

Stand d'information et d'échange à Tassin la Demi-Lune

16 octobre 2024



Préambule

Intervenants

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités
Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains, SYTRAL Mobilités
Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités
Pierre Allain, AMO Technique, Transamo
Delphine Dionis du Séjour, AMO technique, Egis Rail
Coline Grégoire, AMO Concertation, Egis Conseil
Tom Nasr, AMO Concertation, Egis Conseil

Garante nommée par la CNDP

Claire Bouteloup

Durée du stand : 5 heures et 30 minutes, de 13h30 à 19h

Nombre de participants : environ 160

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand d'information et d'échange s'est déroulé un mercredi après-midi, sur le terrain sis 1, rue François Mermet, Tassin la Demi-Lune, à l'angle du carrefour de la Libération.

Malgré une météo capricieuse, le stand a connu une très forte affluence dès son démarrage. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et la garante désignée par la Commission nationale du débat public.

En parallèle de ce stand, SYTRAL Mobilités proposait des échanges sur rendez-vous, avec les personnes souhaitant en savoir plus sur les acquisitions foncières à venir. Une personne a été reçue ce jour, et 6 autres rendez-vous ont été demandés à des dates ultérieures.

Le public a été informé de la tenue de ces deux rencontres via notamment :

- la diffusion de l'agenda des rencontres sur les écrans i-TCL,
- la publication de messages sur les comptes réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités,
- la distribution à Tassin la Demi-Lune et Francheville de flyers dédiés : 2500 en boîtes aux lettres et 250 distribués pendant un porte-à-porte auprès des commerçants.

Circulation routière

De nombreux participants ont interrogé SYTRAL Mobilités sur l'évolution des conditions de circulation routière induites par TEOL. Ils sont nombreux à faire part de leur préoccupation vis-à-vis d'une circulation déjà très dense et le constat de carrefours très embouteillés comme ceux de Ménival et de Libération. Notamment, ils indiquent avoir des difficultés à comprendre comment l'ajout de deux voies de tramway pourrait être effectué sans aggraver la congestion routière.

Plusieurs participants ont indiqué que, pour l'essentiel, le trafic automobile dans le secteur de Libération est un trafic pendulaire entre les communes plus à l'ouest et le centre de la métropole. Ils ont indiqué leur crainte que le tramway gêne l'écoulement de ce trafic de transit déjà dense aux heures de pointe.

Des participants, principalement riverains du carrefour Libération, se sont interrogés sur la compatibilité d'une ligne de tramway avec les statuts de route à grande circulation et d'itinéraire de convois exceptionnels de l'avenue du Général de Gaulle et de la route de Brignais.

Certains ont décrit le carrefour Libération comme déjà dangereux et craignent que le tramway ne constitue une source de danger supplémentaire. Quelques participants ont mentionné un risque d'accident entre tramway et convois exceptionnels. La question de la sortie des véhicules pour les copropriétés riveraines de l'avenue Charles de Gaulle et Brosset, déjà compliquée à ce jour, a plusieurs fois été mentionnée.

Enfin, des participants ont formulé la crainte que l'insertion d'une ligne de tramway au droit de la caserne de pompiers de l'avenue du Général Brosset ne gêne les mouvements des camions des véhicules d'intervention.

Acquisitions foncières

La question de l'insertion du tramway dans le gabarit de voie actuel a très souvent été évoquée, permettant à SYTRAL Mobilités de présenter les gabarits de voie envisagés pour retrouver les différentes fonctionnalités et d'expliquer que des acquisitions foncières seraient nécessaires.

Une grande partie des participants au stand ont mentionné la thématique des acquisitions foncières aux abords de la future section aérienne de TEOL à Tassin la Demi-Lune. Nombre d'entre eux, qu'ils soient riverains ou non, les ont jugées trop conséquentes et les mettent en balance avec l'opportunité de réaliser une ligne de tramway en surface dans ce secteur.



Les riverains immédiats du projet étaient informés de l'existence du projet et, pour la plupart, sont venus sur le stand pour obtenir des renseignements sur son insertion précise et sur les acquisitions nécessaires.

Les participants ont tout d'abord souhaité savoir quelles parcelles étaient concernées par les acquisitions foncières et dans quelle mesure.

Dans l'ensemble, le souhait des participants est de connaître au plus vite les besoins fonciers précis du projet. De nombreux participants ont fait part de leur souhait de préserver le patrimoine bâti ainsi que les activités économiques riveraines.

Certains participants s'opposent aux acquisitions foncières, au motif qu'elles entraîneront une perte de tranquillité en rapprochant la rue de leurs fenêtres.

SYTRAL Mobilités a répondu que le projet s'inscrivait à ce stade dans un fuseau et que le tracé serait précisé lors des études d'avant-projet en 2025, une fois le maître d'œuvre désigné. Une fois ce tracé validé, les besoins fonciers seront plus précisément définis.

Il a aussi été rappelé que la concertation continue venait de démarrer et qu'elle se poursuivrait jusqu'aux enquêtes publiques, lors desquelles le public pourra également s'exprimer.

Certains participants directement concernés ont pu noter l'adresse courriel de contact dédiée ou prendre rendez-vous directement avec les équipes de SYTRAL Mobilités

Espaces verts / végétalisation

En lien avec les acquisitions foncières et la requalification de façade à façade de la section comprise entre Ménival et Alaï, les participants ont été nombreux à craindre que TEOL ne nécessite d'abattre l'ensemble des arbres d'alignement. Certains ont également mentionné la présence de grands arbres dans des parcelles riveraines de l'avenue Brosset.

Ils ont mis en évidence une confusion, entre le potentiel déclassement d'Espaces végétalisés à valoriser (EVV) inscrits au plan local d'urbanisme et d'habitat (PLU-h) présenté lors de la concertation de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et la destruction complète des espaces verts concernés. Ainsi, pour certains participants, le déclassement de certains EVV, qui pourrait être proposé dans le cadre de la Mise en compatibilité des documents d'urbanisme, est perçu comme une intention de supprimer ces espaces verts.

SYTRAL Mobilités a répondu que certains EVV seront concernés par le projet TEOL et que leur déclassement sera alors nécessaire s'il s'avérait que certains impacts sur cette végétation étaient inévitables.

SYTRAL Mobilités a rappelé que la démarche Eviter-Réduire-Compenser serait strictement mise en œuvre pour TEOL, comme pour l'ensemble de ses autres projets. Comme pour tout projet d'aménagement, le maître d'ouvrage a l'obligation de chercher à éviter les effets sur l'environnement, de réduire ceux qui ne peuvent pas être évités et de compenser ceux qui ne peuvent être réduits.

Les effets du projet sur l'environnement seront précisément décrits à l'occasion de l'enquête publique d'autorisation environnementale prévue fin 2026

Opportunité du projet

Bien que l'opportunité du projet ne fasse plus partie des thèmes soumis à concertation depuis le vote du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités du 16 mai 2024, de nombreux participants se sont rendus sur le stand afin de faire part de leur opposition au projet.

Pour certains, Tassin la Demi-Lune est suffisamment desservie en transports en commun et n'a pas besoin d'un tramway, qu'ils jugent peu pertinent pour leurs besoins de déplacement.

Dans l'ensemble, de nombreux participants ont indiqué ne pas se sentir concernés par cette nouvelle ligne de transport en commun, soit parce qu'ils considèrent ne pas en avoir besoin, soit parce qu'ils estiment que TEOL ne

résoudra pas le problème du trafic de transit en provenance des communes plus à l'ouest, ou encore parce que les destinations ne sont pas jugées pertinentes pour les habitants de l'ouest lyonnais.

D'autres au contraire ont souhaité que soit réalisé à la place un métro, plus capacitaire, qui n'aurait selon eux aucun impact en surface et répondrait aux besoins à très long terme du territoire. Enfin, quelques participants ont indiqué ne pas avoir confiance dans les études réalisées et ne pas accorder de crédit aux estimations de fréquentation.

Des propositions de tracé alternatifs ont été formulées à l'appui de ces opinions :

- Placer le terminus à Ménival, pour laisser l'espace public de Tassin la Demi-Lune en l'état,
- Placer le terminus à l'ancien hôpital Charial à Francheville, sans attendre un prolongement ultérieur
- Créer une liaison Alaï <> Gorge de Loup en métro
- Utiliser l'infrastructure ferroviaire existante plutôt qu'en créer une nouvelle.

Plusieurs personnes, venues se renseigner sur l'avancement du projet, se sont réjouies de l'arrivée d'un tramway, en complément de la desserte bus vers le métro D, déjà existante.

Coût

Les participants ont été nombreux à estimer que le surcoût d'un tracé tout souterrain jusqu'à Alaï (de l'ordre de 300 M€) n'était pas excessif au regard des effets sur l'environnement urbain induits par le tracé en surface. Mentionnant le montant de leur taxe foncière, certains considèrent qu'un tramway serait un gaspillage d'argent public qui ne répondrait pas aux besoins.

Certains se sont interrogés sur le coût des acquisitions foncières ainsi que celui de l'élargissement du passage sous les voies SNCF avenue Charles de Gaulle à Tassin la Demi-Lune, qui seraient évités dans le cas d'un tracé souterrain. SYTRAL Mobilités a confirmé que l'ensemble des coûts des acquisitions foncières et d'élargissement de l'ouvrage SNCF étaient compris dans le coût objectif de 800 M€ et que le surcoût de 300 M€ d'un tracé en souterrain tenait bien compte de ce poste de dépenses.

Desserte bus actuelle

Les participants ont été nombreux à exprimer leur satisfaction de l'existence de la liaison en transports en commun de Tassin la Demi-Lune vers Gorge de Loup rapide et efficace. Néanmoins, est fréquemment revenu le problème de saturation des lignes fortes permettant de relier Gorge de Loup en heure de pointe (certains usagers ont indiqué devoir parfois attendre 15 minutes en laissant passer plusieurs bus pleins aux heures de pointe du matin). Le maintien de cette liaison rapide (voire son amélioration à terme avec le tram train de l'ouest lyonnais) a fait l'unanimité en sa faveur.

D'autres participants regrettent cependant une fréquence réduite hors heure de pointe, notamment en soirée. Quelques participants, habitants de Charbonnières-les-Bains ou de Saint-Genis-les-Ollières, souhaiteraient voir renforcer les lignes 86 et 72 et, de manière générale, d'une amélioration des lignes de bus permettant à terme le rabattement vers TEOL.

Des habitants de la rue François Mermet, qui débouche à son extrémité Est sur le carrefour Libération, ont indiqué que la marche et le vélo n'étaient pas encouragés sur cet axe qui relie Saint-Genis-les-Ollières à Tassin la Demi-Lune. Ils ont partagé leur souhait de trottoirs plus larges et d'aménagements cyclables pour mieux rejoindre la future station Libération.

Certains autres participants, habitants de Tassin la Demi-Lune ont formulé des avis réservés sur les aménagements cyclables en général. Ils ont été nombreux à mentionner le réaménagement du rond-point de l'Horloge qu'ils jugent dangereux et à l'origine de davantage d'embouteillages. Pour d'autres, ce jugement est général à l'échelle de la Métropole, qui réserverait une place trop importante aux cycles, dans le but de limiter l'usage de la voiture.



Quelques participants au contraire ont souligné le retard pris à Tassin la Demi-Lune en matière de mobilités actives et se sont inquiétés du niveau de pollution de l'air généré par la circulation automobile. Ils ont indiqué souhaiter que les rabattements à vélo vers les stations de TEOL soient nombreux et sécurisés pour permettre à chacun de circuler en sécurité. Un participant a demandé à cet effet quel était l'avancement de la réalisation des Voies Lyonnaises 5, 8 et 11, qui desserviront Tassin la Demi-Lune, Francheville et Craponne. SYTRAL Mobilités a répondu que des aménagements cyclables seront réalisés sur le tracé et aux stations du tramway. Il a été rappelé que les Voies Lyonnaises étaient réalisées par la Métropole de Lyon.

Parc relai à Alaï

Pour quelques participants, la création d'un P+R n'est pas souhaité car il conduirait à l'urbanisation d'un secteur aujourd'hui très vert.

Beaucoup le jugent sous-dimensionné et auraient préféré un P+R plus grand pour davantage capter les habitants de Francheville et de Craponne. Certains riverains craignent que la présence d'un parc relai ne crée davantage de congestion à ses abords et qu'il génère du stationnement sauvage une fois complet.

Le positionnement du P+R voitures à 5 minutes à pied de la station TEOL a été présenté et a plutôt été bien accueilli. Plusieurs participants se sont interrogés sur l'accès prévu au parc relais. et si cela aurait des effets sur la circulation chemin des Ifs et chemin des Hermières.

L'association la Sauvegarde de la Vallée de Francheville a, dans un courrier remis sur le stand, formulé un avis défavorable à la création d'un P+R à Alaï et propose d'en réaliser plusieurs sur des secteurs plus éloignés mais desservis par des bus express.

Interrogés sur les modalités de fonctionnement attendues du parc-relais, plusieurs participants estiment que les modalités mises en œuvre à Saint-Genis-Laval Hôpitaux Sud sont intéressantes (réservation d'un nombre de places aux usagers résidant à plus d'un certain nombre de kilomètres).

Nuisances

Des participants ont partagé leur crainte vis-à-vis des nuisances sonores propres à un tramway, qui s'ajouteraient à celles du trafic actuel. SYTRAL Mobilités a répondu qu'une étude acoustique serait réalisée et que ses résultats figureront dans le dossier de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévue fin 2025.

D'autres ont indiqué considérer que la ligne aérienne de contact constituerait une gêne visuelle, voire un danger pour les camions de pompiers et leur échelle.

Autres secteurs évoqués

Quelques participants ont mentionné d'autres secteurs de TEOL :

- Pour certains tassilunois, la desserte de Confluence n'est pas recherchée. SYTRAL Mobilités a répondu que Confluence n'était pas un terminus et que TEOL serait un prolongement du tramway T2, permettant ainsi de rejoindre Perrache (métro A) et Jean-Macé (métro B) sans correspondance puis de poursuivre jusqu'à Saint-Priest ;
- Pour le Point du Jour, un participant souhaite que la future station comporte un accès sur la place des Compagnons de la Chanson et que la correspondance avec les bus 49 et 90 soit facilitée

Questions techniques

Quelques participants ont posé des questions d'ordre technique.

Certains se sont interrogés sur la faisabilité d'élargir le pont SNCF de l'avenue Charles de Gaulle à Tassin la Demi-Lune. SYTRAL Mobilités a répondu que cet ouvrage a bien été identifié et qu'un travail en partenariat avec la SNCF est en cours.

D'autres s'interrogeaient sur le type de matériel roulant nécessaire pour gravir les pentes importantes sous le plateau. SYTRAL Mobilités a répondu avoir interrogé des constructeurs. Cette étude confiée début 2023 à un fabricant de tramway de référence a démontré qu'un matériel roulant de 43 mètres récent dispose de la capacité de franchir des pentes de 8 à 9 % sur la section en pente de la ligne TEOL, sans effet sur sa durée de vie ou sur ses conditions de maintenance.

D'autres se sont montrés surpris que la transition du souterrain à la surface soit sur l'avenue de Ménival, à quelques centaines de mètres de la limite communale entre Lyon et Tassin la Demi-Lune. SYTRAL Mobilités a répondu que le tracé n'était en souterrain que pour franchir l'obstacle qu'est la colline du plateau du 5^e arrondissement. La sortie à Ménival est donc due à la topologie.

Travaux

La phase travaux a été relativement peu mentionnée. Toutefois, quelques participants se sont inquiétés des conditions de circulation routière pendant des travaux aussi longs, citant les derniers travaux de voirie réalisés à Tassin la Demi-Lune qui auraient fortement perturbé la circulation. Quelques commerçants présents lors du stand ou rencontrés pendant le porte-à-porte, s'inquiètent de la baisse de fréquentation prévisible en raison des travaux.

La présence de marquages de réseaux enterrés à côté du stand a également suscité des interrogations. SYTRAL Mobilités a répondu que ces marquages n'étaient pas liés aux travaux de TEOL, ceux-ci devant démarrer en 2027.

Des riverains ont interrogé SYTRAL Mobilités sur les conditions d'accès aux parkings des copropriétés pendant les travaux. SYTRAL Mobilités a répondu que ces aspects seraient traités lorsque les études porteront sur l'organisation précise des chantiers. Le dispositif des chargés de relations riverains permet de tenir les riverains informés des travaux et des impacts éventuels sur leurs accès, sachant que dans la mesure du possible ceux-ci sont toujours maintenus.

Concertation et décision

Une partie des participants ayant remis en cause l'opportunité du projet ont également formulé un avis négatif sur la manière dont la concertation est réalisée sur le projet et sur son lien à la décision. Le Conseil d'Administration ayant voté en faveur de la poursuite du projet le 16 mai 2024, ces participants ont jugé la concertation non sincère.

SYTRAL Mobilités a rappelé qu'une grande concertation préalable avait eu lieu du 6 novembre 2023 au 5 février 2024 et que l'opportunité du projet y a largement été débattue avec des habitants de l'ensemble des communes concernées par le projet. La concertation se poursuit aujourd'hui dans le cadre d'une concertation dite continue, placée elle aussi sous l'égide de la commission nationale du débat public, qui a désigné 2 garants.

L'une des deux garants de la CNDP, Claire Bouteloup, a pu repréciser auprès de ces participants le processus de concertation et de dialogue et rappeler la nécessité de débattre de manière calme et argumentée.