



Réunion publique d'ouverture de la concertation

Espace de l'Ouest Lyonnais
Mercredi 8 novembre 2023



Préambule

Animation

- Marilyne Genevrier

Intervenants

- Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités
- Vincent Monot, 8^{ème} Vice-Président de SYTRAL Mobilités
- Nicolas Mallot, Directeur Général adjoint de SYTRAL Mobilités
- Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités
- Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains, SYTRAL Mobilités

Garants nommés par la CNDP

- Claire Bouteloup
- Jean Luc Campagne
- Jacques Finetti

Durée de la réunion : 2 heures, de 19h à 21h

Nombre de participants : environ 180 participants présents dans la salle et 270 connexions sur le live en streaming.



Ouverture de la réunion

L'animatrice ouvre la réunion publique en remerciant les participants pour leur présence. Elle présente les règles du jeu de la soirée, à savoir :

- Dialogue et écoute, en respectant les prises de paroles de chacun
- Recueil des questions et réactions, en salle mais également via l'outil contributif Beekast, qui permet aux participants de poser leurs questions lors de la réunion
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

L'animatrice présente le déroulé ainsi que les différents intervenants.

La réunion est traduite en langue des signes pour l'ensemble de la présentation.

Elle précise également que la réunion est enregistrée et est retransmise en direct sur le site de SYTRAL Mobilités.

Via un sondage à main levée, l'animatrice demande aux participants de quelle commune ils sont originaires. Une grande partie d'entre eux habitent Lyon 5^e, Sainte-Foy-lès-Lyon et Tassin-la-Demi-Lune. Quelques participants habitent Francheville, La Mulatière, Lyon 2^e et Lyon 7^e. Tous les territoires du projet sont ainsi représentés.

Propos introductifs

Nadine Georgel, Maire du 5^{ème} arrondissement de Lyon

Nadine Georgel est honorée d'accueillir la réunion publique d'ouverture de la concertation du projet TEOL dans le 5^{ème} arrondissement. Elle rappelle que ce temps d'échanges est attendu par tous depuis que le projet a été voté l'unanimité par SYTRAL Mobilités. Elle est satisfaite de voir ce projet avancer au travers de la concertation, véritable temps d'écoute du territoire.

Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

Bruno Bernard introduit la réunion en précisant que la période qui s'ouvre est importante pour échanger sur ce projet essentiel pour l'ouest lyonnais, qui ne bénéficie pas aujourd'hui de ligne forte de transports en communs.

Il indique que le projet TEOL représente 800 millions d'euros de budget (le plus gros budget de SYTRAL Mobilités depuis 40 ans, le dernier de cette ampleur étant le métro D) et qu'il s'inscrit dans une stratégie globale de développement des transports en commun, dont un des objectifs majeurs est la diminution de la pollution. Il rappelle que d'autres investissements sont en cours dans le cadre de cette stratégie : prolongement du T6, création des tramways T9 et 10, du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins et de la ligne de l'Est Lyonnais, mais également achat de bus électriques ou au gaz naturel de ville.

Bruno Bernard revient sur l'historique du projet TEOL, projet issu de la consultation métro, organisée en 2021 et qui avait pour objectif de questionner les besoins des habitants du territoire pour définir les politiques de mobilités les plus efficaces. Cette consultation a mis en avant la nécessité de prioriser des fuseaux, dont un à l'ouest et l'intérêt de solutions alternatives au seul métro.

Le choix a été fait par SYTRAL Mobilités en 2022 d'abandonner le projet du métro E et de proposer un tramway express, beaucoup moins coûteux et qui répond à la demande de mobilités des habitants de l'ouest lyonnais, avec par exemple la possibilité de relier Alaï à Confluence en 20 minutes. Il rappelle que le choix du tramway express repose également sur les estimations de fréquentation. TEOL permettra ainsi de transporter de 40 000 à 55 000 voyageurs par jour.



Il précise que la concertation préalable qui s'ouvre devra permettre au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet, mais également sur les tracés, et permettre ainsi d'envisager les meilleures solutions pour desservir les territoires concernés.

Claire Bouteloup & Jean-Luc Campagne, garants nommés par la CNDP

Claire Bouteloup rappelle que cette concertation est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, qui a nommé trois garants indépendants : Jean Luc Campagne, Jacques Finetti et elle-même. Le cadre de la concertation est réglementaire, lié au code de l'environnement, et les modalités ont été proposées par SYTRAL Mobilités et validées par la CNDP.

La concertation est ouverte, les garants vont donc observer et veiller à la manière dont les informations sont présentées à la population et prises en compte par le maître d'ouvrage.

La CNDP défend un droit à la participation du public, où toutes les voix ont la même importance. Chacun peut apporter son point de vue et il sera pris en compte de la même manière qu'un autre. Elle indique toutefois que les avis doivent être présentés de manière argumentée.

Jean-Luc Campagne présente ensuite les 4 étapes qui suivront la concertation préalable :

- Les garants publient le bilan de la concertation préalable,
- Le responsable du projet répond aux enseignements de la concertation,
- La CNDP rend un avis sur la qualité de cette réponse,
- Si le projet se poursuit, la concertation avec le public se poursuit également, sous l'égide d'un garant.



TEOL : de quoi parle-t-on ?

Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Vincent Monot introduit la présentation du projet en rappelant que les territoires du 5^{ème} arrondissement et de l'ouest lyonnais ont connu une importante augmentation démographique, qui nécessite d'être accompagnée par la création de transports lourds afin d'améliorer les déplacements quotidiens des habitants. Il indique que si le réseau de bus de l'ouest lyonnais a été amélioré ces dernières années, cela ne suffit pas à répondre aux besoins croissants. En effet, on estime aujourd'hui à 95 000 le nombre de déplacements dans ce secteur en transports en commun. TEOL apparaît donc une solution nécessaire pour faciliter les déplacements et offrir une vraie alternative à la voiture individuelle.

Il poursuit en présentant le projet et les options soumises à concertation :

A l'ouest, deux options de tracés depuis Alaï :

- Option A : option directe entre Alaï et Ménival en voie double tramway
- Option B : option par Libération en boucle à voie unique

A l'est, deux options de tracé pour le franchissement de la Saône et le raccordement à la Presqu'île :

- Option A : par la rue Montrochet
- Option B : par le cours Suchet

Sur le tracé, deux options pour le positionnement de la station Charcot :

- Charcot Provinces
- Charcot Salette

Il indique que les différentes options font varier le prix du projet.

Vincent Monot précise qu'à partir de la Presqu'île, l'infrastructure du tramway existe déjà et TEOL se connectera aux lignes T1 / T2. Il faudra alors repenser le réseau de tramway, notamment la ligne T2, puisque les études montrent qu'il n'est pas possible d'exploiter 3 lignes au niveau de la station Perrache et sur le Pont Gallieni.

TEOL sera une ligne régulière et fiable, avec des pointes de vitesse rendues possibles par les passages en souterrain. Elle offrira une capacité importante grâce à des rames de 43 mètres, qui existent déjà sur la ligne T4 et qui seront prochainement mises en service sur les lignes T1 et T2. Ces rames permettent d'embarquer plus 300 personnes chacune.

Vincent Monot rappelle enfin que TEOL représente un enjeu majeur pour les mobilités dans l'ouest lyonnais. Parce qu'il ne saurait répondre à tous les besoins de mobilités, SYTRAL Mobilités travaille dès maintenant sur le renforcement de l'offre sur le territoire : renforcement de la ligne C21, nouveau corridor pour la ligne 14, etc.

Modalités de la concertation

■ Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains, SYTRAL Mobilités

Séverine Lardellier-Nesme rappelle les dates de la concertation préalable : du 6 novembre 2023 au 5 février 2024. Elle présente l'ensemble du dispositif de concertation, pour s'informer, s'exprimer et participer aux échanges.

Comment m'informer ?

- Le dossier de la concertation.
- La synthèse du dossier de concertation.
- Le dépliant du projet.
- L'espace d'information et de participation en ligne dédié au projet : www.sytral.fr/TEOL

Comment donner son avis ?

- Les registres dans les lieux de la concertation.
- L'espace d'information et de participation du projet.
- Lors des temps de rencontre.

L'agenda des rencontres :



L'agenda des rencontres

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

mercredi 8 novembre 2023

à 19h

À l'Espace de l'Ouest Lyonnais
(6 rue Nicolas Sicard 69005 LYON)
et retransmis en ligne
(lien disponible le jour même
sur www.sytral.fr/TEOL)



Les lieux* de la concertation pour
s'informer et donner son avis :

- **Siège de SYTRAL Mobilités**
21 boulevard Vivier Merle - 69003 Lyon
- **Hôtel de la Métropole**
20 rue du Lac - 69003 Lyon
- **Mairie centrale de Lyon - Direction
de la mobilité urbaine**
198 avenue Jean Jaurès - 69007 Lyon
- **Mairie de Lyon 2***
2 rue d'Enghien - 69002 Lyon
- **Mairie de Lyon 5***
14 rue Dr Edmond Locard - 69005 Lyon
- **Mairie de Lyon 7***
16 place Jean Macé - 69007 Lyon

RÉUNIONS PUBLIQUES

- **14/11** : 19h - l'Ellipse, Sainte-Foy-lès-Lyon
- **20/11** : 19h - Mairie du 7^e, Lyon 7^e
- **05/12** : 19h - l'Atrium, Tassin la Demi-Lune
- **06/12** : 19h - l'IRIS, Francheville
- **12/12** : 19h - Lyon 5^e (le lieu sera annoncé sur www.sytral.fr/TEOL).
- **09/01** : 18h30 - Lyon 2^e et la Mulatière (le lieu sera annoncé sur www.sytral.fr/TEOL).

- **Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon**
10 Rue Deshay - 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon
- **Mairie de Francheville**
1 Rue du Robert - 69340 Francheville
- **Mairie de Tassin la Demi-Lune**
Place Hippolyte Pératut - 69160 Tassin la Demi-Lune
- **Mairie de La Mulatière**
1 Place Jean Moulin - 69350 La Mulatière

*Selon les horaires d'ouverture.

STANDS DE PROXIMITÉ

Pour échanger à côté
de chez vous :

- **09/11** : 16h-19h - place Saint-Luc, Sainte-Foy-lès-Lyon
- **15/11** : 9h-12h - marché Jean Macé, Lyon 7^e
- **24/11** : 9h-12h - marché promenade des Tuileries, Tassin la Demi-Lune
- **25/11** : 9h-12h - marché de Craponne
- **30/11** : 16h-19h - Galerie marchande Carrefour, Francheville
- **05/12** : 12h-14h Lycée Branly, Lyon 5^e
- **06/12** : 16h-19h - Bibliothèque du Point-du-Jour, Lyon 5^e
- **13/12** : 15h-18h - place des Archives, Lyon 2^e
- **14/12** : 16h30-19h30 Résidence Allix, Lyon 5^e

ATELIERS TECHNIQUES

Pour échanger sur un temps
technique dédié (inscription
préalable sur www.sytral.fr/TEOL)

- **17/01** : circulation et rabattement
- **23/01** : exploitation, modélisation, fréquentation
- **30/01** : circulation et insertion à l'ouest

Des rencontres sur invitations avec
des publics spécifiques sont prévues :
associations PMR, employeurs, porte-à-
porte commerçants...

►►► Pour en savoir plus, rendez-vous pages 72 et suivantes du dossier de concertation.

Temps d'échanges

■ *Opportunité du projet, du tracé, des dessertes pour la métropole*

Un prolongement de TEOL plus à l'ouest est-il envisagé ?

Nicolas Mallot, directeur général adjoint de SYTRAL Mobilités, répond que l'un des choix qui a guidé le scénario en surface de Ménival à Alaï est l'évolutivité du système de transport pour plus facilement envisager un prolongement. On le constate sur les lignes existantes : les prolongements de lignes de métro sont beaucoup plus longs à mener et beaucoup plus coûteux que les prolongements de lignes de tramway.

Le projet TEOL est donc conçu de manière à permettre, à long terme, son prolongement plus à l'ouest.

Pourquoi ne pas étudier dès maintenant un prolongement à Craponne ?

Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités répond que le budget disponible n'est pas suffisant pour réaliser dès aujourd'hui une ligne TEOL jusqu'à Craponne. Ce prolongement ne sera envisageable qu'à une échéance plus lointaine et devra être discuté dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité, où seront fixées les priorités pour l'agglomération. Il faudra également tenir compte du coût et des capacités financières de SYTRAL Mobilités à cet horizon. Cela pose la question de faire évoluer la loi pour permettre aux autorités organisatrices des mobilités d'avoir plus de recettes financières comme le souhaite SYTRAL Mobilités.

Pourquoi avoir baissé l'estimation des fréquentations de 45 000 à 50 000 voyageurs alors que les premiers projets parlaient de 80 000 voyageurs ? L'ouest lyonnais a connu plusieurs projets de densification et il est donc nécessaire de proposer un mode de déplacement adapté.

Bruno Bernard confirme l'estimation de fréquentation de 40 000 à 55 000 voyageurs par jour à la mise en service. Il indique que tramway a une capacité suffisante sur le long terme. Il cite comme exemple la ligne T1, qui compte 100 000 voyageurs, dans des rames de 32 mètres. Avec des rames de 43 mètres prévues, TEOL pourra accueillir beaucoup plus de voyageurs, dans de bonnes conditions.

Le Métro E prévoyait une station à Sainte-Irénée, or TEOL ne prévoit pas de station dans ce secteur. Les lignes de bus actuelles qui le desservent seront-elles maintenues ?

Bruno Bernard répond que le choix d'implanter une station dans le secteur Charcot plutôt qu'à Saint-Irénée a été fait à l'unanimité. Charcot est en effet un bassin d'emplois et d'habitation plus important. Cet emplacement permet également d'offrir une nouvelle desserte en mode lourd à Sainte-Foy-lès-Lyon. Par ailleurs, le secteur de Saint-Irénée est beaucoup mieux relié à Perrache grâce aux voies réservées aux bus de la montée de Choulans. Il ajoute que le souhait de SYTRAL Mobilités est non seulement de maintenir le niveau de desserte bus mais de l'augmenter, y compris quand TEOL sera mis en service. C'est d'ailleurs une nouveauté, puisque généralement lors de la mise en service d'une infrastructure de transports structurante, les lignes de bus à proximité sont réduites.

Quel est le budget du projet selon les différentes options ?

Vincent Monot, vice-président de SYTRAL Mobilités, rappelle que le coût objectif est de 800 millions d'euros et qu'il varie selon les options (à l'est, à l'ouest et selon le positionnement de la station Charcot) :

- A l'est, l'option par Libération coûte environ 40 millions de plus que l'option directe ;
- Dans le secteur Charcot, l'option Provinces est moins onéreuse que l'option Salette car elle nécessite un puits de ventilation et de secours en moins ;
- L'option de franchissement de la Saône est moins chère par Montrochet que par le cours Suchet, car elle nécessite un tunnel plus court.



Il faudra donc faire les bons choix en tenant compte des gains pour les usagers des transports en communs, pour la vie des quartiers et pour que le coût du projet soit soutenable.

Intervention de Pascal Charmot, maire de Tassin la Demi-Lune

Pascal Charmot souligne la densification du territoire comme une question essentielle. Il précise qu'entre 2010 et 2020 l'augmentation de la population a été plus rapide que prévu. Il se positionne donc en faveur d'un projet de métro, plus adapté selon lui à la 2^{ème} métropole de France.

Il regrette le choix de l'abandon du projet de métro E qui était pourtant plébiscité de tous. Il regrette que SYTRAL Mobilités impose le projet TEOL à la place, radicalement différent du projet initial et moins ambitieux. Il demande pourquoi une alternative entièrement souterraine jusqu'à Alaï n'a pas été proposée à la concertation.

Questions du public

Pourquoi ne pas proposer un tramway entièrement enterré ?
Pourquoi avoir abandonné le projet de métro ?

Bruno Bernard rappelle que le projet de Métro E a été abandonné en 2022 dans le cadre d'une stratégie métropolitaine visant à donner des solutions de déplacement à 1,8 millions d'habitants sur le périmètre d'intervention de SYTRAL Mobilités. Il précise que le montant évoqué de 1,2 milliards d'euros pour le Métro E est une estimation datant de 2018. Actualisé en 2023, ce montant s'élève à environ 1,6 milliards d'euros.

Il rappelle que la concertation préalable doit permettre de débattre de l'opportunité du projet et que celui-ci ne se fera pas si les avis sont globalement négatifs.

Il précise que des scénarios de tracé en souterrain jusqu'à Alaï ont été étudiés par SYTRAL Mobilités à la demande des communes. Le surcoût par rapport aux tracés en surface est de l'ordre de 300 millions d'euros pour un gain de temps de 1 à 2 minutes. Ce montant correspond au coût d'une ligne de tramway entière, comme T9 ou T10. Il a donc été décidé de ne pas retenir cette option afin d'offrir des solutions à d'autres territoires de la Métropole.

Le surcoût estimé d'un projet enterré entre Ménival et Alaï est de 300 millions d'euros, ce qui représente 6 millions d'euros sur 50 ans. N'est-il pas envisageable de favoriser cette option au regard des enjeux de la desserte de l'ouest lyonnais ?

Bruno Bernard explique que les capacités d'investissements de SYTRAL Mobilités dans les 10 ans à venir sont limitées. Si le choix est fait de consacrer 300 millions d'euros supplémentaires sur ce projet, il ne sera pas possible de faire de projet de tramway ailleurs. Pour SYTRAL Mobilités, le gain de temps de trajet d'une à deux minutes ne justifie pas cet investissement supplémentaire.

Où sont prévues les infrastructures de remisage et de maintenance ?



Bruno Bernard répond qu'un projet de nouveau dépôt tramway sur l'ancien site Fagor a été décidé au début du mandat. Ce projet de 100 millions d'euros apportera une capacité supplémentaire d'entretien, maintenance et remisage des rames du réseau de tramway de la métropole, y compris pour TEOL.

Quelle sera la fréquence en heure de pointe ?

Vincent Monot indique que la fréquence prévue est d'un tramway toutes les 5 minutes en heures de pointe.

Dans le cas de l'Option A, pourquoi la sortie du tunnel ne se ferait pas directement en ligne sur Joliot Curie ?

Sarah Emmelin, chef de projet TEOL, répond que cette option a été étudiée puis écartée au regard de son coût, de sa complexité technique et de l'étroitesse de la rue qui complique l'insertion de la trémie de sortie du tunnel.

Jérémie Simon, du bureau d'études Egis Rail, ajoute que cette option comportait aussi une problématique d'immeubles de très grande hauteur, tout en offrant une moins bonne desserte du quartier de Ménival.

Intervention d'Arnold Strub, 1er adjoint de la Mulatière

Arnold Strub indique que le projet TEOL n'aura qu'un impact limité sur la Mulatière, excepté la traversée en sous-sol de la commune et la possibilité pour les cyclistes d'éviter le pont de la Mulatière pour traverser la Saône. Il appelle SYTRAL Mobilités et la Métropole à se coordonner pour que TEOL n'ait pas pour effet de retarder la réalisation du projet de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau, sous peine de pénaliser durablement les usagers.

Il rappelle que les balmes sont un secteur très sensible et que la commune sera très attentive lors des travaux afin d'éviter au maximum les nuisances pour les habitants.

Bruno Bernard répond que le projet de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau sera retravaillé en fonction des options de TEOL qui seront retenues à l'issue de la concertation préalable.

Sarah Emmelin rappelle que pour la construction d'un tunnel, des études approfondies sont menées, notamment au travers de sondages géotechniques. Un travail archéologique également est mené avec les services de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) et la commission des balmes de la Ville de Lyon. Les experts et tous les services qualifiés sont donc associés, des études préalables jusqu'à la construction.

Questions du public

Comment s'organiseront le projet TEOL et le projet de réaménagement du Quai Jean-Jacques Rousseau ?

Vincent Monot répond que la Métropole de Lyon porte un projet de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau et du quai des Etroits avec pour objectif l'amélioration du confort des piétons et des cycles. Une concertation s'est tenue sur ce projet en 2022. La Métropole a pris le temps d'en tirer le bilan.

Dans les prochains jours une délibération sera d'ailleurs prise pour entériner le bilan de cette concertation, et acter le fait que le projet proposé n'a pas convaincu les habitants et qu'il sera donc nécessaire de poursuivre les études et de revoir le projet, en lien avec TEOL.

Une passerelle mode doux est prévue pour le franchissement de la Saône : desservira-t-elle les deux côtés du quai Rousseau ? les modes doux pourront-ils circuler dans les deux sens ?

Vincent Monot confirme que le pont de TEOL comportera des cheminements pour les modes doux, qui pourront accéder aux deux côtés de chaque quai.

Il précise qu'il n'est pas prévu de créer de station à proximité car la densité ne le justifie pas.

■ *Intermodalité, les modes actifs, la circulation*

Où vont se reporter les convois exceptionnels qui passent par la route de Brignais quand TEOL sera mis en service ? Qu'est-il prévu pour les propriétaires des maisons situées dans les rues étroites qui devront être élargies pour les besoins du projet ?

Nicolas Mallot répond que SYTRAL Mobilités a engagé une étude de circulation pour appréhender les reports de trafic et les problématiques d'insertion sur la partie en surface de TEOL, en particulier pour la route de Brignais et l'avenue Charles de Gaulle à Tassin la Demi-Lune. Il invite chacun à prendre connaissance des premiers résultats de cette étude dans le dossier de concertation et son annexe technique.

Il ajoute que les ateliers de concertation prévus en janvier permettront d'aller plus loin sur ces sujets et d'échanger sur la manière dont le projet peut s'insérer, en lien avec les espaces publics et la sécurité des usagers.

Pour passer de la voiture aux transports en commun, il faudrait ne pas avoir plus de deux changements pour rejoindre sa destination. Or cela semble difficile, même avec TEOL, d'aller d'Alaï à Villeurbanne en transports en commun.

Bruno Bernard répond que le temps de parcours, notamment le temps de correspondance, compte davantage que le nombre de changements. TEOL présentera une fréquence de 5 minutes aux heures de pointe et sera connecté à Perrache (Métro A) et à Jean Macé (Métro B), offrant ainsi des temps de parcours très réduits par rapport à ceux d'aujourd'hui.

Est-il envisagé de créer un parking relais à Alaï pour les personnes habitants plus à l'ouest ?

Bruno Bernard confirme que le projet comporte une option de parc-relais à Alaï. La Métropole y dispose d'une réserve foncière, un terrain acheté à Aquavert. Cette réserve pourrait être utilisée pour du logement ou bien pour un parc-relais. L'opportunité d'un parc-relais à Alaï est une question soumise à la concertation. Les communes devront également se prononcer sur l'opportunité de ce parking.

Quelle articulation est prévue avec le tram-train de l'ouest lyonnais ? Un renforcement de fréquence est-il prévu ?

Bruno Bernard rappelle que ce tram-train dépend de la compétence de la Région. Des discussions sont ouvertes avec elle dans l'optique d'améliorer ces lignes qui maillent très bien l'ouest lyonnais mais sont suspendues à celles entre l'Etat et la Région.

Quel impact aura le projet sur les flux de circulation, dans un contexte de fort engorgement aux heures du matin et du soir ?

Bruno Bernard rappelle que l'objectif du tramway n'est pas de reporter les voitures sur d'autres axes de circulation, mais de permettre le report modal vers les transports en commun et donc diminuer la circulation automobile. Il



souligne que les déplacements en voiture ont baissé de 13,5% depuis 2019 dans la Métropole de Lyon. Ce changement d'habitudes de déplacements doit être accompagné par des politiques permettant à plus de personnes d'utiliser les transports en commun.

Comment seront réorganisées les lignes de bus actuelles : C21, ligne 46, etc. ? Leur fréquence sera-t-elle modifiée ?

Avec l'arrivée de TEOL, la desserte entre l'ouest et Gorge de Loup sera-t-elle modifiée ?

Vincent Monot répond que, comme pour toute infrastructure lourde de transports en commun, le réseau de bus sera réorganisé. L'objectif de SYTRAL Mobilités est de maintenir la desserte en bus du territoire, avec de nouveaux itinéraires et dessertes pour éviter les doublons avec TEOL tout en organisant le rabattement.

Sera-t-il possible de mettre son vélo dans TEOL ?

Vincent Monot rappelle qu'il est possible depuis plusieurs années d'emporter son vélo dans le tramway, sur tout le réseau, en dehors des heures de pointe. Cela fait suite à une expérimentation concluante. Dans le cas de TEOL, la particularité du franchissement de la colline a été identifiée et sera prise en compte. A ce stade du projet, aucune solution n'a été actée. L'emport des vélos dans TEOL présente un intérêt, à condition de ne pas dégrader les conditions de voyage des autres usagers.

Intervention de Fanny Dubot, maire du 7ème arrondissement de Lyon

Fanny Dubot souligne la nécessité d'une connexion de TEOL avec le métro B. Elle rappelle que le 7^{ème} arrondissement est déjà bien connecté au réseau de tramway, mais que grâce à TEOL, les déplacements vers l'ouest, essentiellement de loisirs seront grandement facilités.

Elle insiste cependant sur la nécessité de préserver une bonne connexion avec Confluence, quelle que soit la réorganisation du réseau à venir. En effet, la desserte de Confluence par T2 est récente et était attendue de longue date.

Le cadre de vie et conception environnementale du projet

L'impact carbone des embouteillages générés par le projet a-t-il été étudié ?

Vincent Monot répond que la création de nouveaux transports en commun a pour objectif de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Il rappelle que 15% des émissions de gaz à effet de serre proviennent de la voiture individuelle et donc qu'il y a urgence à décarboner les transports.

TEOL a vocation à convertir les automobilistes en usagers des transports en commun décarbonés.

Si tout chantier d'infrastructure génère de la pollution, cette nouvelle ligne sera rentable du point de vue des émissions de CO2 sur le long terme.

Quel sera l'impact environnemental des travaux ? Une mesure de bilan carbone a-t-elle été faite ?

Vincent Monot répond qu'il est trop tôt pour évaluer précisément l'impact carbone du projet. Il ajoute toutefois que ce projet de transport en commun est une mise en œuvre concrète de la Stratégie Nationale Bas Carbone de la



France, qui vise à décarboner l'ensemble des activités en France, en particulier les transports. Le bilan est donc très favorable sur le long terme.

■ *Autres thématiques*

Comment est étudiée la sécurité dans le tunnel, notamment concernant la vitesse du tramway dans une pente qui peut atteindre 8 à 9% ?

Nicolas Mallot répond qu'un tramway peut monter une pente de 8%. Pour la descente, SYTRAL Mobilités travaille avec les constructeurs pour étudier cette problématique de freinage. Aujourd'hui, ce travail, ainsi que celui mené avec les services de l'Etat, démontre que la pente à 8% est réalisable tant en montée qu'en descente.

Comment sera conçu le nouveau pont sur la Saône : la navigabilité va-t-elle être modifiée ?

Sarah Emmelin répond que, quelle que soit l'option retenue, le pont respectera le gabarit permettant la navigation sur la Saône. Cela implique que le pont rejoigne la tête de tunnel dans la colline légèrement en hauteur (10 mètres environ au-dessus du quai).

Un mécanisme de compensation est-il prévu pour compenser les pertes d'exploitation des entreprises et commerçants pendant la durée des travaux ?

Nicolas Mallot répond que SYTRAL Mobilités mets déjà en œuvre sur ses autres projets structurants une commission d'indemnisation amiable. Présidée par une magistrate désignée par le tribunal administratif et composée d'élus de SYTRAL Mobilités et d'un représentant de la CCI, elle instruit les demandes d'indemnisation des commerçants. Après examen au regard d'un certain nombre de critères, la perte de chiffre d'affaires observée peut faire l'objet d'une indemnisation amiable.



Enseignements de la soirée

Jacques Finetti, garant de la concertation

Jacques Finetti souligne la bonne qualité de la soirée, rythmée par des échanges denses, des questions diverses, et des avis contrastés. Il se dit satisfait de la qualité des interventions. Il rappelle enfin que la concertation qui débute va durer 3 mois, et de nombreux temps d'échanges sont prévus : 6 réunions communales, 9 stands de proximité, 3 ateliers. Il invite les participants à participer et à poser leurs questions durant toute la concertation.

Conclusion

Bruno Bernard remercie le public pour sa participation et invite, lui aussi, à participer aux prochains temps d'échange sur le projet.