOL prévoit la création d'axes piétons et cycles distincts et sécurisés, le long de l'infrastructure tramway. Les pistes cyclables pourront être bilatérales (une de chaque côté de la route) ou bidirectionnelles (les cycles dans les deux sens partagent la même chaussée), selon les options d'insertion retenues à la fin de l'avant-projet.
  - Les cheminements piétons seront élargis et, quand cela est possible, séparés de la voirie par des bandes végétalisées. Ainsi, les cheminements piétons seront d'une largeur comprise entre 2 et 4 mètres. Les participants soulignent un goulot d'étranglement au niveau de la rue François Mermet et la nécessité de donner plus de confort aux piétons.
  - L'arrivée de TEOL permettra d'offrir une meilleure accessibilité des espaces publics et des transports en commun.
  - Il est rappelé que SYTRAL Mobilités aménagera l'espace public autour de TEOL et que les aménagements cyclables sont de la compétence de la Métropole de Lyon.
- **Sur les effets du projet sur les commerces et le bâti**
- Le secteur Libération comporte des commerces attractifs et fréquentés, quel sera l'impact du projet sur l'accessibilité de ces commerces ?
  - Les besoins de foncier pour insérer le tramway dans ce secteur sont en train d'être précisés. Si le bâti des commerces et des bureaux a peu de chance d'être touché, une partie du stationnement pourrait être englobé dans la requalification des espaces publics pour permettre la continuité des cheminements et ajouter de la végétation. In fine, une décision politique sera prise entre plusieurs propositions d'insertions possibles.

- Les nouveaux bâtiments et le nouveau parc sont-ils compatibles avec l'insertion de TEOL ?
  - Oui, le projet de parc comprend une bande non aménagée le long de l'avenue Brosset pour les besoins de TEOL. Les nouveaux bâtiments respectent un retrait suffisant par rapport à l'avenue. La présence de cette nouvelle polarité avec des enfants, un espace de loisirs, nécessite de redonner du confort et de la sécurité aux espaces publics.
- Le C21 sera-t-il maintenu ?
  - Des adaptations du réseau de bus, dites « restructuration du réseau de surface », seront travaillées environ 2 ans avant la mise en service de TEOL, en tenant compte des retours des usagers et en lien avec les communes concernées.
  - Concernant les bus desservant Gorge de Loup, dont le C21, l'objectif est de les maintenir, voire de les renforcer. Les tracés pourront cependant être retravaillés.

## Insertion dans l'avenue Charles de Gaulle

Les principes d'insertion du tramway sur l'avenue Charles de Gaulle, les besoins fonciers et la prise en compte du pont-rail SNCF sont présentés aux participants.

- **A propos des effets de TEOL sur la circulation routière**
  - L'avenue Charles de Gaulle restera-t-elle une route à grande circulation et un itinéraire convois exceptionnels ?
    - La conception de TEOL tient compte de ces deux statuts routiers. L'avenue Charles de Gaulle restera à double sens de circulation et la future voirie sera compatible avec le gabarit des convois exceptionnels. Des échanges ont lieu avec les services de l'Etat en ce sens.
  - Comment s'organisera la circulation dans le quartier pendant le chantier ?
    - Les études en matière d'organisation et de planification précises des travaux ne sont pas encore abouties aujourd'hui. Le souhait du maître d'ouvrage est de minimiser la gêne occasionnée et les coupures de voirie. Les accès riverains seront maintenus en permanence.
- **Sur les impacts pour les riverains**
  - Les habitants pourront-ils toujours accéder et sortir de leur garage malgré l'arrivée de TEOL ?
    - Les accès aux parcelles privées et aux garages seront tous maintenus. Les trois scénarios d'insertion étudiés présentent chacun des avantages et des inconvénients propres. L'insertion centrale est plus favorable aux accès charretiers en évitant aux automobilistes de traverser la plateforme tramway mais peut leur imposer un sens de circulation si la traversée de la plateforme est impossible.
    - Il n'est pas prévu de mettre des feux de signalisation sur l'avenue Charles de Galle. Néanmoins des dispositifs sécurisés d'entrées et sorties des propriétés privées seront nécessaires.
  - Quelles seront les nuisances sonores ?
    - Une étude d'impacts est réalisée dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique et de la demande d'autorisation environnementale. Dans le cadre de cette étude l'impacts, le maître d'ouvrage étudie les impacts acoustiques du projet sur l'environnement existant et se devra de proposer des solutions pour atténuer les nuisances sonores.
    - Par ailleurs, des progrès technologiques ont été faits sur la conception des rails, ce qui améliore considérablement les impacts acoustiques du tramway.
- **Sur les impacts sur le pont-rail SNCF**
  - Comment sera réalisé l'élargissement du pont-rail SNCF ?
    - Le pont sera déconstruit puis reconstruit pour permettre à la voirie d'être élargie à 21 mètres. Les études et les travaux d'élargissement de ce pont SNCF sont réalisés par SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, et financés par SYTRAL Mobilités. Cet élargissement se ferait en opération « coup de poing » pendant la période estivale pour ne pas trop impacter l'exploitation de la ligne. Le pont est déjà dimensionné pour 2 voies, même s'il n'y en a qu'une et resterait dans cette configuration.

- **Sur les acquisitions foncières**

- Quels sont les besoins d'acquisitions pour TEOL ?
  - Sur l'avenue Charles de Gaulle, des élargissements sont nécessaires et des mutations sont déjà en cours avec les nouvelles constructions d'immeubles, réalisées ou à venir. Un emplacement réservé de 5 m, de part et d'autre de la voie est inscrit au Plan Local d'urbanisme et d'Habitat et permet l'insertion de TEOL.
- Comment se passent les acquisitions foncières ?
  - Lorsque l'emprise foncière nécessaire au projet est déterminée, des échanges ont lieu entre les propriétaires et SYTRAL Mobilités ou son représentant, avec l'objectif de trouver un accord amiable. Le prix d'achat est fixé à partir d'une évaluation du Service du Domaine (service de l'Etat) établie selon différentes méthodes en fonction du bien à acquérir et en s'appuyant sur des prix de références du marché pour des cessions de biens similaires. Après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique, si aucun accord n'est trouvé, SYTRAL Mobilités peut recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. A l'issue de l'enquête parcellaire, qui permet d'identifier tous les biens concernés par une acquisition, et après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, le juge de l'expropriation peut être saisi afin de déterminer les indemnités d'expropriation. Elles couvrent les préjudices directs, matériels et certains, subis par l'exproprié. La procédure d'expropriation peut être interrompue à tout moment si un accord amiable est trouvé.
- Tous les propriétaires concernés ont-ils été rencontrés par SYTRAL Mobilités ?
  - Les rencontres sont en cours avec les propriétaires ou co-propriétaires potentiellement concernés. Elle se poursuivront tout au long de l'année 2025. SYTRAL Mobilités invite celles et ceux qui n'ont pas été rencontrés à contacter les chargées de relations riverains pour organiser ces temps d'échanges : [tramexpress-contact@sytral.fr](mailto:tramexpress-contact@sytral.fr)
- Les habitants concernés par les acquisitions foncières pourront-ils bénéficier d'un accompagnement pour le relogement ? Certains craignent de ne pas trouver de bien dans un contexte urbain et un cadre de vie similaire.
  - Un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage Foncier sera prochainement désigné pour accompagner SYTRAL Mobilités et les propriétaires concernés pour l'ensemble de ces démarches.

## Insertion route de Brignais et futur pôle d'échanges multimodal autour du terminus d'Alaï

Les principes d'insertion sur la route de Brignais et les hypothèses de besoins fonciers sont présentés aux participants, ainsi que les principes d'insertion de la station terminus, du pôle d'échanges multimodal et du parc-relais voitures. Il est rappelé que le terminus s'insérera dans un pôle d'échange multimodal comprenant des quais bus, un accès facilité à la halte ferroviaire et des espaces publics requalifiés, en lieu et place de l'ancien parking d'Aquavert. Le carrefour très routier sera réaménagé.

Les voies de tramway se poursuivront le long du nouveau parking d'Aquavert jusqu'au parc-relais voitures, dont le rez-de-chaussée permettra le remisage des rames et accueillera des locaux techniques pour les chauffeurs, ainsi qu'une sous-station électrique.

- **Sur l'insertion route de Brignais**

- Que deviendront les beaux arbres situés dans les propriétés privées placées en emplacements réservés, si SYTRAL Mobilités devait les acquérir ?
  - Ces arbres seront autant que possible préservés : ils seraient alors, par exemple, intégrés aux espaces publics, dans les nouveaux cheminements piétons.
- Dans le cas de l'acquisition des emplacements réservés, comment seront reconstitués les murs et clôtures ?
  - Les restitutions riveraines visent à restituer les fonctions impactées et à maintenir la viabilité des parcelles partiellement acquises (par exemple, le déplacement d'un mur séparatif, d'un portail ou d'une haie, sur le nouvel alignement), et seront étudiées au cas par cas, en lien avec les négociations foncières.
  - Ces travaux seront pris en charge par SYTRAL Mobilités.

- **Sur le parc-relais voitures (P+R) :**
  - Quelle sera la capacité du P+R ?
    - La capacité sera de 300 voitures.
  - Il est souligné que l'objectif est de favoriser le rabattement vers TEOL par d'autres modes : bus, marche, vélo... Ne serait-il pas plus pertinent de créer le parc-relais plus à l'ouest, pour capter les voitures avant qu'elles n'arrivent à Alaï ?
    - Les parcs-relais qui ne sont pas situés directement à proximité des lignes structurantes de transports en commun (train, tram, métro notamment) sont généralement peu fréquentés. Les usagers préférant utiliser leur voiture pour tout le trajet plutôt que de multiplier les correspondances.
- **Sur les autres modes du pôle d'échanges**
  - La halte ferroviaire serait-elle améliorée (mise en accessibilité, meilleure visibilité...) grâce à TEOL ?
    - Dans le cadre du projet TEOL, SYTRAL Mobilités porte la réflexion sur l'intégration de la halte ferroviaire au pôle d'échanges multimodal. Cette halte est toutefois sous la responsabilité de la SNCF et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui sont seuls décisionnaires sur son devenir.
  - L'intégration tarifaire entre le tram-train de l'ouest lyonnais et les TCL est-elle toujours d'actualité ?
    - Le principe fait l'objet d'un accord politique entre SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les échanges se poursuivent pour en définir les modalités de mise en œuvre.
  - Combien y aura-t-il de quais bus dans ce pôle d'échanges ?
    - Le futur pôle bus d'Alaï est conçu pour accueillir non seulement toutes les lignes de bus qui existent déjà mais aussi ménager une capacité d'évolution à moyen et long terme du réseau bus dans le secteur. Le besoin estimé à ce jour est d'une quinzaine de quais.

