



Réunion publique de restitution de la concertation préalable

12 septembre 2024



Préambule

Animation

- Maryline Genevrier
- Coline Grégoire

Intervenants

- Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président 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

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

Nombre de participants : environ 105

L'intégralité de la vidéo est disponible en replay, [ici](#) :

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 contributions
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

Elle indique qu'il sera possible d'intervenir à l'oral lors des séquences dédiées via l'outil « Lever la main ». Elle présente aussi l'outil Beekast, qui permet de poser des questions à l'écrit, via le lien présent dans le tchat de la réunion.

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

Elle précise également que la réunion est enregistrée et sera mise en ligne sur le site de SYTRAL Mobilités.

Propos introductifs

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

Jean-Charles Kohlhaas introduit son propos en indiquant que le format de la visio-conférence permet d'accueillir le plus grand nombre de personnes pour restituer les éléments de la concertation préalable. Il précise également que SYTRAL Mobilités ira à la rencontre des habitants de chaque quartier concerné par le projet pendant la concertation continue.

Concernant TEOL, il rappelle que plusieurs options étaient soumises à la concertation préalable puis présente le tracé retenu :

- A l'est, l'option par la rue Montrochet, plébiscitée lors de la concertation préalable, a été retenue.
- Concernant la station à Charcot, c'est l'option Charcot-Provinces qui a été retenue.
- A l'ouest, TEOL fera un arrêt à Libération entre les stations Ménival et Alai et circulera sur deux voies de tramway le long des rues, sans impact sur le fonctionnement de la circulation automobile.

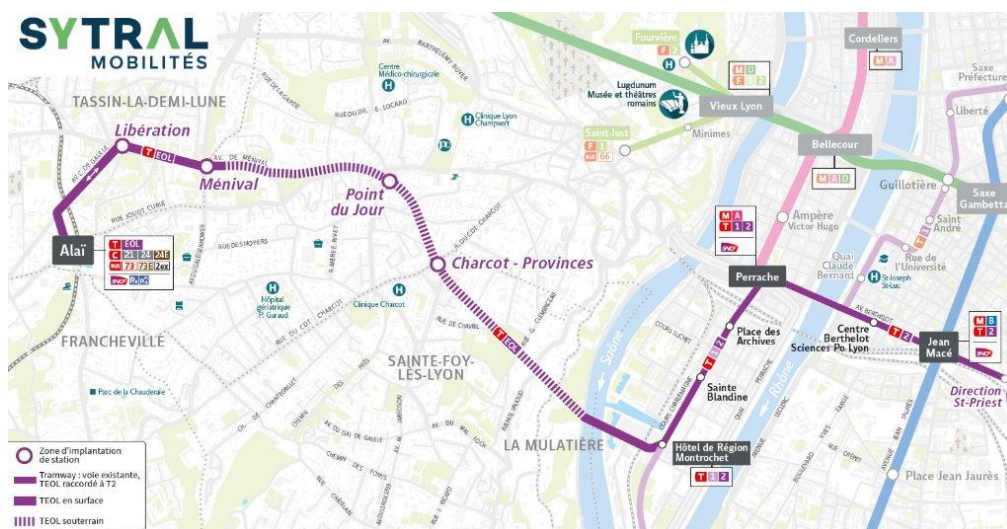


Figure 1 : Carte du tracé retenu à l'issue de la concertation préalable

Claire Bouteloup & Jean-Luc Campagne, garants désignés par la Commission nationale du débat public

Claire Bouteloup remercie les participants pour leur présence et précise que la phase de concertation préalable avait pour but de débattre de l'opportunité projet, de ses principales caractéristiques et de ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Elle rappelle que les garants sont nommés par la CNDP et sont indépendants, ils veillent à la qualité des informations et des modalités de concertation proposées et aux éléments de réponse du maître d'ouvrage aux questions et remarques formulées lors de la concertation. Suite à la concertation préalable, les garants ont rédigé un bilan, publié en mars 2024, et formulé des recommandations à SYTRAL Mobilités. Parmi les recommandations des garants, Claire Bouteloup et Jean-Luc Campagne évoquent leurs demandes de :

- Organiser une réunion de restitution ;
- Apporter des éléments de réponse sur : la fiabilité des informations sur les temps de parcours, sur l'analyse comparative des 3 variantes à l'ouest, sur l'évolution des besoins de desserte en lien avec le développement urbain ;
- Avoir une posture d'écoute vis-à-vis des besoins exprimés par le public et donner à voir comment ces besoins sont pris en compte dans le projet (ex : clarification du dimensionnement et du fonctionnement du P+R) ;
- Préciser certains bénéfices du projet (temps de trajet notamment) ;
- Poursuivre la recherche d'un intérêt commun.

Retrouvez l'intégralité du bilan et des recommandations des garants, [ici](#).

Le projet secteur par secteur

A l'est : la variante Montrochet préférentielle

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin rappelle les variantes soumises à la concertation préalable :

- La variante via la rue Montrochet, retenue par SYTRAL Mobilités,
- La variante par le cours Suchet, abandonnée en raison de son impact sur la voirie, de sa proximité avec les habitations et de son coût plus élevé.

Elle indique que la variante choisie a fait consensus auprès des participants à la concertation et des élus, notamment du fait de son insertion plus aisée que la variante par le cours Suchet. Par ailleurs, cette variante permet de conserver la desserte du quartier Confluence telle qu'elle existe aujourd'hui, par les tramways T1 et T2, et d'offrir de nouvelles connexions depuis l'ouest de la métropole, vers les quartiers Debourg et Gerland.

Elle rappelle enfin que la construction d'un ouvrage d'art sur la Saône, inclura une passerelle pour les modes doux (vélos et piétons).

Sarah Emmelin précise les sujets qui pourront être discutés lors de la concertation continue :

- Attentes pour la phase chantier,
- Intégration paysagère et urbaine du pont et passerelle modes actifs.

Questions posées en séance par Dominique Mounier, adjoint en charge de l'Urbanisme et des aménagements urbains à La Mulatière : quelle sera la taille du trou et l'impact visuel de la sortie du tunnel situé sur la balme au niveau du quai Jean-Jacques Rousseau ? Le percement du tunnel se fera-t-il bien depuis Ménival ?

Sarah Emmelin répond qu'à ce stade du projet, plusieurs options sont encore à l'étude concernant le lancement du tunnelier (percement depuis la Saône, ou percement depuis Ménival), bien que la variante préférentielle soit celle d'un percement depuis Ménival.

Jean-Charles Kohlhaas complète en indiquant qu'une analyse complète des coûts et bénéfices de chaque solution sera réalisée pour choisir une variante.

Concernant l'impact visuel de la tête de tunnel créée dans la balme, Sarah Emmelin indique que SYTRAL Mobilités souhaite la meilleure intégration possible et c'est pour cela qu'a été lancé un concours d'architecture permettant d'intégrer au mieux le nouveau pont et la tête de tunnel dans l'environnement existant. Elle précise que les plans de cet ouvrage ne sont pas encore connus, puisque les études vont être lancées dans les prochains mois. Elle indique néanmoins que le diamètre du tunnel est d'environ 8 à 9 mètres et que des zones déboisées pour les besoins du chantier pourront être renaturées une fois les travaux terminés.

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : Pourquoi les infrastructures de Perrache et la réserve foncière sur le quai des Etroits ne sont-ils pas mis au service de ce projet afin d'optimiser les dépenses ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'optimisation des dépenses s'est faite au travers du choix de l'option par la rue Montrochet, puisque celle-ci était moins couteuse que l'option par le cours Suchet. Il rappelle également que l'impact du projet pour les habitants aurait été plus important sur le Quai des Etroits, car la réserve foncière disponible à cet endroit est très petite.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- **Concernant la future passerelle, quelles seront les dispositions prises pour minimiser les nuisances sonores ?**

SYTRAL Mobilités réalisera une étude acoustique : un premier relevé permettra d'établir un état des lieux initial. Puis des études et analyses permettront de définir des mesures adaptées pour la phase chantier et définitive pour atténuer l'effet potentiel du tramway et respecter les seuils de bruit définis dans la réglementation.

- **Comment seront minimisées les nuisances sonores pendant la période de chantier dans ce secteur ?**

SYTRAL Mobilités et ses maitres d'œuvre mèneront des études afin de déterminer les mesures à mettre en place pour minimiser les nuisances sonores pendant la période de chantier en tenant compte de l'environnement spécifique qu'est la Saône et ses abords, notamment les habitations et équipements situés à proximité. Ces mesures pourraient être d'aménager les horaires d'intervention, de mettre en place des panneaux acoustiques, de capoter certaines installations. Elles seront déterminées plus précisément dans les études à venir.

Une station à Charcot/Provinces attendue par les habitants

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin rappelle que deux localisations de station étaient proposées en concertation préalable : Charcot-Salette et Charcot-Provinces. Préférée par les habitants et plus centrale dans le quartier, c'est la localisation Charcot-Provinces qui a été retenue. Elle indique que la station sera située sur le boulevard des Provinces, sur le site de la station essence BP. Elle sera donc bien connectée aux lignes de bus. La station sera souterraine (entre 20 et 30 mètres de profondeur) et sera semblable à une station de métro. Un puits de secours sera également créé en bordure du parc du Brûlet pour permettre l'accès aux pompiers et assurer potentiellement la ventilation du tunnel.

Sarah Emmelin précise les sujets qui pourront être discutés lors de la concertation continue :

- Attentes pour la phase chantier
- L'intégration de la station dans l'espace public
- L'intégration de l'ouvrage annexe (puits du Brûlet)

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées en séance :

- **Est-ce que les études sont suffisamment avancées pour préciser la technique de creusement du tunnel ?**
- **Quelle garantie technique pouvez-vous apporter lorsque vous allez creuser un tunnel dans une zone très fragile, pleine de sources et réputée inconstructible ?**

Sarah Emmelin répond que la méthode envisagée est celle d'un creusement par tunnelier, de même que pour le prolongement du métro B. Pour définir le fonctionnement de cette machine et la méthode de creusement, SYTRAL Mobilités mène de nombreuses études pour améliorer sa connaissance au niveau hydrogéologique et géologique. Des sondages géotechniques sont par exemple en cours ou à venir dans différents quartiers. Cela permettra de définir précisément le mode de creusement du tunnel.

Question posée en séance : est-ce qu'une étude géo-pédologique est envisagée pour étudier l'incidence du tunnel sur la nappe phréatique du plateau et ses résurgences et sur les sources de la balme des Fontanières ?

Sarah Emmelin répond que des sondages sont réalisés afin d'étudier la géologie et l'hydrogéologie des sols. Concernant l'hydrogéologie, cela passe notamment par l'implantation de piézomètres qui permettent de suivre le niveau et l'évolution des nappes. Le fonctionnement des sources plus en surface sera également étudié.

Question posée en séance par un participant : est-ce que l'emprise de la station Charcot va entraîner une coupure physique du boulevard des Provinces ?

Sarah Emmelin indique qu'une fois finalisée, la station Charcot ne coupera pas le boulevard des Provinces, mais qu'en phase chantier il est probable que cela occasionne des réorganisations de circulation et des coupures au niveau du boulevard.

Question posée en séance par Monique Cosson, présidente de Sainte-Foy Avenir : concernant le puits de secours, quand aurons-nous des précisions sur sa taille, ses travaux, etc. ? Elle précise qu'il se situe au niveau du parc du Brûlet, un espace végétalisé important pour les habitants.

Sarah Emmelin répond que le puits de secours dans le parc du Brûlet se situera en bordure du parc, sur des zones qui sont aujourd'hui des prairies et non sur des espaces boisés. Elle indique qu'une fois le puits finalisé, il y aura peu d'émergence au sol et que l'ouvrage se verra peu. En revanche, en phase chantier il y aura une emprise importante, nécessaire aux travaux, au niveau de l'emplacement du puits.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute que cela a déjà été réalisé, place Orsel à Oullins, dans le cadre du prolongement du métro B. Les travaux du puits ayant été finalisés, la place a été restituée en espace public (mobilier urbain, espaces de rencontres). Il invite donc les participants à s'y rendre.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- ***Dans le cas de l'utilisation d'un tunnelier, est-ce que la faisabilité d'un creusement en attaque descendante est avérée ?***

Des études ont été menées conjointement avec des industriels dans les deux cas de creusement : en montée et en descente. Les deux scénarios sont envisageables.

- ***Quel niveau sonore attendre au-dessus du puits ?***

Le puits pourra ou non être équipé de ventilateurs pour assurer la ventilation et le désenfumage du tunnel. Le cas échéant, des pièges à son seront disposés en sortie des ventilateurs afin de limiter les nuisances sonores. Un tel dispositif est mis en place, par exemple, sur le prolongement de la ligne B à Saint-Genis-Laval au niveau du puits du Grand Revoyet situé entre des maisons d'habitation.

- ***Serait-il possible de faire une sortie de la station Charcot débouchant sur la place Saint-Luc (juste au sud de l'église) ? La distance est environ 80 mètres.***

Il paraît à ce stade complexe et peu souhaitable de réaliser un souterrain entre la station Charcot et la place Saint-Luc. Un ouvrage souterrain est coûteux à réaliser, peu qualitatif et moins sécuritaire pour les usagers. Ce type d'ouvrage peut être proposé dans des zones urbaines denses notamment pour franchir des barrières physiques telles qu'un échangeur ou une voirie très passante. Dans le contexte de la station Charcot, il paraît préférable de réaliser un cheminement de qualité en surface afin d'offrir une liaison confortable et lisible aux usagers entre la place Saint-Luc et la station TEOL. Ce cheminement sera étudié dans les phases à venir.

Focus sur la station au cœur du quartier Point du Jour

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin confirme qu'une station sera créée au Point du Jour, au niveau de la place Bénédicte Teissier. Cette station sera semblable à une station de métro, avec des travaux assez importants en souterrain.

Elle précise les sujets qui pourront être discutés lors de la concertation continue :

- Phase chantier : activité commerciale, relocalisation du marché, organisation des circulations
- Urbanisme transitoire pour proposer des petits réaménagements de la place lors des travaux
- Insertion urbaine et attentes sur l'intermodalité à terme

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : quel cheminement suivra le tunnel depuis la place Bénédicte Teissier vers Ménival ? Passera-t-il sous des immeubles d'habitations ?

Sarah Emmelin répond que le tracé du tunnel ne suivra pas exactement les voiries. Elle indique qu'à ce stade, il est difficile de préciser le tracé exact du tunnel. Elle précise toutefois que lorsqu'il passera sous des bâtiments, il sera à une profondeur suffisante pour ne pas occasionner d'impacts ou de nuisances.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- **La rue Joliot-Curie passera-t-elle à sens unique suite à la création de la voie verte (parcours vélo ?)**

Le projet de voie lyonnaise VL11 sur la rue Joliot-Curie n'est pas encore déterminé sur ce secteur. Les études seront menées par la Métropole de Lyon dans les années à venir. Les aménagements seront choisis au regard des aménagements retenus dans le reste du secteur par le projet TEOL.

- **Quelles sont les garanties (ex : compensations) en cas de nuisances dans les immeubles situés au-dessus de tunnel lors des travaux mais aussi lors de la mise en service (ex : vibration) ?**

Un état des lieux acoustique est en cours afin de déterminer l'état initial en termes de bruit sur l'ensemble du tracé. La réglementation précise les seuils de bruits et vibrations maximum acceptables en fonction de cet état initial. Les méthodes de travail seront ainsi déterminées dans les études ultérieures pour respecter cette réglementation.

Une étude spécifique des bâtiments qui seront situés au-dessus du tunnel est en cours. Elle permettra de connaître l'état existant du bâti. Lors du chantier, une instrumentation de certains bâtis pourra être mise en place. Cela permettra de vérifier la conformité vis-à-vis de la réglementation (niveau de bruit et niveau de vibration). En cas de dépassement, les méthodes de travail pourront être réadaptées.

- **Est-il possible de publier une carte indiquant la position en plan et profondeur du collecteur qui oblige(rait) à construire une station Point du Jour très profonde ?**

Ce collecteur est situé dans l'axe nord-sud dans l'axe de la rue des Aqueducs et la rue François Genin.

- **Est-il possible de réduire la profondeur de cette station, peut être en enfonçant le collecteur avec un siphon ?**

Des études sont en cours avec la Métropole de Lyon afin de déterminer les différents scénarios (dont siphon) possibles d'interface entre ce collecteur et la station afin de minimiser la profondeur de cette dernière.

Focus sur le secteur Ménival

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin indique que le tunnel de TEOL sortira de terre dans le secteur de Ménival. Si l'entrée du tunnelier se fait par Ménival, le puits de lancement serait implanté au niveau de la place Schweitzer en phase travaux, puis servirait ensuite de puits d'accès secours en phase définitive. En prolongement, un autre ouvrage sera créé. Il s'agit d'une tranchée qui sera ouverte en phase chantier et couverte à la fin de travaux, et où seront recréés des espaces publics (voirie, fonctionnalités piétonnes, vélos, etc.). A la suite de la tranchée couverte, se trouvera une trémie ouverte par laquelle le tramway sortira de terre. La station de tramway sera quant à elle située à proximité de la MJC de Ménival. Elle indique également que l'avenue de Ménival devra être mise à sens unique pour permettre l'insertion de la trémie.

Elle précise les sujets qui pourront être discutés lors de la concertation continue :

- Phase chantier : effets sur les circulations, échanges avec les commerçants, forains et riverains
- Insertion urbaine

Question posée par un participant et sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : dans quel sens sera le sens unique sur l'avenue de Ménival ?

Sarah Emmelin répond qu'à ce stade, ce qui est envisagé est un sens descendant vers le carrefour des Hespérides, mais que cela pourrait être requestionné, notamment pour permettre un accès à la rue de Boyer.

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : quels sont les dispositifs mis en place pour réduire les impacts du chantier ?

Sarah Emmelin répond que plusieurs dispositifs pourront être mis en place, mais qu'il est difficile de les préciser dès aujourd'hui.

Séverine Lardellier ajoute que sur l'ensemble des chantiers de SYTRAL Mobilités, l'objectif est de garantir aux riverains des accès au quotidien. De même pour les commerçants, le but est de garantir leur accessibilité. Tout cela se fait grâce à des informations régulières, voire journalières, afin de préserver la vie urbaine.

Elle ajoute que lors de la concertation continue, des échanges avec les habitants seront organisés sous forme de stands, afin de comprendre la vie de chaque quartier et d'adapter au mieux les dispositifs de la phase chantier. Elle rappelle que les chargés de relations riverains de SYTRAL Mobilités réalisent des portes-à-portes commerçants pour continuer le dialogue et comprendre leurs besoins.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées en séance :

- **Une arrivée souterraine à Ménival éviterait-elle les destructions d'immeubles et de commerces ? Quel traitement des constructions et des habitants des immeubles devant être démolis et leur relogement ?**

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il n'est pas prévu de démolition d'immeubles ou de commerces dans le quartier de Ménival, dans le cadre du projet TEOL.

Post réunion : un projet de rénovation urbaine, porté par la SACVL est prévu sur le secteur (9 et 11 avenue de Ménival, appartenant à la SACVL). Ce projet prévoit la démolition-reconstruction de deux immeubles (2 plots d'une vingtaine de logements) et la rénovation d'un immeuble d'une soixantaine de logement. Des échanges sont en cours pour permettre à SYTRAL Mobilités d'occuper provisoirement le terrain nu pour le chantier du tunnel. La reconstruction des logements se ferait après la réalisation des travaux du tunnel.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- ***Le carrefour de Ménival restera-t-il fonctionnel pendant les travaux et quelles seront les restrictions des voiries avec le tramway ?***

Lors des travaux, des impacts sur le carrefour Ménival sont à prévoir. Des aménagements de circulation temporaires seront mis en place, ils seront déterminés dans les études ultérieures. A terme, le carrefour sera réaménagé et l'ensemble des sens de circulation existants seront maintenus, à l'exception d'un sens sur l'avenue de Ménival en lien avec la création des ouvrages accueillant les tramways.

Le tracé à l'Ouest : insertion à Lyon 5^{ème} et Tassin la Demi-Lune

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin rappelle les trois options soumises à la concertation. L'option A proposait un tracé direct entre Ménival et Alaï, sans arrêt à Libération. L'option B incluait un arrêt à Libération en passant par le chemin de la Raude, mais a été abandonnée en raison des préoccupations concernant notamment l'étroitesse de l'itinéraire.

L'option C a été retenue car elle dessert le quartier de Libération, augmentant ainsi le nombre de voyageurs de 5000 par jour, tout en préservant la circulation à Tassin la Demi-Lune et en maintenant le fonctionnement circulatorio des carrefours de Libération et de Ménival.

Sarah Emmelin précise que des acquisitions foncières seront nécessaires à la réalisation du projet et que SYTRAL Mobilités rencontrera l'ensemble des propriétaires concernés. Cependant, à ce stade des études, l'emprise exacte du projet TEOL n'est pas encore définie.

Elle précise les sujets qui pourront être discutés lors de la concertation continue :

- Effets sur les circulations en phase chantier et à terme
- Echange avec les commerçants, forains et riverains

L'animatrice précise que le document de présentation de l'option C est disponible, [ici](#).

Question d'un participant en séance : pourquoi certaines options à l'est ont été choisies pour préserver des habitations mais ce choix n'a-t-il pas été fait à Tassin la Demi-Lune, alors que le foncier des habitants est largement touché (une quarantaine) ? Pourquoi ne pas avoir fait le choix du métro, dont les études étaient déjà réalisées ?

Jean-Charles Kohlhaas souligne que tout projet de transport en commun structurant entraîne des impacts y compris s'ils sont réalisés en souterrain. Il indique que sur le secteur de Tassin La Demi-Lune une vingtaine de bâtiments seront concernés par des acquisitions foncières.

Il ajoute que le métro ne se justifie pas en termes de voyageurs/jours, et que les finances publiques de SYTRAL Mobilités ne permettent pas de réaliser un nouveau projet de métro sur le territoire de la Métropole.

Intervention et question de Pascal Charmot, maire de Tassin La Demi-Lune en séance : l'option C n'est pas celle qui convient aux élus de Tassin La Demi-Lune, de Francheville et de Sainte-Foy-Lès-Lyon au regard des impacts en matière d'urbanisme et d'emprise. Cette option est celle qui bouleverse le plus l'environnement (impact sur les arbres) et la vie du quartier. De plus elle a été présentée à la toute fin de la concertation seulement quelques jours avant qu'elle se termine, ne permettant pas de l'examiner avec la même attention que les options A et B. Comment allez-vous travailler avec les acteurs économiques qui seront impactés par le projet TEOL, certains notamment par des acquisitions foncières ?

Concernant les acquisitions foncières Jean-Charles Kohlhaas précise que les vingt propriétaires des bâtiments précédemment mentionnés comprennent également des entreprises, et que des premières prises de contacts ont commencé.

Séverine Lardellier précise que l'équipe technique rencontrera tous les acteurs économiques concernés par le projet dans les mois à venir. Les chargés de relation riverains effectueront des visites en porte-à-porte auprès des commerçants. Pour les riverains, des stands de proximité seront organisés avec des permanences. Des rendez-vous téléphoniques seront également proposés.

Concernant la végétalisation, Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il y aura des impacts, mais qu'ils seront limités au maximum. Dans la vision du projet à terme, après avoir préservé un maximum d'arbres existant, et avoir inséré le tramway et les modes actifs (voies cyclables et trottoirs), un travail de re-végétalisation sera réalisé par SYTRAL



Mobilités. L'objectif est de profiter de ces chantiers pour requalifier la voirie et les espaces publics et ainsi mieux faire face au réchauffement climatique.

Question d'un participant en séance : actuellement sur l'avenue Charles de Gaulle, des camions transitent. Est-ce que ces circulations seront maintenues ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'avenue Charles de Gaulle est qualifiée par l'Etat comme une Route à Grande Circulation, notamment pour le passage de convois exceptionnels. Les élus souhaitent trouver une solution pour éviter que des poids lourds passent sur cette avenue, mais aucune n'a émergé à ce jour. A ce stade, le fonctionnement de la RGC sera maintenu sur l'avenue Charles de Gaulle.

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : où sera située la station de tramway à Libération ?

Sarah Emmelin répond que la station est envisagée au bout de la rue du Général Brosset, au niveau du terrain des Maraichers, près du projet de parc.

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : est-ce que le pont SNCF sera élargi ?

Sarah Emmelin indique que le sujet est en cours de discussion et d'études avec la SNCF.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- ***TEOL répond aux besoins actuels pour de courts trajets. Répond-t-il aux besoins d'une urbanisation future ?***

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. SYTRAL Mobilités 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.

- ***Pouvez-vous préciser quelles propriétés sur le cheminement du TEOL auront besoin d'être expropriées et déconstruites et lesquelles présentent un intérêt patrimonial ?***
- ***Sur l'avenue Charles de Gaulle, où sera situé le tracé de TEOL ? Quelle partie de l'avenue sera sujette à des expropriations ?***
- ***Avez-vous déjà une vision de l'impact sur les habitations de la route de Brignais ?***

L'insertion fine du projet sera retravaillée durant le 1er semestre 2025. A ce stade, SYTRAL Mobilités précise que le projet nécessitera l'acquisition d'une vingtaine de bâtiments, mais également de terrains non bâtis. Les éléments seront stabilisés et présentés au public dans le cadre d'une enquête parcellaire. Chaque propriétaire concerné sera contacté et rencontré individuellement par SYTRAL Mobilités.

- ***A combien chiffrez-vous le coût de la variante c par rapport aux autres ?***

Le tracé retenu pour TEOL avec la variante C entre dans le coût objectif de 800 M€.

- ***Pour aller de Libération à Alaï il y a déjà des voies ferrées : ne peut-on pas mutualiser le passage des trains et des trams ?***

Le coût d'une connexion TEOL à l'infrastructure existante TTOL n'a pas été estimé mais serait probablement très élevé, et nécessiterait une étude complexe. Rendre possible une option de mutualisation système tramway/ système train aurait très certainement pour conséquence de sortir le TTOL du réseau ferré national pour exploiter l'ensemble en système tramway (réglementation, sécurité, contingences techniques, etc.).

Par ailleurs, au-delà des complexités d'interface entre les réseaux ferroviaires et urbains et de compatibilité, une connexion du tramway dans le secteur Libération aux voies de TTOL nécessiterait un passage du tramway via la rue François Mermet, la création d'une longue rampe pour monter sur le talus ferroviaire et la démolition de plusieurs bâtiments. De la même manière, une rampe devrait être créée au niveau d'Alaï pour descendre du talus ferroviaire. Ces dispositifs de rampes semblent hors d'échelle en termes de coût et d'aménagement. Ils allongeraient probablement le temps de parcours de la ligne.

Un plébiscite pour un pôle d'échange multimodal avec un parking-relais à Alaï

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin rappelle que le questionnement autour du PEM à Alaï a été largement discuté lors de la concertation. Le besoin d'avoir un rabattement efficace et de bénéficier de stationnement en voiture et à vélo est fortement remonté notamment sur le secteur d'Alaï. Par ailleurs, afin d'améliorer le rabattement vers la nouvelle ligne, une étude sur la restructuration du réseau de bus pour améliorer les connexions vers Alaï sera lancée.

SYTRAL Mobilités a travaillé ces derniers mois sur l'implantation de la station terminus et du PEM d'Alaï. A ce stade, il est envisagé que la station terminus soit localisée en face de la halte ferroviaire d'Alaï, au sein du PEM qui intégrera d'autres fonctionnalités (dont le P+R vélos et le pôle d'échanges bus). Le P+R voitures, dimensionné à 300 places, serait lui localisé au sud, à 5 minutes à pied de la station terminus. Le choix de cette localisation correspond au souhait d'un P+R mutable qui puisse évoluer si un prolongement vers Craponne se réalisait (évolution vers de l'activité, ou du logement).

Elle précise les sujets qui pourront être discutés lors de la concertation continue :

- Services du PEM
- Modalités d'accès et fonctionnement du PEM

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : est-ce possible d'avoir des précisions sur l'emplacement exact de la station terminus et du P+R voitures à Alaï ?

Sarah Emmelin répond que la station terminus est envisagée en face de l'actuelle « Halle aux Chaussures », sur le parking actuel d'Aquavert. Le P+R voitures est quant à lui situé en retrait sur des parcelles en friches appartenant à la Métropole de Lyon et facilement accessibles en voiture depuis l'ouest. Jean-Charles Kohlhaas rappelle que ce site est une friche et non un parc.

Question posée par un participant en séance : que va devenir la piscine d'Aquavert ?

Jean-Charles Kohlhaas indique que la piscine actuelle est en train d'être reconstruite et que la Métropole de Lyon a racheté l'ancien parking afin d'en faire le pôle d'échange multimodal et le cœur d'un futur projet urbain.



Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : comment a été dimensionné le parking relais ? Les 300 places seront-elles suffisantes ?

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que 98% des usagers qui utilisent le réseau TCL viennent à pied. Les stations sont globalement des enjeux de proximité et servent à des habitants ou des salariés qui sont en proximité et qui viennent à pied, en transport ou à vélo. Pour ceux qui n'ont pas d'autres choix, ils viennent en voiture.

Dans la mesure où l'espace public de nos jours est rare, SYTRAL Mobilités souhaite réguler l'usage du parc relais en l'ouvrant aux usagers ne pouvant pas prendre les transports en commun d'une autre manière.

Considérant ces différents éléments, SYTRAL Mobilités a donc estimé le besoin à 300 places pour le P+R d'Alaï.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- ***Quel est le rabattement et plus globalement la réorganisation des lignes de bus pour éviter trop de ruptures de charge et rejoindre Alaï depuis Chaponost ou Francheville le Haut ?***

Comme pour tous les projets de ligne forte de transport en commun, la mise en service de TEOL s'accompagnera d'une restructuration du réseau de surface bus en lien avec les communes concernées afin de faciliter l'accès à la nouvelle ligne. Des études spécifiques seront lancées en tenant compte des attentes évoquées lors de la concertation. Cette réorganisation sera proposée environ 2 ans avant la mise en service de TEOL.

- ***L'accès au P+R Alaï sera -il à partir du chemin des Ifs ?***

L'accès au P+R pour les voitures sera réalisé depuis le chemin des Ifs. L'accès piéton au P+R et le lien avec la station sera réalisé via le cheminement piéton le long des voies de remisage du tramway.

Les réponses techniques aux recommandations de la CNDP

| Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Les estimations de fréquentation au-delà de 2040

Sarah Emmelin indique que les estimations de fréquentation au-delà de 2030 sont réalisées avec le modèle Modely, qui repose sur les documents de planification validés (SCoT, plans de mobilité notamment). Cela permet de projeter la future fréquentation de la ligne.

Retrouvez l'ensemble des éléments de réponse de SYTRAL Mobilités dans le Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable TEOL, [ici](#).

TEOL : entre temps de parcours efficace et qualité de trajets renforcée

Concernant les questionnements liés aux temps de parcours, une étude d'usage va être lancée par SYTRAL Mobilités, accompagné par un cabinet spécialisé. Cette étude sera basée sur une expertise d'usage et sera menée au travers de focus groups et d'une quarantaine d'entretiens individuels d'usagers du réseau TCL.

Retrouvez l'ensemble des éléments de réponse de SYTRAL Mobilités dans le Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable TEOL, [ici](#).

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- ***Quel est le temps de trajet entre Alaï et Montrochet ?***

14 minutes.

- ***Quel est le temps de trajet entre Alaï et Bellecour ?***

26 minutes.

- ***TEOL est-il vraiment plus rapide pour rejoindre Bellecour que l'option bus+métro depuis Tassin ?***

Depuis Alaï, le temps de parcours est équivalent pour rejoindre Bellecour. Depuis Libération, il faut compter 23 min (TEOL+ Métro A) alors qu'il faut entre 18 et 40min actuellement, en fonction de l'horaire et du bus choisi. Les fréquences et amplitudes de TEOL seront largement supérieures aux fréquences et amplitudes des bus actuels. Le temps de trajet sera garanti.

- ***Quel est le temps de trajet entre Sainte-Foy et Part-Dieu ?***

26 minutes (TEOL + métro B).

- ***Quel est le temps de trajet entre Alaï et son terminus ? Ce délai est-il plus rapide que le temps automobile en co-voiturage ?***

La ligne TEOL dans le prolongement de T2 n'est pas conçue pour permettre un temps de trajet optimal de bout en bout. La majeure partie des voyages se fera entre l'ouest et le plateau du 5ème ainsi qu'avec le centre de Lyon et ses connexions aux lignes de métro A et B.

Le temps de parcours total de l'ensemble de la ligne Alaï <> Saint-Priest est de 1h10min environ.



Enseignements de la concertation sur l'exploitation

Sarah Emmelin rappelle que, concernant l'exploitation de la ligne, de nombreux scénarios ont été étudiés et c'est finalement le prolongement de T2 qui a été retenu.

Jean-Charles Kohlhaas précise en réponse à une question Beekast qu'en cas d'incident sur cette longue ligne, il sera possible de poursuivre le service sur certains secteurs.

Un atelier technique¹ a été réalisé lors de concertation préalable afin d'expliquer comment les choix d'exploitation ont été réalisés. La [vidéo de l'atelier est toujours disponible en ligne](#).

Une concertation en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), c'est quoi ?

Sarah Emmelin explique qu'une concertation MECDU a eu lieu du 12 juin au 11 juillet. Cette concertation était organisée par la Métropole, compétente en matière d'urbanisme et sur le PLU-H, afin de présenter les évolutions potentielles des documents d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet TEOL. Le bilan de cette concertation sera délibéré par la Métropole fin septembre, et sera rendu public. Il sera ensuite intégré au dossier d'enquête publique TEOL.

Temps d'échanges

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : quel est le budget actualisé à 2024 du projet TEOL ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'estimation du coût du projet TEOL est toujours de 800 millions d'euros. Il indique par ailleurs, en réponse à une autre question que le budget du Métro E estimé entre 1,5 et 2 milliards d'euros n'a jamais été validé en termes de budget de SYTRAL Mobilités.

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée en séance : quel est le calendrier du projet TEOL ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que la mise en service de TEOL est prévue dans le courant de l'année 2032. Sarah Emmelin précise que le chantier débutera en 2028.

Questions posées sur l'outil Beekast / Réponses apportées a posteriori de la réunion :

- ***Avez-vous fait une étude « bilan carbone » pour la phase travaux ? En effet, les matériaux de construction (béton, acier, ciment, etc.) jouent un rôle prépondérant. Leur production est souvent énergivore et émettrice de CO2 car très dépendante des énergies fossiles.***

Dans le cadre du dossier d'enquête publique un bilan carbone sera présenté. Il inclut la phase travaux. L'enquête publique se tiendra au deuxième semestre 2025.

- ***Quel est le nombre de passagers attendu par jour ?***

A la mise en service, on estime le nombre de voyages entre 50 000 et 55 000 chaque jour.

¹ Lien vers la retransmission de l'atelier technique « Exploitation, modélisation, fréquentation » : https://youtu.be/oG6YgauSZdk?si=UO40JUe_nBnFJ-Ky



- ***Quelles seront les mobilités de demain pour le secteur St Just/St Irénée qui semble être oublié par ce projet ?***

Ce secteur sera intégré à la réflexion sur la réorganisation du réseau de surface bus afin de permettre un rabattement efficace en transports en commun depuis et vers les stations Charcot et Point du Jour. Cette réorganisation sera étudiée 2 ans environ avant la mise en service de TEOL.

La concertation continue

| Séverine Lardellier, Chef de service relations riverains, SYTRAL Mobilités

Séverine Lardellier indique que la concertation continue vise à engager un dialogue sur l'insertion précise du projet. Cela passera par un processus itératif fait d'ateliers avec les élus, de rencontres et d'échanges avec les habitants et les commerçants, ainsi que de réflexions techniques.

Certains éléments du projet seront ouverts à concertation avec le public, d'autres seront uniquement présentés pour informer des choix retenus. In fine, les décisions reviendront aux élus.

Trois séquences de concertation continue sont prévues :

1. Phase 1 > Restitution des éléments de la concertation préalable et explication du projet retenu : jusqu'à fin 2024
2. Phase 2 > Echanges autour de l'insertion dans les secteurs à enjeux : début 2025
3. Phase 3 > Précision sur les effets du projet et les mesures prises en compte pour éviter, réduire et compenser les impacts : printemps 2025

Différentes thématiques pourront être abordées selon les secteurs (cf. les précisions apportées par Sarah Emmelin pour chacun des secteurs).

Pour répondre aux nombreuses questions sur les acquisitions foncières, Séverine Lardellier présente également les étapes du processus foncier mis en place par SYTRAL Mobilités :

2024-2025 : Echanges entre SYTRAL Mobilités et les riverains concernés, selon l'avancée des études :

- Présentation du projet, réponses aux questions,
- Travail sur l'insertion du projet afin de l'optimiser et de limiter ses effets,
- Début du process de discussion en 2 à 2 pour les éventuelles problématiques riveraines (accès, autres etc.)

Mi-2025 : Enquête publique de Déclaration d'Utilité Publique :

- Informer et recueillir les avis des citoyens
- Rendre possible l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet (arrêté DUP)

2026-2027 :

- Processus d'acquisition à l'amiable
- Enquêtes parcellaires : pour informer et recueillir les avis des personnes directement et formellement concernées par ces acquisitions

Enfin, elle invite les habitants à participer aux stands d'information et d'échanges qui seront prochainement organisés par SYTRAL Mobilités. Les dates seront communiquées sur le site internet suivant : [Agenda des rencontres - Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : découvrez le projet - SYTRAL Mobilités \(destinations2026-sytral.fr\)](#)

Elle rappelle comment suivre les actualités du projet (www.sytral.fr/TEOL) et prendre contact avec les chargés de relations riverains sont mobilisés tout au long du projet : tramexpress-contact@sytral.fr

Pour contacter les garants : concertation-teol@garant-cndp.fr

Question posée sur l'outil Beekast / Réponse apportée a posteriori de la réunion : Avez-vous prévu ou pourrez-vous prévoir de tenir un stand d'information un samedi matin sur le marché de Craponne ?

L'agenda des rencontres de la concertation continue est en cours de consolidation et sera mis à jour sur la plateforme de la concertation au lien suivant : [Agenda des rencontres - Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : découvrez le projet - SYTRAL Mobilités \(destinations2026-sytral.fr\)](#)



Conclusions

Claire Bouteloup & Jean-Luc Campagne, garants désignés par la Commission nationale du débat public

Claire Bouteloup remercie SYTRAL Mobilités pour la restitution de l'ensemble des éléments en vue de la concertation continue. Elle rappelle qu'il est possible de contacter les garants si des interrogations majeures persistent.

Jean-Luc Campagne ajoute que lors de la concertation continue, tous les points de vue et opinions ont leur place. Cela permettra de construire et d'affiner le projet, en prenant compte les besoins des habitants. Les garants seront attentifs à ce que la parole de chacun et chacune soit entendue.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

Jean-Charles Kohlhaas remercie l'ensemble des participants et précise que TEOL ne sera pas l'unique solution pour desservir la population de l'Ouest Lyonnais, et que ce projet s'insère dans un projet global de réorganisation du réseau actuel et de développement d'autres modes de transport (renforcement du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais notamment).