

Rapport final de la concertation continue

Tram Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)

Dates de la concertation continue
Du 5 juin 2024 au 25 juillet 2025

Claire BOUTELOUP
Jean-Luc CAMPAGNE

-

Date de remise du rapport, le 25 juillet 2025



commission
nationale du
débat public



SOMMAIRE

Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Fiche d'identité du projet.....	4
Les chiffres clef de la concertation continue	7
enseignements et recommandations DE la concertation préalable et engagements pris par le maître d'ouvrage.....	7
Suite à la concertation préalable, une concertation continue : rôle des garant.E.s	18
Organisation et modalités de la concertation continue	18
Une stratégie de concertation	18
Un processus par étapes	19
Information : site internet, communication amont sur les rencontres, documents pédagogiques	21
Participation et chiffres clefs de la concertation continue	21
Résultats de la concertation continue : SUJETS ET PRÉOCCUPATIONS	23
Des questions, doutes et oppositions demeurent sur l'opportunité du projet	23
Des questionnements sur le processus d'élaboration du projet	24
La question des coûts et financements : des visions diverses	24
Les inquiétudes sur les nuisances et risques.....	25
Les atouts du projet et les potentiels qui intéressent	28
Sur le dispositif de participation lui-même.....	29
Avis des garant.e.s sur le déroulé de la concertation	30
Avis sur ce qui a été fait par le maître d'ouvrage	31
Remarques des garant.e.s sur les réactions générales du public	34
RECOMMANDATIONS DES GARANT.E.S AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION suite à l'enquête publique	35
Clarifier les informations concernant la mise en œuvre du projet.....	35
S'appuyer sur les compétences et les besoins des usagers pour développer le projet	35
Coordonner la participation avec les collectivités compétentes, pour réfléchir aux sujets d'aménagement	36
Accompagner la mise en œuvre du projet.....	36
LISTE DES ANNEXES.....	37
Annexe 1 : Liste des questions du public identifiées par le maître d'ouvrage	38
Annexe 2 : Lettre de mission des garant.e.s.....	39

SYNTHESE POUR LES DECIDEURS ET POUR LE PUBLIC

Sur le projet et la concertation

Le projet TEOL, développé par Sytral Mobilités, a fait l'objet d'une concertation continue sous l'égide de deux garant.e.s de la CNDP, Mme Claire BOUTELOUP et M Jean-Luc CAMPAGNE, pendant environ un an :

- A l'issue d'une concertation préalable entre novembre 2023 et février 2024 et de la décision du maître d'ouvrage en mai 2024,
- Et avant une première enquête publique sur la déclaration d'utilité publique concernant l'emprise foncière du projet, prévue le 8 septembre 2025.

Ce projet de tram express vise à proposer une desserte structurante et rapide entre l'ouest Lyonnais (Francheville, Tassin) et Lyon centre (gare Jean Macé), sur un tracé en partie souterrain et en partie en surface. Le projet, estimé à 800M€, inclurait des équipements d'intermodalité avec pour exemple un parking relais et des parkings velo au niveau des stations.

La concertation continue a réuni plus de 1000 participants. Elle a permis, premièrement, d'informer le public des résultats de la concertation préalable et des évolutions intégrées au projet par le maître d'ouvrage, en particulier sur :

- La poursuite du développement du projet et engagement des études concernant l'emprise foncière, l'insertion du projet, les sondages souterrains, etc. ;
- Le choix de tracé : adoption de l'option C à l'ouest, adoption de l'option Montrochet au centre, intégration du projet comme prolongement du tram actuel T2 ;
- Le choix des stations à Lyon 5 ;
- L'intégration d'une perspective de prolongement à l'Ouest dans les planifications du maître d'ouvrage.

Elle a consisté également à informer et dialoguer avec le public sur les sujets d'insertion de manière générale, à travers :

- des rencontres de formats et horaires variés : réunions en salle, stands dans les quartiers, balades urbaines, porte-à-porte, etc.,
- des documents informatifs sur le projet (FAQ, brochures pédagogiques, etc.) et les compte-rendus des rencontres.

Les enseignements clefs de la concertation continue

Les échanges ont montré que :

- une partie du public local n'avait pas encore entendu parler du projet ou manquait d'information ;
- l'opportunité du projet est encore largement débattue, au sein du public et au niveau de certains élus, de même que le coût de développement du projet. Une partie du public s'enquiert également des risques (ou au contraire, de chances) de remise en cause du projet.

Par ailleurs, les sujets liés à l'insertion (notamment dans les secteurs où TEOL serait aérien) et aux travaux sont sujets à de nombreux échanges et préoccupations concernant les circulations et le stationnement automobiles, les nuisances sonores (en fonctionnement et lors des travaux), l'esthétisme (nouveau pont au-dessus de la Saône), etc. La question des risques générés par les vibrations sur les bâtiments est également source d'inquiétude à l'échelle du tracé.

Derrière ces sujets, les habitants et usagers des secteurs concernés s'inquiètent pour leur cadre de vie, leur activité professionnelle, ou leurs projets et biens immobiliers. Plus largement, le public questionne régulièrement sur la manière dont les personnes impactées – commerces, habitants, etc. – seront prises en compte par le maître d'ouvrage.

Une partie du public s'enquiert aussi d'informations pratiques ou fait part de suggestions pour améliorer ses bénéfices.

Quelques éléments sur l'avis des garant.e.s

Les garant.e.s notent l'implication du maître d'ouvrage dans cette concertation, en faveur de modalités et de publics pluriels, et d'une information concrète avec la production de documents lisibles et la mobilisation de ressources humaines adaptées : chargés de relations riverains, techniciens en charge du développement du projet.

Il est également noté que les sujets liés à Lyon 7 ont été peu traités et que certaines recommandations issues de la concertation préalable n'ont pas abouti suffisamment, telles que :

- une étude participative visant à mesurer les temps de parcours réels aujourd'hui,
- la mise en place d'un observatoire citoyen,
- l'intermodalité avec TTOL et le réseau de bus.

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

Maitre d'ouvrage :

Un projet porté et décidé par Sytral Mobilités.

Contexte du projet :

Le projet TEOL (Tramway Express de L'Ouest lyonnais) est porté et décidé par Sytral Mobilités. Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi LOM, Sytral Mobilités est devenu le 1er janvier 2022 un établissement public local en lieu et place du syndicat mixte. Sytral Mobilités conserve sa mission initiale d'autorité organisatrice des transports publics et porte désormais de nouvelles missions de coordination, d'information multimodale et de planification de l'ensemble des mobilités à l'échelle d'un bassin de mobilité élargi qui compte 263 communes et plus de 1.8 million d'habitants. Sytral Mobilités développe, finance et pilote tous les réseaux urbains et interurbains sur ce nouveau territoire.

Le projet TEOL a fait l'objet d'une concertation préalable avec garant.e.s du 6 novembre 2023 au 5 février 2024, en application de l'article L121-8-I du Code de l'environnement et en parallèle des études de faisabilité approfondie sur le projet TEOL. La réponse du maître d'ouvrage au bilan des garants tirant les enseignements de la concertation préalable du 16 mai 2024 confirme l'opportunité du projet et fait état des engagements de Sytral mobilités pour la poursuite du projet dans le cadre d'une concertation continue.

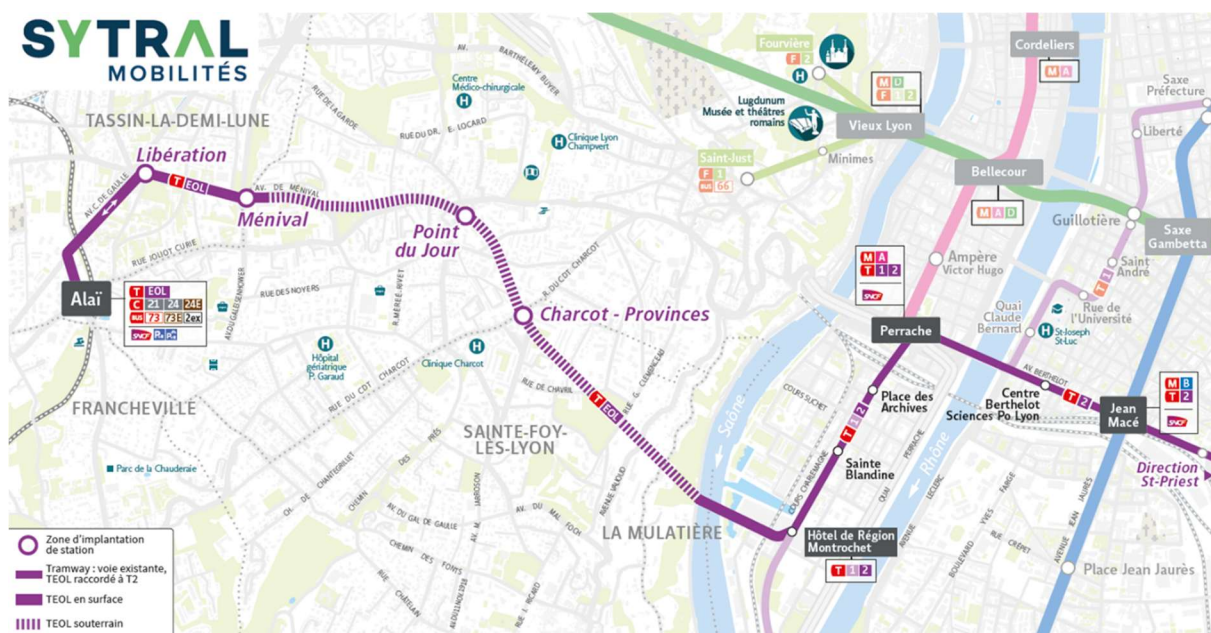
Localisation du projet :

Le projet TEOL vise une desserte structurante sur un secteur de quatre communes de l'Ouest lyonnais: Francheville, Tassin-la-Demi-Lune, Sainte-Foy-lès-Lyon et Lyon – les arrondissements concernés sont le 5ème, le 2ème et le 7ème.

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

Le tracé finalement retenu par le maître d'ouvrage pour le tronçon aérien à l'Ouest entre Ménival et Alaï correspond à une troisième option proposée au cours de la concertation préalable, dite C. Concernant le tracé à l'est, c'est l'option par la rue Montrochet qui a été privilégiée.

Présentation du tracé définitif : extrait des documents de Sytral Mobilités (site internet, flyer d'information) :



Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage :

Pour Sytral mobilités, la desserte du secteur de l'Ouest de la Métropole doit répondre à un double enjeu de développement territorial et de mobilité durable. Le projet de nouvelle ligne TEOL a été présenté par le maître d'ouvrage comme visant 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.

Selon le maître d'ouvrage, 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, au secteur Confluence, aux équipements de santé, telle que la clinique Charcot et aux équipements d'enseignement supérieur tels que les Universités Lumière Lyon 2 et Jean Moulin Lyon 3.

Le projet est également mis en lien avec le plan de mandat du SYTRAL voté le 17 décembre 2020. 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 le territoire.

Caractéristiques principales :

Sur le plan du tracé, le projet TEOL présente les caractéristiques suivantes :

- A l'Ouest entre Alaï et Ménival, le passage de la ligne se fait via le quartier Libération, et est envisagé en voies doubles sur l'avenue Charles de Gaulle.
- 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) ayant 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) au niveau de la Mulatière (quai Jean-Jacques Rousseau) puis raccordement via la rue Montrochet.

Le principe de création d'un parc relais au terminus de la ligne à Alaï, questionné au cours de la concertation, a également été acté.

Coût prévisionnel :

800 Millions d'Euros (valeur 2023)

Calendrier : dates clefs

Du 6 novembre 2023 au 5 février 2024 : concertation préalable (article L121-8 du code de l'environnement)

5 mars 2024 : publication du bilan des garants sur la concertation préalable

16 mai 2024 : publication de la décision du maître d'ouvrage et de sa réponse au bilan

5 juin 2024 : décision de la CNDP engageant la concertation continue et désignant les garants

Juin 2024 - Juillet 2025 : Concertation continue

Du 08 septembre au 08 octobre 2025 : enquête publique de Déclaration d'Utilité Publique

Sous réserve des suites à l'enquête publique :

2026 - 2027 : poursuite des études et processus d'acquisition à l'amiable

2028-2032 : réalisation des travaux

Mise en service à l'horizon 2032

LES CHIFFRES CLEF DE LA CONCERTATION CONTINUE

- **Périmètre de la concertation** : 5 communes, 1 département, 1 région
- **120 exemplaires du dossier de concertation**
- **Exemplaires de documents de la concertation**
 - Document FAQ : 100
 - Dépliant travaux souterrains : 150
 - Dépliant prochaines étapes : 150
 - Dépliant foncier : 150
 - Dépliant procédures : 150
 - Livret de balade : 80
- **Dépliants distribués dans les boîtes** :
 - Flyer sondages : 650
 - Flyer balades : 10 823
 - Flyer marché : 6 250
- **115 affiches mis à disposition**
- **38 évènements publics**
 - 8 réunions publiques, ouvertes à tous
 - 7 réunions thématiques, sur invitations
 - 3 ateliers, ouverts à tous, sur inscription
 - 16 stands d'informations et d'échanges, ouverts à tous
 - 4 balades urbaines, ouvertes à tous, sur inscription
- **Participants** : plus de 1000 participants (voir § Modalités et organisation de la concertation continue pour plus de détails)
- **7253 connexion au site internet** sytral-mobilites.fr/TEOL depuis le 02/02/2025
- **100 Questions posées**
- **Deux garant.e.s neutres et indépendants nommés par la CNDP**

ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE ET ENGAGEMENTS PRIS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A l'issue de la concertation préalable, les garants ont formulé un certain nombre de recommandations concernant l'information et la participation du public : cf. <https://www.debatpublic.fr/bilan-de-la-concertation-sur-le-projet-teol-de-tram-express-de-louest-lyonnais-5498>

Le maître d'ouvrage y a répondu avec des engagements. Cette réponse a été publiée le 16 mai 2024 (cf. le document ici : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol>) .

Le tableau ci-après en est un extrait, et résume les engagements du maître d'ouvrage :

<i>Demande de précisions et/ou recommandation</i> <i>05/03/2024</i>	<i>Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée</i> <i>05/05/2024</i>	<i>Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus</i>	<i>Moyens mis en place pour tenir les engagements pris</i>
	<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>	Eté 2024	<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. 	<p>En amont de la réunion publique de restitution</p> <p>Fin du 1^{er} semestre 2024</p>	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>	05/05/2024	Précisions apportées dans la réponse au bilan des garant.e.s

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	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
	<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"> Des soutènements latéraux de la tranchée et des éventuels traitements de terrain pour étanchéifier la tranchée, Le terrassement de la tranchée entre ces soutènements, La réalisation de son radier et de sa dalle de couverture, 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. Terminus à Tassin-Centre ou à l'Horloge 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. Propositions de tracés en branches 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. 		

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	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
	<ul style="list-style-type: none"> • Fusion avec le TTOL 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'Alaï, 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. • Terminus provisoire à Ménival 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. • Terminus plus à l'ouest (Francheville Bel-Air, Hôpital Charial, Tupinier, Gymnase E.Catalon, Francheville-le-Haut, Brindas, Vaugneray) 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. • Tracé en souterrain à l'est / prolongement du métro A 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. • Raccordement à Jean-Jaurès via Montrochet et nouveau pont sur le Rhône 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 		

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	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
	<p>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 la réponse au bilan des garants
<p>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>	<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 la réponse au bilan des garants

<i>Demande de précisions et/ou recommandation</i> <i>05/03/2024</i>	<i>Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée</i> <i>05/05/2024</i>	<i>Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus</i>	<i>Moyens mis en place pour tenir les engagements pris</i>
	<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			
<i>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</i>	<p>Le 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

<i>Demande de précisions et/ou recommandation</i> 05/03/2024	<i>Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée</i> 05/05/2024	<i>Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus</i>	<i>Moyens mis en place pour tenir les engagements pris</i>
<i>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</i>	<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
<i>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...)</i>	<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
<i>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)</i>	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			

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	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
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)	<p>SYTRAL Mobilités s'engage à</p> <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	<p>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.</p> <p>Le dossier de demande de déclaration d'utilité publique définira les besoins fonciers en lien avec le projet TEOL.</p> <p>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.</p>	A partir de fin 2024	Etudes techniques, dispositif de chargé de relations riverains et rencontres de concertation

<i>Demande de précisions et/ou recommandation</i> 05/03/2024	<i>Réponse du maître d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée</i> 05/05/2024	<i>Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus</i>	<i>Moyens mis en place pour tenir les engagements pris</i>
<i>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</i>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>En amont du démarrage des travaux</p> <p>A partir de fin 2024</p>	Dispositif de chargé de relations riverains
<i>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...)</i>	<p>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...).</p>	En amont du démarrage des travaux	Dispositif de chargé de relations riverains et organisation de rencontres
<i>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</i>	<p>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.</p> <p>L'insertion du tramway secteur par secteur constituera une thématique clé de la phase de concertation continue.</p>	A partir de l'automne 2024	Organisation de rencontres collectives par secteurs

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	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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 en 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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les synergies entre TEOL et le TTOL seront prises en compte dans le cadre des études du pôle d'échanges multimodal d'Alaï.</p> <p>Les études sur le P+R d'Alaï tiendront compte de l'analyse des flux routiers induits.</p>	<p>2024</p> <p>2025</p> <p>2024 - 2025</p>	<p>Etudes techniques et concertation TEOL et études techniques</p>
<p>4. Mettre en place un observatoire participatif des effets du projet</p>	<p>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) ...</p>	<p>Echéance à définir</p>	<p>Mise en place d'une modalité adaptée à l'évaluation du projet</p>

SUITE A LA CONCERTATION PREALABLE, UNE CONCERTATION CONTINUE : ROLE DES GARANT.E.S

Suite à la délibération du Sytral du 16 mai 2024, indiquant la poursuite du projet, la CNDP a nommé deux garant.e.s lors de sa séance plénière du X juin pour garantir l'information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique. La période entre la concertation préalable et l'enquête publique est nommée « concertation continue » dans la suite du projet.

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le.a garant.e fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert.e, responsable du projet, citoyen.ne, élu.e, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le.a garant.e s'assure que :

- les recommandations des garant.e.s et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Le.a garant.e reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet (cf. annexe).

Dans le cadre de cette concertation continue en particulier :

- Les garant.e.s ont participé à toutes les rencontres collectives organisées par le maître d'ouvrage à destination du public (hors rencontres avec les élus, et hors réunions bilatérales et porte à porte).
- La mission des garant.e.s se termine à la première enquête publique, concernant la DUP (déclaration d'utilité publique). Pour autant le développement du projet continuera entre cette première enquête publique et l'autorisation du projet. Les garant.e.s invitent Sytral Mobilités à maintenir une concertation, tenant compte des recommandations formulées ci-dessous.

ORGANISATION ET MODALITES DE LA CONCERTATION CONTINUE

Une stratégie de concertation

En septembre 2024, Sytral Mobilités a organisé une restitution des enseignements de la concertation préalable et une présentation de la concertation continue (cf le compte rendu et les documents en ligne : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol>) .

La mise en oeuvre de la concertation continue est guidée et annoncée par :

- une stratégie de concertation continue, publiée sur le site internet de la CNDP en novembre 2024 puis ajustée en janvier 2025 (<https://www.debatpublic.fr/tramway-express-sur-le-secteur-ouest-lyonnais-teol-3773>) ;
- un agenda des rencontres, sur le site TEOL (<https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol>).

La stratégie prévoit d'informer et recueillir les regards du public sur une liste de sujets liés notamment à la manière dont TEOL s'insérerait dans le territoire et les mobilités, aux modalités d'exploitation, aux impacts et risques. Ces enjeux sont croisés également avec les différents secteurs du projet, afin de prendre en compte également des spécificités (secteurs enterrés / secteurs en surface, intermodalités, etc.), comme illustré par cet extrait du document présentant la stratégie :

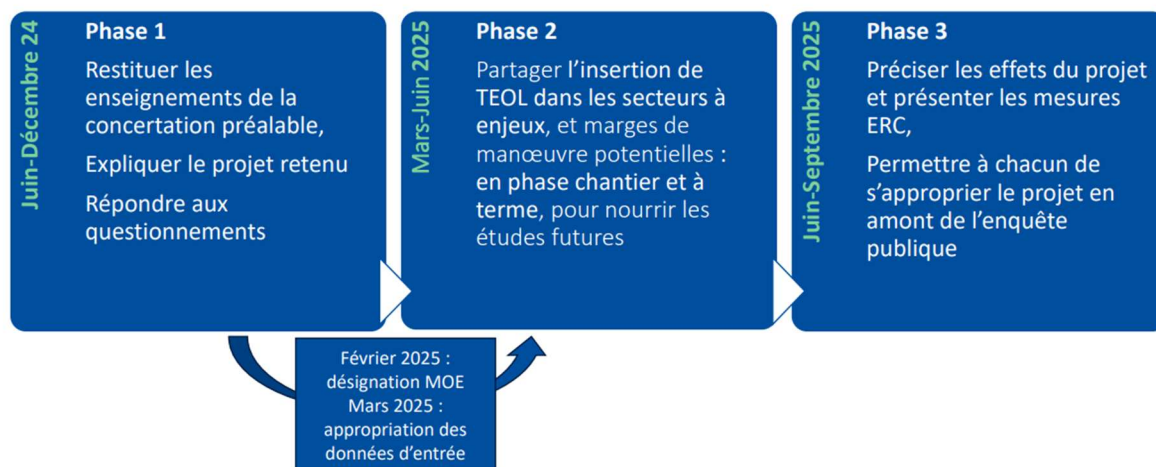
Thématiques et secteurs abordés durant la concertation continue



Un processus par étapes

La stratégie prévoit également une concertation organisée en 3 phases, chaque étape étant caractérisée par les enjeux en termes d'information et de participation, au regard notamment de l'avancement des études.

Ci-dessous, un schéma extrait de la stratégie de concertation continue, élaborée par Sytral Mobilités :



La première phase visait à faire le lien entre la concertation préalable et la concertation continue, notamment pour assurer une information sur le bilan des garant.e.s, la décision du maître d'ouvrage et les enseignements qu'il tire de la concertation préalable et les suites. Elle a eu lieu au 2e semestre 2024 et s'est traduite par :

- **une réunion en juin 2024 avec environ 20 acteurs impliqués** dans la vie quotidienne des différents quartiers du territoire concerné par TEOL, sur invitation (continuité du comité réuni également lors de la concertation préalable, avec notamment des conseils de quartiers et associations d'usagers).
- **une réunion publique de restitution de la concertation préalable et d'engagement de la concertation continue**, en visioconférence. Cette rencontre, prévue initialement en juin 2024, a été reportée en septembre du fait des élections législatives (période de réserve puis période estivale) ;
- **des stands d'information et d'échanges ouverts à tous, pour aller à la rencontre des habitants et usagers des différents secteurs** traversés et leur présenter le projet, ses effets sur le secteur et répondre à leurs questions. Des cahiers étaient mis à disposition pour consigner les avis et questions des un.e.s et des autres.
- des porte-à-porte pour informer directement du projet et de la concertation les commerçants, habitants et des rencontres bilatérales.

La seconde phase, de mars à juin 2025, visait à informer des dernières avancées des études de maîtrise d'œuvre concernant l'insertion de TEOL dans les différents secteurs, ainsi que les enjeux de la phase travaux. Elle s'est traduite par :

- **une réunion en mars 2025, sur invitation, avec 34 acteurs impliqués** dans la vie des différents quartiers du territoire concerné par TEOL (élus, représentants de conseils de quartiers, d'associations d'usagers, d'associations d'opposants),
- **des stands d'information**, ouverts à tous, en continuité de la phase précédente,
- **4 balades urbaines**, ouvertes à tous sur inscription,
- **2 rencontres spécifiques pour les acteurs économiques**, sous forme de petits déjeuners, d'une part à Alaï (22 personnes), d'autre part à Confluence (15 personnes),
- **des rencontres bilatérales**, notamment avec des riverains concernés par les sondages géotechniques (5 copropriétés à Sainte-Foy-lès-Lyon ; 5 maisons à Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière).

Une troisième phase était prévue entre juin et septembre 2025 pour soutenir la compréhension du projet avant l'enquête publique et renforcer l'information sur les mesures d'évitement, réduction, compensation (ERC) envisagées face aux impacts du projet.

Ces sujets ont été abordés lors des rencontres de mai et juin, sans pour autant conduire à des documents ou temps spécifiques (en partie faute de données suffisantes disponibles). En effet, Sytral Mobilité n'a pas programmé de rencontres pendant la période estivale. L'enquête publique, envisagée à "l'automne 2025", devrait finalement démarrer le 8 septembre 2025. Ce calendrier, décidé par l'Etat, permettrait de préserver un temps décisionnel du maître d'ouvrage en aval de l'enquête publique et en amont des élections municipales de mars 2026.

Ceci a conduit à raccourcir cette troisième phase et :

- prendre le temps de la décision des élus sur la base de la concertation et en amont de l'enquête publique ;
- clore ce bilan de la concertation fin juillet 2025 ;
- faire reposer davantage le traitement de ces sujets lors de la consultation (enquête publique).

Une dernière rencontre avec les acteurs institués (sur invitation) reste prévue avant l'enquête publique le 04 septembre 2025.

Information : site internet, communication amont sur les rencontres, documents pédagogiques

Au fur et à mesure de la concertation continue, des documents ont été réalisés par Sytral Mobilités pour soutenir :

- **l'information sur le projet** : panneaux sur les stands (tracé du parcours, schémas et visuels représentant une esquisse de l'insertion future), plaquettes, diaporama des réunions ;
- **l'information sur la concertation continue** ("dépliant", agenda des rencontres, compte-rendu des rencontres publiés environ 1 mois après) ;
- **une information pédagogique notamment sur certains enjeux et étapes du projet** ("fiches" sur les acquisitions foncières ; les procédures administratives ; les diagnostics, sondages et études techniques ; travaux souterrains).

Ces documents ont été mis à disposition sur le site internet du projet (<https://destinations2026-sytral.fr/processus/teol>) et distribués lors des rencontres.

Participation et chiffres clefs de la concertation continue

Vision globale

Au final, ont été réalisés, parmi les rencontres auxquels les garant.e.s ont participé :

- **1 réunion publique en septembre 2024** ayant réuni 105 participants
- **1 réunion dédiée aux acteurs des quartiers et usagers en mars 2025 (sur invitation).**
- **7 stands d'information et d'échanges ouverts à tous, pour aller à la rencontre des habitants et usagers des différents secteurs** traversés et leur présenter le projet, ses effets sur le secteur et répondre aux questions. Environ 750 personnes ont participé, avec des échanges bilatéraux ou collectifs avec les équipes de Sytral Mobilités et le recueil d'écrits :
 - o Le stand d'information et d'échange de Ménival le 9 octobre 2024, ayant réuni environ 80 participants
 - o Le stand d'information et d'échange de Tassin la Demi-Lune au carrefour Libération du 16 octobre 2024, ayant réuni environ 160 participants
 - o Le stand d'information et d'échange de Confluence / la Mulatière du 14 novembre 2024, ayant réuni environ 45 participants
 - o Le stand d'information et d'échange du Point du Jour du 26 novembre 2024, ayant réuni environ 150 participants
 - o Le stand d'information et d'échange de Sainte-Foy-lès-Lyon du 28 novembre 2024, ayant réuni environ 120 participants
 - o Le stand d'information et d'échange d'Alaï du 9 avril 2025, ayant réuni environ 115 participants
 - o Le stand d'information et d'échange du Parc du Brûlet du 16 avril 2025, ayant réuni environ 70 participants
- **2 rencontres spécifiques aux professionnels**, ayant réuni au total 37 personnes.
- **4 balades urbaines** au printemps 2025, sur inscription, pour présenter les spécificités du projet in situ par secteur :
 - o La balade urbaine de Sainte-Foy, le 22 mai, ayant réuni 18 participants
 - o La balade urbaine de Confluence-La Mulatière, le 12 juin, ayant réuni 13 participants

- La balade urbaine de Point du Jour, le 17 juin, ayant réuni 26 participants
- La balade urbaine de Tassin, le 19 juin, ayant réuni 23 participants

Par ailleurs, Sytral Mobilités a organisé également :

- **5 porte-à-porte commerçants** pour aller à la rencontre des commerçants et des entreprises (gérants et employés) de certains secteurs (sans que les garants aient eu de retours sur le nombre de commerces ainsi rencontrés) :
 - porte-à-porte commerçant du stand de Ménival en septembre 2024
 - porte-à-porte commerçant du stand en novembre 2024 de Point du Jour
 - porte-à-porte commerçants du stand en novembre 2024 et de la balade en mai 2025 de Sainte-Foy
 - porte-à-porte commerçant du stand d'Alaï en avril 2025
 - porte-à-porte commerçants du stand en septembre 2024 et de la balade en juin 2025 de Tassin
- **2 porte-à-porte riverains pour informer sur des sujets spécifiques :**
 - Le porte-à-porte riverain à proximité du futur P+R d'Alaï en avril 2025
 - Le porte-à-porte riverain à proximité des sondages du pont SNCF à Tassin en mai 2025
- **10 rencontres bilatérales avec les propriétaires** concernés par les sondages géotechniques, à l'initiative du maître d'ouvrage (5 copropriétés à Sainte-Foy-lès-Lyon ; 5 maisons à La Mulatière et Ste Foy).
- **9 rencontres bilatérales avec 12 propriétaires riverains** potentiellement concernés par les acquisitions foncières, dans le secteur ouest du parcours (majoritairement à la demande des riverains).
- **40 rencontres avec les habitant.e.s** (propriétaires ou locataires) concernés par les avoisinants (visite à l'initiative de Sytral Mobilité pour réaliser un diagnostic des bâtiments situés sur la partie souterraine du projet).
- **2 réunions avec des acteurs dédiés sur des sujets spécifiques :**
 - réunion avec les forains du marché du Point du Jour, le 5 mai 2025, ayant réuni 21 participant.e.s,
 - réunion avec le CICA du 5ème arrondissement de Lyon, le 17 avril 2025, ayant réuni 18 participant.e.s.
- **3 « ateliers élus », avec les élus de chaque commune concernée**
 - 1 atelier élus secteur Point-du-Jour le 14/04/2025) (12 personnes dont 5 MOE, 2 MOA et 5 élus)
 - 1 atelier élus secteur Tassin et Ménival le 25/06/25 (23 personnes dont 5 MOE, 4 MOA, 4 techniciens de la Métropole, 10 élus)
 - 1 atelier élus secteur Point du Jour et Charcot/Provinces le 06/06/2025 (17 personnes dont 6 MOE, 3 MOA, 4 élus et 3 techniciens de la Métropole)

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de la concertation continue a réuni plus de 1 000 participant.e.s dont :

- 105 à la réunion de restitution de la concertation préalable, en visioconférence puis diffusée en replay sur le site SYTRAL Mobilités : <https://www.youtube.com/watch?v=VYEAplwKiU> (plus de 800 vues de l'enregistrement au 1er/10/2024) ;
- 670 aux stands d'information et d'échanges ;
- 37 aux rencontres avec les professionnels des secteurs à enjeux ;

- 80 aux balades urbaines. A noter, aucune inscription n'a été refusées (le nombre de demandes n'a pas dépassé les maxima mis en place pour des raisons d'organisation, et il restait des places dans les groupes) ;
- 80 lors des portes à portes ;
- 19 lors des rencontres bilatérales.

RESULTATS DE LA CONCERTATION CONTINUE : SUJETS ET PRÉOCCUPATIONS

Le public a fait part de questions, doutes et suggestions, entendus par les garant.e.s lors des rencontres et retracées dans les compte-rendus des rencontres. Ils sont récapitulés en synthèse ci-dessous.

Des questions, doutes et oppositions demeurent sur l'opportunité du projet

L'opportunité, une question omniprésente depuis le début de la concertation préalable

Lors de la concertation préalable, la question de l'opportunité de TEOL a été largement débattue et a fait l'objet d'échanges passionnés. Elle est restée présente tout au long de la concertation continue, plus perceptible lors des temps de concertation concernant le tracé aérien à l'Ouest, avec notamment des doutes et arguments qui ont été exprimés lors de différentes rencontres.

Les opposants au projet ont fait valoir que le projet TEOL :

- serait coûteux au regard des plus-values ;
- générerait des impacts individuels et collectifs démesurés par rapport à ses plus-values (expropriations, impacts sur les circulations automobiles, impacts sur les commerces, impacts sur la biodiversité et impact global en termes d'émissions de CO2, etc) ;
- aurait un faible intérêt pour certains secteurs, déjà desservis de manière satisfaisante.

Le projet a été comparé à d'autres scénarii, considérés plus opportuns ou plus efficaces ou plus soutenables. Il a été signalé par exemple, concernant la partie ouest du tracé (Tassin / Francheville) qu'il conviendrait plutôt de renforcer les modes actuels avec des bus à haut niveau de service et une plus grande fréquence des trains (TTOL) afin de desservir rapidement et de manière plus abondante Perrache, Gorge de Loup, St Paul.

Des participants, craignant l'augmentation des embouteillages et faisant valoir les difficultés d'insertion du projet à Tassin-la-demi-lune ont soutenu par ailleurs l'intérêt d'une solution souterraine à l'Ouest.

La concertation continue avançant, avec des modalités ciblées sur des problématiques d'insertion (balades urbaines) ou des problématiques spécifiques à certaines catégories d'acteurs (acteurs économiques, commerçants), le sujet de l'opportunité a été moins prégnant dans les échanges bien qu'il soit ressorti notamment lors des modalités proposées spécifiquement sur le tronçon Ouest.

De la question du mode le plus pertinent ...

En particulier, il semble qu'au fil du temps, les réflexions concernant le mode de transport aient évolué. Lors de la concertation préalable, les débats sur l'opportunité du mode tramway opposaient régulièrement tram et métro, tram et réseaux de bus, tram et train.

Ainsi, lors de la concertation préalable, des éléments ont été renseignés dans le dossier d'information sur des scénarii alternatifs et des rencontres de concertation ont permis d'éclairer le public sur les recommandations usuelles de modes de transport pertinents en zone urbaine en fonction des densités d'habitants et nombre d'usagers attendus. Il s'agissait de démontrer qu'investir dans un métro aurait été surdimensionné et que parier sur un réseau de bus à haut niveau de services serait à terme insuffisant.

Lors de la concertation continue, ces éléments sont également rappelés, y compris par une élue locale soulignant une densité actuelle d'habitants et les faibles perspectives de densification prévues dans le secteur traversé par le TEOL.

... à la question de l'optimisation de l'existant

Cependant, au fil de la concertation continue, une partie du public suggère également des perspectives plus fines, articulant tramway et autres modes ou articulant les autres modes sans le tramway. Ainsi, il est par exemple questionné :

- l'opportunité d'un réseau renforcé de bus à haut niveau de service, articulé avec un fonctionnement du TTOL largement augmenté. Cette perspective apparaît pour certain.e.s (notamment sur le secteur ouest du parcours) une alternative crédible et souhaitable, relevant d'une approche plus raisonnable car nécessitant moins d'investissements et générant moins d'impacts a priori.
- l'opportunité de renforcer le service TTOL, en termes de fréquence et de tarification commune.

Par ailleurs, Sytral Mobilités a précisé qu'un scénario 100% bus ne permet pas la fiabilité du tram en termes d'horaires (arriver à l'heure à sa destination), ni en termes de fréquence.

Des questionnements sur le processus d'élaboration du projet

Des éclaircissements sur le calendrier du projet ont souvent été demandés notamment pour avoir des précisions sur la réalisation des études, le démarrage des chantiers, des habitant.e.s, usagers, commerçants faisant valoir leurs attentes quant à sa réalisation (intérêt pour la desserte, ...), d'autres s'inquiétant des impacts et de la durée du chantier sur les déplacements, la fréquentation des commerces, les nuisances occasionnées.

Certain.e.s, faisant le parallèle avec le projet de métro E, ont questionné aussi le processus de décision : est-il possible, à son stade d'avancement, que le projet soit remis en question ? Il a été répondu que le projet peut en effet être remis en question par le maître d'ouvrage ou questionné à l'occasion d'une enquête publique. Dans ce cas, les dépenses d'ores et déjà engagées seraient « perdues » (cf. questionnaire sur les coûts).

La question des coûts et financements : des visions diverses

Les coûts de développement du projet font l'objet d'une grande attention de la part de publics variés. Ainsi, Sytral mobilités est régulièrement questionné sur :

- les coûts estimés du projet (avec la demande que cette donnée soit la plus actualisée possible);
- les "surcoûts" qui seraient associés à tel ou tel choix technique ou d'insertion.

Par ailleurs, des personnes ont questionné également sur les probabilités d'abandon du projet, par Sytral Mobilités et/ou à l'occasion d'un renouvellement politique. Pour certain.e.s, opposé.e.s au projet, il s'agit d'un espoir d'arrêt du projet ; pour d'autres, il s'agit d'un risque que les coûts de développement engagés jusqu'à maintenant constituent une dépense désormais inutile, un "gaspillage" regrettable.

Sur les coûts déployés jusqu'à maintenant, Sytral Mobilités répond que le projet TEOL est plus avancé que ne l'était le projet de métro E puisque les marchés de maîtrise d'œuvre ont été contractualisés. Le maître d'ouvrage prévoit par ailleurs de communiquer sur le bilan des dépenses début 2026.

Enfin, notamment pour une partie des personnes questionnant l'opportunité du projet, il a été souligné que "quitte à dépenser autant, mieux vaut faire le métro", considérant que celui-ci aurait permis ou permettrait des bénéfices supérieurs à court et long terme et que le métro présenterait donc un meilleur rapport qualité prix. Cette appréciation semble liée à une vision optimiste quant aux possibilités de financement du projet : pour certain.e.s, "attendre un peu" le temps de rassembler les financements pour un métro aurait été "une meilleure option" ; pour d'autres, l'ingénierie financière ne serait pas si compliquée, et relèverait avant tout de choix politiques.

Les inquiétudes sur les nuisances et risques

Il semble aussi que, au fur et à mesure de la concertation continue, les sujets liés à l'opportunité ont laissé de plus en plus de place aussi à d'autres questions, ciblées davantage sur l'insertion, le fonctionnement et les travaux.

Des questions sur le projet

Le développement et le fonctionnement de TEOL a fait l'objet de nombreuses questions par des personnes souhaitant s'informer. Ainsi, d'une part, le public a questionné :

- les caractéristiques de l'infrastructure et son insertion dans l'environnement local :
 - la localisation exacte des stations et du parcours
 - la profondeur des stations et puits d'accès ;
 - la localisation exacte des stations ;
 - les émergences en surface des stations souterraines ;
 - les résultats des sondages géotechniques et les risques ou contraintes induits sur les travaux ?
 - ... notamment la faisabilité des travaux en sous-sols sachant la présence d'eau (secteur Charcot, secteur Point du Jour) ;
 - la prise en compte des vestiges archéologiques, et les impacts potentiels de l'archéologie préventive sur le calendrier du projet ;
 - quelle serait la pente sur le pont au-dessus de la Saône ? (et quels risques pour certains modes doux, quelle accessibilité et quelle cohérence avec les obligations réglementaires), etc.
- son fonctionnement :
 - les connexions entre modes doux et TEOL (notamment de chaque côté du pont)
 - la fréquence de TEOL
 - le type de matériel roulant et leur compatibilité avec le reste du réseau ; etc.

Le besoin d'une vision plus large des mobilités

D'autre part, le public a souhaité s'informer aussi sur **la manière dont le projet s'insère dans la mobilité globale**, avec notamment des inquiétudes concernant :

➤ Les circulations automobiles :

Une partie du public semble dubitatif quant à la capacité de TEOL à réduire effectivement le trafic et s'inquiète d'un cumul supplémentaire de contraintes dans l'espace public. Il est redouté que TEOL accentue les embouteillages (secteur ouest et Confluence), gêne les accès aux parkings et résidences et en accentue la dangerosité. Comment seraient organisés les circulations et accès (garages, etc.) perpendiculaires au tram ?

➤ Les enjeux de stationnement ...

Le public a mentionné régulièrement, notamment sur le secteur ouest, une préoccupation concernant les capacités de stationnement près des stations TEOL.

En particulier, la capacité du P+R a été régulièrement signalée comme sous-dimensionnée concernant les voitures et surdimensionnée concernant les vélos. Ont été évoqués le taux de remplissage actuel de tous les P+R de la métropole, la crainte que les usagers se garent de manière anarchique aux alentours ou sur des places d'habitants ou entreprises locales, une incohérence dans les rabattements cherchant à éviter la venue de voitures (quels moyens de transport pour des usagers au-delà de la métropole ? ; "d'où viendraient tous ces vélos ? quelles seraient les voies cyclables pour y aller, etc.).

- ... et de rabattement : la question de la desserte de bus et le lien avec d'autres moyens de transports

Sytral Mobilités a répondu qu'un travail est et sera conduit pour favoriser le rabattement vers les stations, notamment avec le réseau de bus. Cependant, aucune donnée concrète n'était disponible à ce stade sur la manière dont s'organiserait le rabattement. Sytral Mobilités a annoncé pendant la concertation continue ne pas pouvoir clarifier quel serait le réseau de bus une fois TEOL en service (ce qui était une demande récurrente du public) mais engager une réflexion sur la restructuration, qui se terminerait dans deux ans environ.

Or, une partie du public s'est dit satisfait de la desserte actuelle en bus et ne souhaite pas perdre des lignes structurantes et rapides, notamment celles reliant les secteurs au métro D (station gorge de loup) et celles reliant rapidement Bellecour.

A également été soulevée la question des interconnexions entre TEOL et le réseau de bus à travers celle des dessertes de Bellecour - et autres centralités - depuis TEOL (au-delà de la seule question du rabattement vers TEOL, depuis les secteurs ouest).

Par ailleurs, plus largement, des personnes ont souligné leur espoir d'un prolongement du T10 jusque Jean Macé, afin de renforcer le maillage.

- Le tram train de l'ouest lyonnais (TTOL) :

Notamment dans le secteur ouest du tracé, l'opportunité de TEOL mais aussi son insertion dans l'existant a été questionnée, avec en particulier des attentes vis-à-vis de TTOL, "déjà là". Ainsi, pour certain.e.s, une plus grande fréquence de TTOL suffirait à desservir le secteur ouest, en complément des bus.

Des questions, préoccupations et besoins sur la manière dont TEOL s'insérerait dans le cadre et la vie quotidienne des habitants

L'insertion du projet dans la ville, en termes esthétique et paysager, est notamment une préoccupation.

La question du pont sur la Saône a été particulièrement présente : à quoi ressemblerait ce pont ? Est-il possible qu'il ne "sabote" pas l'esthétique du quartier ? etc.

De même, l'implantation des stations souterraines est ressortie, en particulier dans certains quartiers, comme à Point du Jour ou des participants ont signifié l'importance de la prise en compte du cadre de vie.

L'insertion de TEOL dans la vie quotidienne et l'ambiance des quartiers a été soulevée aussi, le public s'enquérant notamment :

- de la localisation exacte des stations,
- de la question de l'accessibilité (importance de prise en compte de la situation des personnes à mobilité réduite,
- de la distance des usagers aux stations (par exemple, une personne de 81 ans indique qu'avec l'arthrose, il ne marchera pas 10 minutes pour rejoindre une station), d'où l'intérêt pour certains d'avoir plusieurs accès possibles aux stations selon la provenance des usagers,
- de la fluidité du trafic autour des stations et du parcours de TEOL (secteur Confluence, avenue Charles de Gaulle, etc) : nombre de voies de circulation qui seraient ouvertes aux automobiles, aux bus, aux vélos ; gestion des accès et circulations perpendiculaires au tram, etc.
- de la manière dont l'arrivée de TEOL et/ou l'implantation d'une station impacterait l'ambiance et vie de quartier : quel devenir du marché hebdomadaire (secteur St Just par exemple), pourrions-nous toujours profiter d'un espace vert pour se poser ou jouer, quels espaces pour les enfants, etc.
- de la gestion des incivilités ("qui dit pont dit tags, tentes, etc").

Enfin, les travaux de rénovation du quai Jean-Jacques Rousseau étant reportés afin de les faire concorder avec le calendrier de travaux prévu pour TEOL, des habitants, dans l'attente de cet aménagement, se sont interrogés sur la durée de ce report.

Des inquiétudes sur les risques et les nuisances sur les riverains

Le public a soulevé des questions, avis et inquiétudes concernant les impacts ou risques du projet :

En fonctionnement : le public a ainsi fait part de questionnements pluriels et souvent précis, pointus, par exemple sur :

- la capacité de TEOL à monter / descendre le secteur en forte pente et à sécuriser le freinage ou l'arrêt en cas de problème ;
- la gestion d'un éventuel problème de trafic sur le T2 et la possibilité de garer une rame sur le secteur Confluence ;
- la crainte d'un impact de TEOL sur la fiabilité de l'ensemble de les lignes T2 et T1 ;
- les accès des secours et des pompiers au niveau des stations ;
- les évacuations possibles des passagers en cas d'accident (secteur souterrain) ;
- les nuisances sonores du tram en fonctionnement, liées au freinage et/ou aux virages (cette question semblant très présente en particulier sur le secteur Confluence, qui expérimente déjà des tramways depuis quelques années) ;
- l'amplitude horaire, en lien avec la crainte des nuisances sonores ;
- la solidité de la balme ;
- l'impact des vibrations sur les bâtiments (il est répondu qu'un état des lieux puis un suivi sera fait) ;
- l'impact sur la valorisation de l'immobilier (des biens perdraient en valeur s'ils subissent des nuisances sonores, tandis que d'autres, plus protégés, pourraient bénéficier d'une valorisation ?) ; etc.

Et/ou lors des travaux, concernant par exemple :

- l'ordre dans lequel seraient conduites les différentes opérations (par exemple, le tunnel est-il creusé de l'est en ouest, ou inversement), le calendrier et la durée des travaux ;
- les impacts sur la circulation automobile et des lignes T2 et T1 durant les travaux ;
- les impacts des travaux sur le stationnement, des résidents et devant les commerces ;
- les nuisances sonores liées aux travaux (cette question semblant encore accrue sur le secteur ouest du tracé, après les récents travaux de construction du centre aquatique Aquavert) ;
- l'impact des vibrations sur les bâtiments, et notamment l'impact du tunnelier sur les bâtiments riverains du tracé ;
- l'impact sur l'immobilier local et la capacité à vendre notamment pendant les travaux.

Le sujet particulier des personnes impactées en tant que riverains (habitants, commerces)

Au-delà des nuisances qui impacteraient un quartier, des riverains - personnes, copropriétés et commerces - sont également potentiellement concernés par des impacts dans leur habitat ou leur activité économique :

- risques de préemption,
- nuisances sonores (vie quotidienne, activités médicales, etc),
- accès potentiellement réduit ou difficile en voiture pour des client.e.s (commerces) et/ou pour les salarié.e.s (toutes activités), pertes d'activités induites .

Des publics impactés se sont ainsi questionnés sur leur capacité à vivre ou à maintenir une activité économique viable dans ce secteur dans ces conditions. Des publics non directement impactés, mais attentifs ont également questionné la manière dont seront pris en compte les dimensions humaines et des impacts collatéraux d'un projet (par exemple, des biens immobiliers pourraient être impactés alors qu'ils représentent des patrimoines familiaux transmis depuis plusieurs générations).

Des questions et des inquiétudes quant aux impacts et bénéfices globaux du projet sur la biodiversité et les émissions de CO2

Par ailleurs, les impacts du projet sur la biodiversité a fait l'objet d'inquiétudes, avis et questions réguliers, de la part de participant.e.s considérant que TEOL générerait potentiellement un accroissement de l'imperméabilisation et une perte d'espaces verts ou d'éléments vivants ("et ces arbres anciens, vous allez les couper ?"). Ainsi, a-t-il été demandé de limiter au maximum les emprises des aménagements comme dans le cas de l'émergence du puits d'accès dans le parc du Brulet. De même, l'impact de l'infrastructure souterraine sur la ressource en eau (présence de nappes phréatiques comme au niveau de la place Saint-Luc) a pu susciter des questionnements.

L'impact global du projet en termes d'émissions de gaz à effets de serre a été également un sujet récurrent: dans quelle mesure construire cette infrastructure permet-elle réellement de baisser les émissions de CO2 à moyen long terme, en comparaison de la circulation de voitures par exemple ?

Sur ces différents sujets, Sytral Mobilités a rappelé les effets attendus du projet en termes de baisse des circulations automobiles, la transition des véhicules vers des motorisations électriques et la création de voies cyclables en lien avec la mise en œuvre du projet. Par ailleurs, en ce qui concerne l'impact global du projet, le maître d'ouvrage a renvoyé à l'étude d'impact, qui les étudiera nécessairement, et qui sera présentée à l'enquête publique.

Les atouts du projet et les potentiels qui intéressent

Relier l'Ouest au centre

Une partie du public considère le projet utile, notamment pour :

- relier davantage le 5e arrondissement de Lyon au reste de la ville.
- faciliter la desserte de Gerland. Lors de la concertation préalable, le public avait suggéré un parcours de TEOL passant par Gerland ; le projet à l'étude aujourd'hui dessert Jean Macé (se rendre à Gerland nécessite un changement pour prendre le métro B à Jean Macé).

Par ailleurs, le public a souligné l'importance de **penser d'ores et déjà un allongement de la ligne vers Craponne** (voire au-delà). Cet allongement n'est pas inclus dans le projet ni dans un budget validé, mais Sytral Mobilité a confirmé son inscription au plan de mobilité.

Certains ont également mis en avant l'intérêt de connecter le T10 et la ligne TEOL pour élargir encore la desserte.

L'option choisie à l'Est

Des participants ont indiqué l'intérêt de l'option de tracé choisie à l'Est, les quartiers de Gerland et de Confluence s'étant considérablement développés et étant désormais des zones d'emplois et d'enseignement supérieur qui attireront les habitants de l'ouest lyonnais via TEOL.

Des bénéfices induits pour les modes doux, voire pour les quartiers

Une partie du public s'est intéressé également aux **bénéfices induits par le projet**, notamment avec :

- l'intérêt du cheminement envisagé sur la Balme, et l'intérêt d'avoir une nouvelle possibilité de traverser la Saône pour les modes doux (sujet du pont). Des questions ont porté également sur ce sujet : sera-t-il possible de circuler à vélo dans la trémie de la balme ? Comment les circulations piétons et cyclistes se raccorderaient-elles avec le pont ? etc.
- l'opportunité que représenteraient des stations de tram et des pôles multimodaux (tram / bus / vélo) pour la vie de quartier. Par exemple, lors de la balade urbaine à Ste Foy les Lyon, il a été souhaité par le public que soient réfléchies également les "opportunités de créer un café ou lieu de vie sur les espaces publics au-dessus de la station (...) de créer de nouveaux commerces (...) de végétaliser les espaces publics requalifiés."
- l'opportunité de négocier des mesures "en contrepartie des nuisances créées", par exemple vers le parc Brûlet : "il serait intéressant de profiter des travaux liés au puits pour réaliser de petits aménagements dans le parc, notamment un abri en cas de pluie ainsi que des toilettes pour les usagers du parc qui, n'existent pas aujourd'hui. Ils considèrent que cela pourrait être une contrepartie aux nuisances créées, et qu'il serait intéressant de mutualiser les travaux." (compte-rendu de la balade de Ste Foy les Lyon).

On retient aussi plus largement pour certains l'attention à avoir au cadre de vie et à la végétation en place comme cela a pu être souligné lors de la balade urbaine dans le secteur Point du Jour. Si des participants se sont inquiétés de l'impact de l'implantation de la station, certains ont aussi souligné l'occasion que cela représentait pour le renouvellement ou l'amélioration de l'espace urbain.

Pour une partie de ces sujets, les compétences relèvent de la commune et/ou de la métropole et questionnent in fine plus largement comment renouer avec un cadre de vie agréable au quotidien.

Sur le dispositif de participation lui-même

Des critiques sur l'information

La réunion d'ouverture

Une réunion a été organisée par le maître d'ouvrage pour restituer la concertation préalable et présenter la concertation continue. Elle s'est déroulée en visioconférence et à une date reportée (de l'avant période estivale à la rentrée de septembre 2024), du fait de la tenue d'élections législatives anticipées. Cette rencontre a été critiquée à plusieurs reprises pendant l'automne suivant quant à sa visibilité, son accessibilité et la teneur des échanges.

Ainsi, des participant.e.s à cette rencontre ou aux suivantes ont fait part d'une faible visibilité de cette réunion - la communication amont n'aurait pas été suffisante pour susciter une forte participation – et d'une accessibilité relative - la modalité numérique aurait pas permis à toutes et tous d'y participer, sans que la rediffusion de l'enregistrement ne suffise à compenser.

Certain.e.s soulignent également que la modalité numérique aurait également limité les échanges lors de la rencontre alors que les sujets soulèvent des débats controversés et suscitent des oppositions. Pour les garant.e.s, les échanges lors de la rencontre ont néanmoins illustré la pluralité des points de vue sur l'opportunité du projet et ses impacts.

Le choix opérés par le maître d'ouvrage suite à la concertation préalable

Par ailleurs, cette réunion visait à la fois à restituer le choix du maître d'ouvrage suite à la concertation préalable et à informer sur la suite. Parmi les choix opérés par Sytral Mobilités, l' "option C" a été retenue pour le tracé sur le secteur ouest du parcours.

Or, celle-ci ayant été étudiée puis laissée de côté par le maître d'ouvrage lors des études amont, elle n'a pas été présentée au public comme une option ouverte au moment de la concertation préalable. Ce sont les

rencontres publiques de la concertation préalable de novembre 2023 à janvier 2024 qui ont conduit à réouvrir cette possibilité ; elle a été présentée lors du dernier atelier le 30 janvier 2024.

Mais lorsque Sytral Mobilités informe du choix de ce tracé en septembre 2024, cette décision semble « sortir de nulle part » pour certaines personnes. En réponse aux étonnements et questions, comme il en avait pris l'engagement en mai 2024, Sytral Mobilités a produit un document complémentaire explicitant cette option et a précisé que ce document avait été mis en ligne en septembre 2024, et qu'il serait mis à disposition lors de l'ensemble des rencontres de la phase 1 de la concertation continue.

L'information générale

Lors de rencontres de concertation continue, des personnes, dont certain.e.s riverain.e.s du projet, ont fait part de leur étonnement de ne pas avoir entendu parler du projet auparavant. Il semble que la distribution des flyers dans les boîtes aux lettres ait connu des dysfonctionnements, non compensés par les diffusions multi-canaux (dans les transports en commun, via la communication des communes, etc.).

A l'inverse, certaines personnes ont suivi assidûment la concertation préalable et plusieurs rendez-vous de la concertation continue, ont consulté les documents et arrivent avec des avis ou questions pointus.

Par ailleurs, comme lors de la concertation préalable, le public a regretté que certaines données ne soient pas encore connues (car encore à l'étude), comme par exemple l'insertion du pont sur la Saône, l'emprise foncière du projet sur Tassin-Francheville, etc.

Des critiques sur la réalité de la prise en compte des avis, notamment des avis opposés

Lors de rencontres de concertation continue, des personnes se sont montrées agacées que leur avis « n'ait pas été pris en compte » : opposées au projet pour plusieurs raisons étayées, elles ont eu l'impression que leur participation aux rencontres de concertation préalable n'avait rien changé et n'avaient en tout cas pas permis de stopper le projet. Aussi certains échanges ont-ils été vifs et une manifestation rassemblant habitants et élus a été organisée sur le trajet de la balade à Alaï en juin 2025.

Des personnes suggèrent des améliorations du projet

Parmi les suggestions et réflexions formulées par le public (sur l'insertion de TEOL dans les quartiers, sur les horaires et fréquences, etc), notons qu'une personne a réalisé un dossier remis en mains propres au maître d'ouvrage lors d'une rencontre locale. Celui-ci alerte Sytral Mobilité sur l'enjeu d'accompagnement au changement pour faciliter l'acceptation du projet et l'usage effectif de TEOL lorsqu'il serait en service. Il propose de réfléchir à des actions complémentaires pour changer les habitudes (d'usage des bus actuels ou de la voiture individuelle) et pour faciliter l'accès aux stations (par exemple sous forme de tapis roulants / escalators ou autres formes).

Sytral Mobilités a pris connaissance de ce dossier. Son contenu dépassant le strict périmètre du projet TEOL, il semble considéré comme apport en expertise d'usage sur des thématiques plus larges, qui seront à prendre en compte dans des réflexions territoriales plus globales.

AVIS DES GARANT.E.S SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION

Les garant.e.s notent que le maître d'ouvrage a mis en œuvre la majorité des recommandations et engagements pris à l'issue de la concertation préalable, en engageant des moyens quantitatifs et qualitatifs notoires permettant in fine l'expression de points de vues pluriels et des questionnements riches. Des sujets restent à traiter ou préciser par la suite, qui sont spécifiés dans la dernière partie de ce bilan.

Avis sur ce qui a été fait par le maître d'ouvrage

Un processus progressif, sur l'ensemble du périmètre

Sytral Mobilités a proposé un processus par étapes, permettant d'abord d'assurer l'information sur le projet (post concertation préalable et décision du MO) puis une forme de progression dans les échanges au fur et à mesure de la disponibilité des informations (résultats d'études).

Cette démarche semble avoir été favorable à l'ouverture de débats différents tout en permettant toujours l'expression des oppositions ou des inquiétudes et doutes.

Ainsi, les rendez-vous de l'automne 2024 ont privilégié :

- l'information sur le tracé retenu, sur les prochaines étapes (types d'études et de travaux) et les réponses aux différentes questions du public, en ciblant les problématiques et enjeux en fonction des différents secteurs concernés ;
- la possibilité pour le public de prendre des rendez-vous individuels afin de s'informer quant à des situations spécifiques.

Avec le démarrage de la maîtrise d'œuvre, les rendez-vous du printemps 2025 portaient également sur les enjeux d'insertion dans les quartiers et dans les rues, les études de sol, la mise en œuvre des phases travaux, etc.

Néanmoins, la 3e phase, initialement prévue entre juin et septembre, n'a pas existé en tant que telle. a été moins présente que prévue. L'information et la participation sur certaines questions cruciales pour l'enquête publique et plus généralement pour les publics, n'a pas permis par exemple :

- un récapitulatif clair sur les impacts et les mesures d'évitement,
- ni une vision claire de l'emprise foncière soumise à l'enquête publique prévue à partir de septembre 2025.

Ces informations seront docn spécifiquement traitées dans la phase d'enquête publique.

Un dispositif qui est allé vers les différents publics

Les garant.e.s notent que les rendez-vous proposés et réalisés par le maître d'ouvrage étaient adaptés pour toucher une bonne diversité de publics, avec notamment :

- des rencontres pour des échanges "posés" en salles ou visioconférence, à partir de présentations diaporama
- de "l'aller vers" avec les stands mobiles et balades urbaines ;
- des horaires facilitant la participation d'actifs mais aussi de familles, avec des rendez-vous :
 - démarrant entre 17h et 19h (réunions publiques, balades, certains stands mobiles),
 - ou le matin première heure (8h30) sous forme de petits déjeuner pour les rendez-vous spécifiques aux professionnels,
 - ou le mercredi après-midi (certains stands mobiles),
 - des porte à porte à différents horaires.

Lors des différents rendez-vous de concertation continue, ont participé des personnes de différents âges (notamment, actifs / retraités) et des personnes ayant des préoccupations plurielles, par exemple : riverains et personnes souhaitant s'informer sur le projet ou les travaux ; riverains souhaitant manifester leur opposition, leur inquiétude ou leur attente de solutions face aux impacts ; élus locaux. Des élu.e.s locaux ont également participé à certains rendez-vous, en appui ou pour questionner ou critiquer le projet.

Il est à noter également que :

- des personnes ont participé à plusieurs rencontres : plusieurs stands, une à 2 balades urbaines. Par ailleurs, des personnes rencontrées en bilatéral par Sytral Mobilités sont également venues sur les stands, afin de poser d'autres questions et/ou consigner leurs avis sur les cahiers.
- Ces rendez-vous ont été favorables également à des échanges fournis et souvent dans une ambiance sereine et constructive. Par exemple, lors de certaines rencontres, notamment dans le secteur ouest, des personnes sont restées plus de 1h voire plusieurs heures, d'abord en dialogue avec Sytral Mobilités, puis en petits groupes échangeant entre eux.

A noter cependant, par rapport aux recommandations des garants, d'une part, de toucher l'ensemble des publics et de travailler spécifiquement avec les usagers spécifiques (cf. RECO 2.4), d'autre part, d'articuler l'échelle globale du territoire et l'échelle des secteurs locaux (RECO 3.5) :

- Il semble que le public étudiant, identifié initialement comme utilisateur et bénéficiaire potentiel de TEOL, n'a pas été présent lors de ces rencontres de concertation continue. Il avait déjà été difficile de le capter lors de la concertation préalable en l'absence de rencontres dédiées et du fait du calendrier du projet (le rendant lointain par rapport à leur usage).
- Dans le cadre de la concertation continue, aucune rencontre à ce stade n'a visé spécifiquement les usagers spécifiques ou vulnérables, porteurs d'un handicap physique par exemple. Par la suite, il semblerait intéressant de travailler avec la CARPA et des usagers volontaires.
- Le 7^e arrondissement de Lyon a été moins l'objet d'actions de concertation lors de cette phase, alors que des points de vigilance avaient été soulignés lors de la concertation préalable (enjeux liés à la densité et la pluralité des modes de mobilité se croisant à Jean Macé, etc.).

Par ailleurs, les garant.e.s se questionnent : l'évolution des expressions et des questions entendues dans le cadre de la concertation continue depuis environ un an (vers davantage de questions d'insertion) est-elle une évolution réelle, ou est-elle le reflet d'une évolution du public participant à la concertation ? En effet, si des opposant.e.s au projet convaincu.e.s se sont exprimé.e.s tout au long de la concertation continue, dans quelle mesure néanmoins le public ne s'est-il pas resserré sur les personnes en demande d'information et en laissant de côté une partie des personnes mécontentes ?

Une mobilisation qualitative de moyens humains et compétences par le maître d'ouvrage

Les garant.e.s notent que Sytral Mobilités a déployé des moyens humains intéressants lors de cette concertation continue, avec notamment :

- **des chargés de relations riverains**, interlocuteurs pour informer et répondre aux questions du public tout au long de la concertation avec un mail dédié, et leur présence à toutes les rencontres (ainsi, les rencontres bilatérales à l'initiative des riverains ont eu lieu avec ces agents) ;
- **les équipes techniques** présentes sur tous les rendez-vous et en capacité si besoin de répondre à des questions plus "pointues" (internes au maître d'ouvrage et issues de la maîtrise d'œuvre). Ces équipes ont été fortement mobilisées par le public lors des rendez-vous et ont pu apporter des informations précises, claires et étayées lorsque les données étaient disponibles (comment se dérouleraient les travaux, précisément ; quelle géologie ; quels systèmes de freinage, etc. ?

Des efforts en matière d'information et de pédagogie avec la production de documents accessibles

Les garant.e.s notent que le maître d'ouvrage a produit une documentation utile et accessible pour, d'une part, rendre compte de l'état d'avancement du projet suite à la concertation préalable ; d'autre part, expliquer de prochaines étapes techniques.

Ainsi, concernant le premier point, un document (format A4) a été produit à l'automne 2024 sous la forme d'une FAQ (questions fréquemment posées), distribué lors des rendez-vous et mis à disposition sur le site internet. Il est à noter que cette FAQ serait à actualiser régulièrement (tous les 4 à 6 mois par exemple) afin d'intégrer :

- les questions - réponses issues des rencontres de la concertation continue ;
- les résultats d'études ;
- les choix réalisés par le maître d'ouvrage (exemple de la perspective de prolongation vers Craponne, des modalités de conception du pont au-dessus de la Saône, etc).

Concernant le second aspect, des brochures pédagogiques (format A5) ont été réalisées pour expliquer en quelques pages les procédures administratives, les études concernant le foncier, les mesures géotechniques, les travaux souterrains (<https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol/f/300/>).

Enfin, chaque rendez-vous a donné lieu à un compte-rendu et des documents d'accompagnement, publiés sur le site internet (flyer de présentation des balades, panneaux d'information des stands).

Néanmoins, des personnes ont signalé, pendant l'automne 2024 et jusqu'au printemps 2025, découvrir le projet et ont regretté des lacunes d'information. Sytral Mobilités a précisé que les éléments d'information avaient bien été transmis aux mairies pour communication, et les messages diffusés dans les transports en commun. Le boîtage a bien été effectué, mais a pu connaître des dysfonctionnements.

Par ailleurs, les délais de publication des compte-rendu des rencontres ont parfois été longs (plus de 1 mois). Par exemple, au 8 juillet, les compte-rendu des stands et balades urbaines réalisés en mai et juin ne sont pas en ligne, excepté celui de la rencontre du 22 mai. Il a pu arriver sur la durée de la concertation que le téléchargement d'une partie des documents soit dysfonctionnel.

La concertation continue ne permet pas d'affiner la question des gains de temps de parcours

Dans leur bilan de la concertation préalable, les garant.e.s avaient recommandé au maître d'ouvrage d'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.

Pour répondre à cette recommandation SYTRAL Mobilités a commandité une étude sur les usages de mobilité et de transport en commun. La méthodologie choisie pour la mise en œuvre de cette étude a permis d'approfondir ce sujet sous l'angle qualitatif, mettant notamment en avant l'importance de la fiabilité et la régularité des transports en commun, mais sans apporter de réponse objective à la question des temps de transport, objet initial de la recommandation des garant.e.s.

Les résultats de cette étude ont été présentés lors de la réunion de début de phase 2 de la concertation continue - le seul moment où elle a été valorisée auprès du public mais a été critiquée sur sa fiabilité et son intérêt (ne démontrant pas l'intérêt de TEOL). Cette étude a été questionnée notamment sur

- la pertinence du panel de personnes mobilisé (périmètre géographique),
- le ciblage des questionnements (absence de questionnaire sur l'usage de la voiture sur l'avenue Charles De Gaulle, l'absence de questionnaire sur l'alternative que représente TTOL, le manque de lisibilité de la destination).

Des recommandations issues de la concertation préalable n'ont pas assez avancé

Suite à la concertation préalable, les garant.e.s ont recommandé la mise en place d'un observatoire participatif des effets du projet. Le maître d'ouvrage, dans son dossier des enseignements de la concertation préalable avait indiqué que Sytral Mobilités donnerait 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 étaient alors 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)...

A ce jour, il n'y a pas véritablement eu de mise en place de cet observatoire. L'étude des usagers des transports en commun pourrait constituer toutefois une première étape. Resterait alors à mobiliser dans la durée le panel d'usagers constitué dans le cadre de l'étude, en réfléchissant à l'élargir, ou en constituer un autre, en tirant les enseignements de l'étude.

Un autre aspect manque de visibilité pour le public : [la complémentarité du projet avec le Tram Train de l'Ouest Lyonnais](#) pour lequel des discussions avec la Région sont en cours sans aboutir aujourd'hui à un projet concret (notamment sur la question de la fréquence), reste un point d'attention pour le public. Il conviendra dès que possible, de donner à voir les orientations discutées et les éventuelles décisions prises.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage avait indiqué que les synergies entre TEOL et le TTOL seraient prises en compte dans le cadre des études du pôle d'échanges multimodal d'Alaï. Cet aspect reste à approfondir dans le cadre des études à venir sur cette infrastructure, puis il devra faire l'objet d'information auprès du public.

Remarques des garant.e.s sur les réactions générales du public

L'enjeu de la disponibilité des informations

Comme lors de la concertation préalable, plusieurs personnes se sont exprimées sur leur déception ou frustration concernant le niveau d'information disponible. Ceci montre les incompréhensions et difficultés de l'exercice de concertation pendant l'élaboration d'un projet : le public estime qu'un certain nombre d'enjeux nécessite d'être clarifié et fixé aujourd'hui et qui ne le sont pas, du fait des procédures et de l'organisation de la gestion de projet. Par exemple, lors de la balade urbaine dans le quartier Confluence (Lyon 2), le public souhaitait savoir où serait implantée l'insertion du pont, à quoi ressemblerait-il (fonctionnalité et esthétique), etc. Or, ces informations dépendent d'un concours d'architecture et ne seront sans doute disponibles que dans plusieurs mois.

Il conviendrait de réfléchir à l'association du public lors de l'avancement du projet sur certains enjeux, par exemple des consultations à différentes étapes de la conception du pont (usagers cyclistes et piétons, riverains, etc.).

Sur la prise en compte des demandes ou suggestions du public

Certaines personnes ont exprimé de la colère contre la politique de la Métropole, liée à l'abandon du projet de métro et au sentiment de n'être pas entendus. Il conviendrait de donner davantage à voir le champ des contraintes et les raisons pour lesquelles certaines demandes n'ont pas pu être prises en compte.

Plus globalement, le public a formulé de nombreuses questions, mais aussi des demandes et suggestions. Certaines n'ont pas donné lieu à une évolution du projet, d'autres si. Par exemple, entre la fin de la concertation préalable et aujourd'hui, Sytral Mobilités précise avoir acté une prolongation ultérieure vers Craponne dans la programmation de ses actions. Pour autant, quelle visibilité en a le public ? Dans quelle mesure cette programmation est-elle robuste ?

Ces questions, tout comme la manière dont les autres sujets ont été pris en compte, mériteraient davantage de lisibilité pour les enquêtes publiques à venir, par exemple dans le cadre d'une FAQ complétée, ou d'un tableau de suivi (ou autre) :

- quelles suggestions ont été formulées ?
- lesquelles ont donné lieu à des évolutions, sous quelle forme ?
- pour les autres, quelles ont été les raisons de leur non prise en compte ?

RECOMMANDATIONS DES GARANT.E.S AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE

A l'issue de cette concertation continue, et au vu des éléments de bilan ci-dessus, les garant.e.s invitent le maître d'ouvrage à réfléchir aux recommandations formulées ci-dessous.

Clarifier les informations concernant la mise en œuvre du projet

Il s'agit, dès aujourd'hui puis jusqu'à la dernière enquête publique, d'informer largement les publics notamment en ce qui concerne les évolutions à anticiper et les impacts à court et moyen terme. Ainsi, les garant.e.s recommandent les éléments suivants :

Donner à voir aujourd'hui un maximum d'informations disponibles concernant l'avancement de la mise en œuvre du projet et, notamment, les emprises et impacts possibles. Ces éléments sont importants en particulier pour les riverains actuels (qu'ils envisagent de rester ou de vendre leur bien) ou pour les personnes envisageant d'acquérir un bien potentiellement concerné.

Clarifier l'insertion TEOL dans une vision globale de la mobilité sur le territoire et en particulier :

- Quelles sont les possibilités envisagées, étudiées ou possibles concernant TTOL (fréquences, intermodalité TTOL - TEOL, etc.) ?
- Quelles seraient les orientations guidant la restructuration du réseau de bus : quelles évolutions sont envisagées (voire étudiées), quels seraient les impacts, quelle concertation est prévue sur ces évolutions, etc. ?
- Quels bénéfices sont attendus de TEOL sur la réduction du trafic automobile dans les différents secteurs concernés, à différentes échelles temporelles ?
- Quelles sont les autres actions prévues dans les prochaines années susceptibles de contribuer également à augmenter d'autres formes de mobilité et/ou réduire le trafic automobile sur ce secteur urbain (voies cyclables, parkings extérieurs et multimodalité, etc.) ?

Clarifier les évolutions envisagées à plus long terme, par exemple en ce qui concerne le potentiel allongement potentiel de la ligne, et le statut de ces orientations ou décisions (dans quelle mesure sont-elles actées, dans quel document, par quels décisionnaires).

Donner à voir la manière dont les enjeux socio-économiques sont traités, en phase de travaux et en phase de fonctionnement :

- Quelle gestion des nuisances (sonores, accès aux commerces, etc.), comment seront prévenus les principaux intéressés, quelles compensations sont prévues - ou non (par exemple, de la "valeur" foncière ou d'usage des immeubles autour) ;
- En particulier, comment les cas individuels d'habitant.e.s, copropriétés, commerces - ont été pris en compte et le seront par la suite : quelles situations à résoudre, quelles demandes de ces personnes, quelles suites sont données.

Expliciter les études d'impacts et préciser la façon dont les impacts sont pris en compte dans une approche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)

S'appuyer sur les compétences et les besoins des usagers pour développer le projet

Des sujets semblent à la fois importants aux yeux du public et susceptibles d'améliorations potentielles notoires grâce à une association étroite des usagers ou riverains. Les garant.e.s recommandent notamment d'**intégrer davantage les savoirs locaux experts et d'usagers à la conception**, concernant :

- le pont au-dessus de la Saône et en particulier son insertion, son esthétique, et les fonctionnalités pour les usagers modes doux. Il s'agirait de donner à voir :
 - au fil de l'eau, les éléments du concours (document d'appel au concours d'architectes, projets soumis, projet retenu, pour quelles raisons, etc.) ;
 - les marges de manœuvre pour ajuster éventuellement le projet (connexions modes doux, esthétique, entretien, etc.).
- les usages de TEOL
 - notamment pour affiner les enjeux d'accessibilité, en associant davantage les associations d'usagers et notamment la CARPA en tant que parties prenantes des études ;
 - ... mais aussi pour optimiser la complémentarité des différents modes de transport (lien avec la recommandation des garant.e.s à l'issue de la concertation préalable de mise en place d'un observatoire participatif des usages des transports en communs).

Coordonner la participation avec les collectivités compétentes, pour réfléchir aux sujets d'aménagement

Parmi les préoccupations et besoins soulevés lors des concertations, figurent des enjeux relevant des responsabilités des collectivités, au-delà du maître d'ouvrage. Les garant.e.s recommandent de :

Prévoir un travail qualitatif sur les aménagements à associer aux travaux ou post travaux TEOL et, pour cela, notamment de :

- poursuivre les liens de proximité avec les habitant.e.s et usagers des différents secteurs, pour entendre et prendre en compte les besoins et attentes sur le devenir des quartiers (usages des places, aménagements, etc)
- donner à voir dès aujourd'hui les engagements de Sytral Mobilités et des collectivités concernant ces sujets (engagements en termes d'études et travaux en termes de coordination entre le projet TEOL et les autres dimensions, etc.).

Accompagner la mise en oeuvre du projet

Le public a suggéré différentes idées pour accompagner le projet et visant à en amplifier les bénéfices ou à profiter du projet pour valoriser l'histoire et le territoire. Les garant.e.s invitent le maître d'ouvrage et les collectivités à **tenir compte de ces idées et à maintenir une écoute de nouvelles idées pouvant émerger**. En particulier, ressortent par exemple à ce stade :

- notamment dans les secteurs du territoire fortement ancrés dans des pratiques automobiles, comment encourager des changements d'habitude vers un usage accru des transports en commun ? Quels besoins des usagers, quelles actions d'accompagnement au changement pour soutenir cette évolution ?
- comment mettre en valeur le patrimoine géologique et archéologique local ? Il est par exemple suggéré de donner à voir dans les stations des échantillons ou carottages de terre (issus des travaux souterrains) et de mettre en valeur des vestiges archéologiques dans les stations.

LISTE DES ANNEXES

- Lettre de mission des garant.e.s
- Liste des questions du public identifiées par le maître d’ouvrage

Annexe 1 : Liste des questions du public identifiées par le maître d'ouvrage

Sytral Mobilités a recensé les avis et questions issus des rencontres : cf ci-dessous. Les éléments d'information et de réponse seraient à renseigner clairement par la suite, par exemple sous forme de FAQ :

Travaux, acquisitions et aménagements

- Quel est le planning des acquisitions et des travaux ?
- Quels sont les impacts fonciers ?
- Y a-t-il des dédommagements prévus ?
- Comment se déroulent les restitutions riveraines ?
- À quelle profondeur se trouvera TEOL entre La Mulatière et Charcot ?
- Échanges sur les sondages géotechniques (secteur Mont-Blanc).
- Quel est le tracé exact du projet TEOL ? Quelles parcelles seront concernées ?
- Quelle sera la profondeur de la station du Point du Jour ? Pourquoi ce choix ?

Dessertes, fréquences et tracé

- Évaluation des fréquences du métro E et du tram.
- Pourquoi n'y a-t-il pas de station prévue au niveau de l'avenue Vallioud ou du parc du Brûlet ?
- Pourquoi TEOL ne dessert-il pas le bourg de Sainte-Foy-lès-Lyon (parc du Brûlet ou parc Marius Bourrat) ?
- Pourquoi cette ligne ne dessert-elle pas le quartier Saint-Just – Saint-Irénée ?
- Le prolongement de la partie souterraine est-il prévu au-delà de Ménival ?
- Y aura-t-il une visualisation 3D du tracé TEOL ?
- Quel est le tracé prévu à proximité de l'impasse Chomel (Lyon 5e) ?

Circulation, cohabitation des modes et impacts routiers

- Comment faire cohabiter tram, voiture et vélo sur l'avenue Charles de Gaulle, avec la contrainte du passage des poids lourds et des accès aux immeubles ?
- Vers quelles voies sera redirigé le trafic routier des avenues Charles de Gaulle et Général Brosset ?
- Le pont au-dessus de la Saône permettra-t-il la circulation des modes doux (piétons, vélos) ?
- Qui est le maître d'œuvre du pont sur la Saône ?
- Où en est le développement de la Voie Lyonnaise ? Quel est le calendrier ? Sera-t-elle accessible depuis le quai Jean-Jacques Rousseau ?
- Intégration du chargement des vélos : possibilité d'un embarquement depuis une plateforme arrière, située à l'arrière de la rame.

Stationnements et pôles multimodaux

- Où est prévu l'implantation de parking relais à Alai ?
- Est-il prévu un changement obligatoire à Confluence pour rejoindre Perrache ?
- La ligne de tramway Confluence – Perrache ne risque-t-elle pas d'être saturée en cas de correspondance obligatoire ?

Alternatives, évolutions et autres projets

- Pourquoi le projet TEOL ne prévoit-il pas un remplacement par un métro léger ?
- Réutilisation du tunnelier utilisé pour l'extension du métro B : est-ce envisagé ?
- Remarques sur le développement des transports collectifs dans les couronnes périphériques via des entrées en étoile, pour éviter les congestions proches du centre.
- Le projet TEOL présente-t-il un réel intérêt pour un trajet Tassin > Saint-Genis-les-Ollières ?

Environnement, communication et information

- Quels sont les impacts de TEOL sur la Balme ?
- Mise en garde sur la communication pendant les travaux (retour stand Charcot).
- Mauvaise information sur le projet dans le secteur Confluence au début de la concertation continue.
- Crainte d'impacts sur les espaces naturels et le paysage.
- Quid de la relocalisation des bateaux de croisière ?
- Livraison du centre commercial : existe-t-il une alternative de nuit ?
- Accès à la clientèle du centre commercial le week-end ?
- L'accès aux études d'impact sera-t-il public ?
- Quel est le calendrier et la durée prévisionnelle des travaux ?

Annexe 2 : Lettre de mission des garant.e.s

Le président

Paris, le 20 juin 2024

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 5 juin 2024, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garant et garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de Tramway express sur le secteur ouest lyonnais (TEOL). Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation continue :

Cadre légal de la concertation continue

La concertation continue relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement : après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le responsable de projet décide de poursuivre son projet, « *la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique* ».

En l'espèce, la concertation préalable s'est tenue du 6 novembre 2023 au 5 février 2024. Votre bilan de la concertation préalable a été publié le 5 mars 2024. En mai 2024, le responsable de projet a publié le document tirant les enseignements de la concertation préalable, indiquant la poursuite du projet.

Objectifs de la concertation continue

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique.

Ceci implique de vous appuyer sur le bilan de la concertation préalable, mais également l'avis de la CNDP du 05 juin 2024. **Vous avez toute latitude dans la négociation avec le responsable du projet** pour l'amener à respecter ses engagements, ainsi que pour introduire de nouvelles recommandations. Votre rôle est de formuler des recommandations vis-à-vis du porteur de projet, afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public.

Enjeux de la concertation continue

L'enjeu majeur de la concertation continue est d'adapter le dispositif participatif à **la durée d'élaboration du projet**. Il faut notamment :

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration du projet ;
- veiller à ce qu'ils soient associés et informés des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition des publics des études, notamment les études environnementales et socio-économiques ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

2 - Recommandations pour la concertation continue sur le projet de Tramway express sur le secteur ouest lyonnais (TEOL)

Pour la concertation continue qui s'ouvre, l'avis de la CNDP du 5 juin 2024 recommande que :

- Une réunion publique de restitution soit l'occasion de préciser :
 - les points ci-dessus,
 - les conséquences sur l'exploitation du fait que TEOL devienne un prolongement du T2 (fréquences en heures de pointe, amplitudes horaires, etc.),
 - les modalités et la place du processus de concertation continue dans l'élaboration du projet.
- La concertation continue permette de :
 - clarifier des principes de dimensionnement et de fonctionnement du P+R,
 - clarifier les impacts fonciers et économiques liés au projet et les modalités de mise en œuvre et d'accompagnement ; et d'ouvrir le champ des possibles en termes d'évitement, réduction, compensation,
 - préciser les bénéfices du projet : en matière de temps de trajet et plus largement sur les usages y compris à moyen long terme (dans le cadre d'une expertise et d'un observatoire participatif).
- La concertation continue réponde aux enjeux de participation et prenne en compte les attentes des usagers et des acteurs organisés du territoire.

Votre rôle sera de veiller à ce que le responsable du projet donne des suites à ces attentes de la CNDP, ainsi qu'aux engagements pris lors de la concertation préalable.

Par ailleurs, conformément à l'art. L121-14, vous demanderez au responsable du projet d'informer la CNDP des modalités d'information et de participation prévues pour la concertation continue, préalablement à sa mise en œuvre.

3 - Bilans de la concertation continue

Si la concertation dure au-delà de 12 mois, vous publierez des rapports intermédiaires à la date anniversaire de votre nomination. Ils permettront aux publics de suivre les évolutions du projet

et d'être informés du respect par le responsable de projet des exigences du droit à l'information et à la participation.

Vous publierez à l'issue de votre mission un bilan final de la concertation continue, celui-ci sera joint au dossier d'enquête publique. Ce rapport final comporte :

- une synthèse des observations et propositions présentées par les publics pendant toute la durée de la concertation continue,
- les évolutions du projet induites par la concertation préalable et continue,
- le déroulé de la concertation continue et votre appréciation indépendante sur le respect par les responsables de projet du droit et des principes de la participation.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président



Signature numérique
de Marc PAPINUTTI
marc.papinutti
Date : 2024.06.20
16:03:20 +02'00'

Marc PAPINUTTI

Madame Claire BOUTELOUP et Monsieur Jean-Luc CAMPAGNE

Garant et garante de la concertation continue portant sur le projet de Tramway express sur le secteur ouest lyonnais

