

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Projet TEOL :
Tram Express de l'Ouest Lyonnais

Concertation du 6 novembre 2023
au 5 février 2024

Garant.e.s désigné.e.s par la CNDP

Claire Bouteloup

Jean-Luc Campagne

Jacques Finetti

Date de remise du rapport, le 05 mars 2024



Table des matières

Avant-propos	4
Synthèse pour les décideurs et pour le public	5
Les enseignements clefs de la concertation préalable	5
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants et de la garante, formulées à l'issue de la concertation préalable	6
Introduction.....	9
Le projet TEOL objet de la concertation	9
La saisine de la CNDP	12
Garantir le droit à l'information et à la participation	12
Le travail préparatoire des garant.e.s	14
Les résultats de l'étude de contexte	14
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	15
Avis sur le déroulement de la concertation	22
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	22
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	23
Synthèse des arguments exprimés	28
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	28
<i>Opportunité du projet</i>	28
<i>Pertinence du mode</i>	29
<i>Les différents tracés envisageables</i>	29
<i>Pertinence de la localisation des stations</i>	31
<i>Enjeux d'insertion dans l'aménagement urbain</i>	31
<i>Enjeux d'insertion en lien avec les problématiques de circulation automobile</i>	31
<i>Enjeux d'insertion en lien avec les autres possibilités de transport en commun, de rabattement et les modes actifs</i>	32
<i>Conditions de fonctionnement du TEOL</i>	33
<i>Impact des travaux</i>	33
<i>Impact sur les riverains, les commerçants et le sujet des compensations</i>	33
<i>Sur le processus de concertation</i>	34
Évolution du projet résultant de la concertation	34
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	35
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse.....	35
Recommandations des garants et de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	36
Liste des annexes.....	37

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 05 mars 2024 sous format PDF non modifiable à Sytral Mobilités, responsable du projet, pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) <https://www.sytral.fr/669-teol.htm>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Sytral Mobilités publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation préalable

Le projet Tram Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) arrive à la suite de deux autres projets de mobilité sur le même secteur qui ont été abandonnés : le transport par câble entre Francheville et Lyon (concertation du 15/11 2021 au 15/02/2022) qui a fait l'objet de fortes oppositions et le projet de métro E (concertation du 4/03 au 6/05/2019) qui avait suscité de nombreuses attentes mais qui a été abandonné car jugé trop coûteux par décision du conseil d'administration de Sytral Mobilités le 24/10/2023.

En amont de la concertation préalable, et au-delà du comité de pilotage du projet, le maître d'ouvrage a réalisé des réunions avec chaque commune directement concernée par le trajet envisagé, avec des communes voisines et avec des représentants d'usagers.

Cette concertation a duré 3 mois du 6/11/2023 au 05/02/2024 et a articulé :

- 25 rencontres de formats différents : réunions publiques, débats mobiles, porte à porte, ateliers et réunions spécifiques,
- Des outils d'information et d'expression sous formes papier et numérique : flyers, dossier et annexe technique, articles de presse, registres, site et plateforme participative, etc.

Au total, 2200 personnes ont participé aux rencontres, 352 contributions papier ou courriers mail et 605 contributions internet ont été recueillies.

L'équipe technique de Sytral Mobilités s'est fortement impliquée pour favoriser l'utilité de ce processus de concertation. L'écoute des besoins, préoccupations et propositions, a été réelle de notre point de vue, comme l'attestent les documents produits en cours de concertation en particulier ceux nécessaires pour les ateliers organisés dans le dernier temps de la concertation.

TEOL a suscité des avis pluriels, favorables ou défavorables à l'opportunité, parfois passionnés mais sans nuire à la qualité des échanges, dont voici les grandes orientations :

- TEOL apporterait une solution utile pour relier l'Ouest lyonnais au centre de Lyon, sans pour autant apporter une grande évolution : une bonne partie des usagers potentiels rallient d'ores et déjà Gorge de Loup (métro D) grâce à des bus rapides et, de là, le centre de Lyon, et que les hypothèses temporelles de travail sont 2030-2040 donnant le sentiment d'un manque de vision très long terme.
- Pour certains - notamment dans le 5e arrondissement - le projet de tram semble attendu du fait d'une desserte difficile liée à la topographie de l'arrondissement.
- Pour d'autres (et notamment plus lointains), il apparaît comme un pis-aller au projet de métro, avec des doutes sur l'intérêt et la réalité du moindre investissement que représente TEOL au regard du métro, et de vives inquiétudes sur les impacts de TEOL sur l'urbanisme (circulation automobile, places de parking, expropriations, etc).

Plus précisément, les sujets abordés lors de ces 3 mois concernent à la fois les sujets explicitement soumis à la concertation par Sytral Mobilités mais aussi des questionnements embrassant plus large.

Ainsi, ont été soulevés notamment des questions et propositions concernant :

- Les options de tracé et d'emplacement de stations proposées, en lien avec des enjeux de desserte et d'insertion urbaine du projet ayant conduit d'ailleurs à rouvrir une option (dite "C" présente dans le dossier de concertation mais initialement écartée par le maître d'ouvrage),
- L'opportunité du tram express pour "désenclaver" certains secteurs au regard de la situation actuelle et des alternatives possibles,
- Le périmètre du projet, avec la suggestion d'un prolongement à Craponne (voir au-delà) afin que TEOL puisse avoir des effets de désengorgement de Craponne, Grézieu-la-Varenne et Tassin,
- Les impacts locaux pendant les travaux et à long terme (nuisances sonores, pertes de places de stationnement et de possibilités de circulation, pollution de l'air, etc) , et leur compensation,

- Le matériel (les rames) : capacités de transport, capacités et risques face aux pentes à gravir...
- Les modalités d'exploitation : fréquences (notamment hors des heures de pointes) et plage horaire (y compris les week-end), , fonctionnement du P+R 7 jours sur 7 ...
- L'insertion dans le réseau global, dont une confirmation de l'intérêt et du besoin de conforter les lignes de bus fortes (vers Gorge de Loup) et des craintes sur le fonctionnement du T2 ;
- L'intermodalité et le rabattement en particulier sur Alai concernant les cyclistes, l'automobile (parking relais P+R), le tram train TTOL.
- Enfin, lors des dernières semaines des observations questionnent la fiabilité des informations communiquées par le maître d'ouvrage en matière de temps de trajet (gains de temps espérés avec TEOL) et la remise dans l'actualité du projet de l'option de tracé C qui a été peu travaillée lors des réunions. Elles ont également été marquées par une mobilisation complémentaire de la part :
 - o Des communes de Tassin et Craponne à travers deux questionnaires mis en ligne à destination des habitants,
 - o Des communes de Tassin, Craponne, Sainte Foy lès Lyon et d'élus de la Métropole faisant part de leurs questionnements, attentes et positions à Sytral Mobilités et aux garants.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants et de la garante, formulées à l'issue de la concertation préalable

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse
1.Apporter des réponses aux questionnements formulés sur la fiabilité des informations concernant les temps de parcours Au regard de certaines contestations, Sytral Mobilités est invité à préciser, et ajuster si besoin, les éléments d'information sur les temps de parcours actuels et les temps de parcours projetés avec TEOL. En fonction, une expertise complémentaire et indépendante, mandatée par la CNDP, pourrait s'avérer opportune.
2.Compléter les éléments permettant une analyse comparée des trois variantes Veiller à ce que les niveaux d'information sur les caractéristiques et éléments d'analyse des trois variantes de tracé proposées à Tassin (dont l'option C proposée en fin de concertation préalable) soient les mêmes, pour permettre une lecture comparée par le public.
3.Apporter des réponses aux questionnements sur les alternatives de tracé et infrastructures Répondre sur les éléments d'analyse et d'arbitrage concernant les alternatives proposées par le public (par exemple, la connexion à Gerland, la prolongation vers Craponne ou vers l'est, etc.) et les infrastructures demandées (Pole d'Echanges Multimodal) et les impacts (notamment fonciers et environnementaux)
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, afin d'apporter réponse aux questions portant sur le caractère suffisant de la capacité de transport de TEOL à moyen terme.

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

Prévoir un temps de restitution de la concertation préalable donnant à voir les préoccupations, besoins, attentes exprimés, les points plus spécifiques à travailler en concertation continue, et la place de la concertation et des contributions du public (les principales marges de discussion, ...).

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

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 continue dès que possible.

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.

2.3 Approfondir sur le principe d'une expertise plurielle intégrant les usagers, les points techniques particuliers, dont les points sujets à controverses (notamment le sujet des temps de parcours en bus, ...) ou d'autres (gestion de l'extraction d'air pollué des tunnels, ...).

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).

3. Poursuivre la recherche de l'intérêt commun allant de la vision territoriale aux enjeux locaux

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 (expropriations de terrain et/ou de constructions) : 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).

3.2 Veiller à la transparence globale des impacts fonciers et des dispositifs d'évitement, réduction, compensation.

3.3 Prendre en compte les problématiques spécifiques de la phase chantier, qu'il s'agisse de nuisances sonores, transport des matériaux, gestion des accessibilités, etc. (sur les quartiers impactés directement ou indirectement, et notamment sur les secteurs concernés par le chantier du tunnelier à Ménival,...)

3.4 Permettre aux usagers et riverains de comprendre et visualiser comment la phase de travaux se traduira concrètement sur leur territoire (calendrier global, étapes, adaptations du réseau bus et de son fonctionnement, plans de circulation, livraisons, accessibilité aux commerces, équipements, services, propriété, ...).

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.

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 Tram Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)

4. Mettre en place un observatoire participatif des effets du projet

Suite aux questionnements issus de la concertation, et au vu des objectifs du projet en termes de contribution à la réduction des gaz à effet de serre sur le territoire de la Métropole, les garants invitent Sytral Mobilités à envisager la mise en place d'un observatoire en concertation avec les parties prenantes (associations d'usagers, conseils de quartier, etc) sur les impacts (fonciers, sur la biodiversité, etc) et effets du projet TEOL à plusieurs années (fréquentations constatées, effets de rebattement mesurés, etc).

Introduction

Le projet TEOL objet de la concertation

Un projet porté et décidé par Sytral Mobilités.

Le projet TEOL 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.

Un projet de desserte structurante pour répondre à des besoins en transport en commun

Le projet TEOL s'inscrit dans la nécessité d'une desserte structurante en transport en commun sur un territoire qui s'étend sur quatre communes : Francheville, Tassin-la-Demi-Lune, Sainte-Foy-lès-Lyon et Lyon – les arrondissements concernés sont le 5ème, le 2ème et le 7ème.

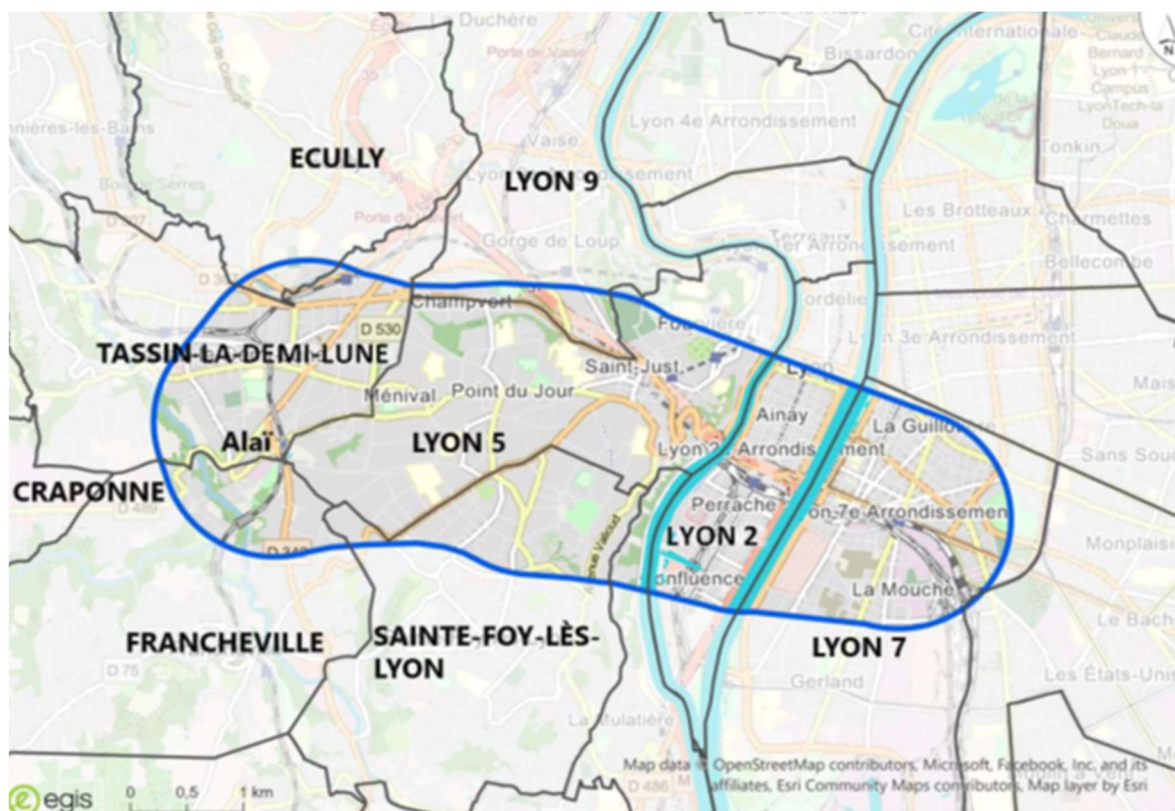


Figure 1 : périmètre du projet (source : Sytral Mobilités)

Le périmètre du projet se compose de deux territoires avec des caractéristiques distinctes : à l'est de la Saône, les 2ème et 7ème arrondissements de Lyon disposent d'un réseau de transport en commun dense alors qu'à l'Ouest de la Saône, sur le plateau du 5ème arrondissement de Lyon et les communes de Francheville, Tassin-la-Demi-Lune et Sainte-Foy-lès-Lyon, la desserte en transport en commun est moins dense.

La partie Est, plus centrale, est dotée d'un maillage dense en modes lourds et bus, multipliant les points de correspondances et pôles d'échanges multimodaux, avec des fréquences importantes. Elle est notamment desservie par le métro A et les tramways T1 et T2.

La partie Ouest du territoire est quant à elle desservie principalement par le funiculaire vers Saint Just et des lignes de bus.

Le territoire est également desservi par le tram train de l'Ouest lyonnais (lignes exploitées sous l'autorité de la Région Auvergne Rhône-Alpes). Il se compose de trois branches partant de la Gare de Saint Paul et se dirigeant respectivement vers Saint-Bel, Brignais et Lozanne, avec des fréquences différentes selon les axes.

Des études sont en cours pour permettre une modernisation de la branche de Lozanne (électrification, tunnel des Deux Amants...) et un passage à terme au ¼ d'heure sur les trois branches, ainsi qu'un prolongement de la branche de Brignais vers Givors.

C'est sur la branche en direction de Brignais que se trouve la Gare d'Alaï. Celle-ci n'enregistre pas à ce jour une fréquentation très importante (38.000 voyageurs/an en 2021).

Les capacités et la régularité de ces lignes ne suffisent actuellement pas à répondre au besoin de déplacement du secteur. De plus, les liaisons bus sont dégradées par la congestion des voiries.

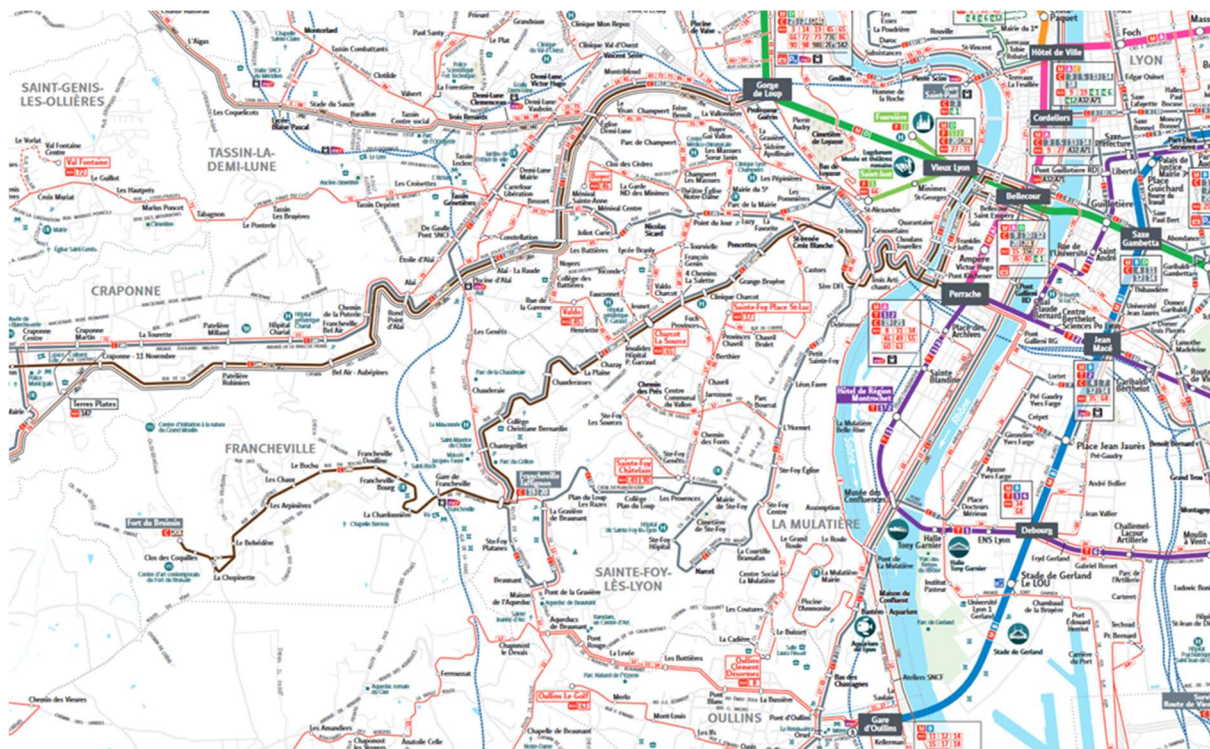


Figure 2 : Carte des lignes de transports structurantes du territoire

Une étude de desserte en mode métro (Projet Métro E) a été réalisée entre Alaï à Tassin-la-Demi-Lune et Lyon centre de novembre 2016 à janvier 2018. Elle a donné lieu à une concertation préalable, sous l'égide de deux garants de la CNDP s'est déroulée du 4 mars au 6 mai 2019 suivie d'une concertation continue. Par ailleurs une consultation publique « Métros » s'est tenue du 21 octobre au 15 décembre 2021 qui avait pour but de faire émerger des priorités pour les mobilités de demain.

La concertation Métro E et la consultation ont confirmé l'opportunité et la nécessité d'améliorer les mobilités entre les secteurs d'Alaï / Libération, le plateau du 5^e arrondissement de Lyon et la Presqu'île avec une connexion en rive gauche du Rhône au métro B.

Néanmoins, au regard des investissements à réaliser sur l'ensemble du territoire de l'établissement public et des besoins spécifiques au secteur traversé entre Alaï et le centre de Lyon, Sytral Mobilités a considéré le métro souterrain surdimensionné par rapport à la densité du secteur et très onéreux puisqu'il grèverait les possibilités d'investissement sur les autres secteurs de la Métropole et de l'établissement public, tout en étant potentiellement mis en service à une échéance trop lointaine.

Lors de la séance du 24 octobre 2022, le Conseil d'Administration de Sytral Mobilités a voté la fin des études relatives à la réalisation du projet de métro E et la clôture de la concertation continue et s'est prononcé en faveur de la poursuite des études de la ligne de Tramway Express de L'Ouest Lyonnais et de la saisine de la CNDP pour ce projet.

Un projet dont l'opportunité, le tracé, les modalités et le fonctionnement sont soumis à la concertation préalable

Suite aux études de faisabilités lancées à l'automne 2022, et à l'étude de contexte conduite par Sytral Mobilités avec l'AMO Algoé Consultants, le Conseil d'administration de Sytral Mobilités réuni le 6 juillet 2023 a décidé de présenter lors de la concertation préalable le tracé et ses alternatives suivantes :

- A l'ouest, entre Alaï et Ménival, un tracé en surface avec 2 options : un tracé direct via la rue Joliot Curie et une autre alternative via le quartier Libération, l'avenue Charles De Gaulle et le Chemin de la Raude.
- Sous le plateau du 5ème, entre Ménival et la Saône, deux stations souterraines sont envisagées afin de desservir le Point du Jour puis Charcot/Saint-Luc. La station Saint Irénée a été écartée compte-tenu d'une offre de transport déjà importante sur le secteur.
- A l'arrivée à Lyon centre, la ligne traversera la Saône grâce à la création d'un nouvel ouvrage d'art et viendra se connecter au réseau existant (T1/T2) cours Suchet ou rue Montrochet.

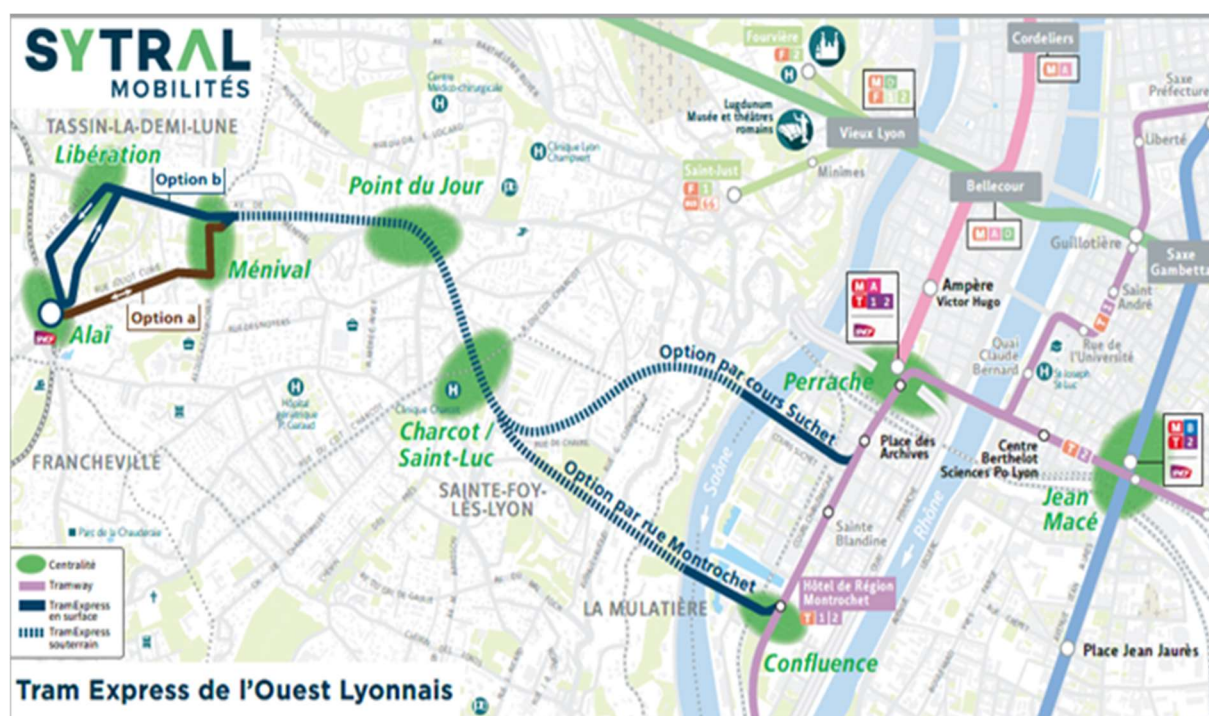


Figure 3 : L'itinéraire projeté et ses variantes, tel que présenté à la concertation

Coût estimatif du projet :

Le coût du projet de tram express de l'ouest lyonnais est, à ce stade, estimé à 800 millions d'euros sur le tracé de référence présenté ci-dessus.

Calendrier prévisionnel :

Si le projet est mené à son terme, la mise en service du tram est projetée pour 2032. D'ici là, des étapes décisionnelles jalonnent l'avancement du projet, notamment suite à :

1. la concertation préalable, au printemps 2024
2. la/les enquête(s) publique(s) en 2025-2026.

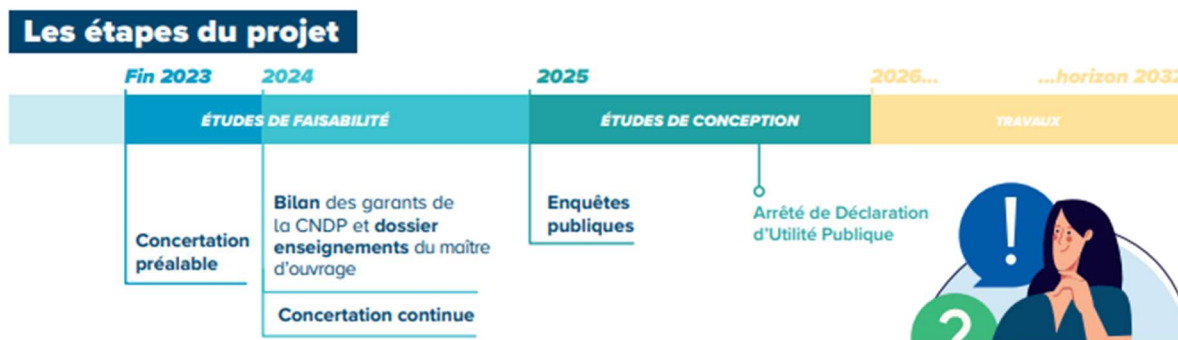


Figure 4 : Les étapes du projet (issu du flyer d'information réalisé par Sytral Mobilités).

La saisine de la CNDP

• Contexte de la concertation

La concertation préalable sur le projet TEOL a lieu sur la base de premières études d'opportunité et de faisabilité, permettant de caractériser la situation territoriale et formuler une proposition et des variantes techniques réalistes concernant le tracé (plusieurs options de stations et de tracés). Elle repose également sur un socle de connaissances techniques issues des projets précédents, et notamment du métro E.

Des alternatives ont d'ores et déjà été étudiées et sont présentées dans le dossier de concertation tout en étant a priori écartées par Sytral Mobilités pour des raisons techniques ou financières (cf. pages 31-37 du dossier de concertation : par exemple, sur le secteur ouest, une variante souterraine ou un tracé en aller-retour entre Alaï et Ménival).

Des sujets ne seront affinés que par la suite, concernant le fonctionnement du tram (fréquences, etc) et son raccordement au réseau existant, les aménagements plus précis des rues, etc.

• Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 7 décembre 2022, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-8 et a désigné Madame Claire Bouteloup, Monsieur Jean-Luc Campagne et Monsieur Jacques Finetti comme garant.e.s de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif aux éléments suivants :

- Ce projet faisant suite à l'abandon du projet de ligne de métro E qui avait donné lieu à concertation préalable sous l'égide de garants de la CNDP puis à concertation continue, il conviendra de bien différencier auprès du public cette concertation de celle qui s'est déroulée sur le projet de métro. En effet, l'enjeu est de remobiliser le public pour débattre de l'élaboration de ce nouveau projet ;
- Le public doit pouvoir débattre de l'opportunité de ce projet, au regard des enjeux identifiés par le maître d'ouvrage : proposer une alternative rapide et efficace à la voiture individuelle pour les habitants des secteurs directement desservis, mais aussi pour ceux arrivant de l'ouest lyonnais; améliorer le cadre de vie des riverains et usagers, le projet s'articulant avec la mise en œuvre de la Zone à Faible Emission (ZFE) ;
- Le territoire concerné par le projet de tracé du tramway entre Lyon et Tassin-la-Demi-Lune s'étend sur quatre communes : Francheville, Tassin-la-Demi-Lune, Sainte-Foy-lès-Lyon et Lyon, celles-ci présentant de fortes disparités de densités, une attention particulière devra être portée à l'équité territoriale dans cette concertation, dont la mobilisation de certains publics pourrait demander des efforts dédiés pour inclure les habitants habituellement peu associés aux prises de décision. Comment intégrer aux débats les acteurs les plus éloignés des travaux ? Les salariés des pôles d'activités qui ne sont pas encore connectés au réseau de transports en commun existants et qui utilisent l'automobile pour leurs déplacements quotidiens sur le tracé ?

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Les résultats de l'étude de contexte

A l'issue de l'étude de contexte, les garants ont souligné, en synthèse, les éléments suivants.

TEOL semble faire écho à **des besoins pluriels**, entre mobilités courtes à Lyon 5 et mobilités à l'échelle suburbaine au-delà du tracé proposé, et concernant des publics d'âges variés et à des moments variés également (des collégiens aux étudiants pour se rendre à leur établissement scolaire, trajets professionnels, trajets de loisirs - en week-end ou pour se rendre à des équipements sportifs – etc.).

Les avis semblent divisés, selon les "qualités" du projet, selon l'ancrage géographique des personnes (résidence, activité professionnelle) et leurs perspectives personnelles et professionnelles à long terme sur le territoire.

Ainsi, de nombreux sujets de convergences et de divergences sont soulevés concernant le projet TEOL :

Des convergences sur :

- L'opportunité d'une solution fiable et rapide de mobilité dans l'Ouest Lyonnais,
- Le besoin d'une approche globale des mobilités sur le secteur et à l'échelle de la Métropole (tramway, bus, vélos, etc.),
- Le fait que l'opportunité du TEOL dépend à la fois :
 - o des gains de temps et de fiabilité qui seront réalisés par les usagers des transports en commun,
 - o et de son efficacité réelle quant au rabattement du trafic routier vers les transports en commun et des changements de pratiques,
- Le besoin d'ajuster la mobilité de ce secteur dès aujourd'hui, en attendant la mise en œuvre du TEOL,
- La nécessité de penser la ligne TEOL dans une analyse englobant ensemble les sujets de la mobilité, de l'aménagement urbain et des dimensions socio-économiques associées (logement, activités économiques, etc.)

Des points de vues divisés quant à :

- La nécessité d'un mode de transport lourd pour l'Ouest de la Métropole,
- Un principe d'une desserte de surface,
- La combinaison / compétition entre les différents modes de déplacement (piétons, vélos, transports en commun, automobiles,...)

Des divergences, qui peuvent devenir des points de crispation, concernant notamment :

- Le choix du ou des tracés qui impacte différemment les secteurs concernés, en particulier lorsqu'il s'agit de dessertes de surface,
- L'impact du tracé en aérien sur la circulation automobile, sur l'aménagement urbain, sur l'activité économique,
- L'impact du chantier pendant sa période de réalisation en particulier pour la construction des stations, le fonctionnement du tunnelier, la mise en place des voies...
- La problématique du rabattement des déplacements actuels (inciter à ne plus utiliser la voiture) en particulier pour les territoires éloignés de l'ouest lyonnais
- La nécessité de nouveaux parkings relais à l'extrémité Ouest.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

• Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Dans le cadre de l'étude de contexte entre avril et juillet 2023, les garants ont réalisé 42 prises de contact, qui ont conduit à 27 entretiens en présentiel et distanciel dont :

- 10 avec des élus locaux :
- 6 avec activités socio-économiques (commerce, formation, ...)
- 11 avec des potentiels usagers ou leurs représentants et associations environnementales, tels que des associations et collectifs en faveur de la mobilité cycliste ou concernant le handicap, des conseils de quartiers, etc.

Chaque entretien avait pour objectif d'appréhender la perception du projet, les besoins et la manière dont le projet y répondrait, ainsi que les attentes, craintes et suggestions quant à la concertation à venir.

A l'issue de l'étude de contexte, les garants soulignent :

- Un contexte politique particulier, avec les élections municipales à venir en 2026 ;
- Un processus décisionnel en amont de la concertation : en lien avec les études techniques et économiques, des choix ont été pris lors des COPIL réunissant les communes concernées et qui ont pu générer des tensions politiques.
- Si l'idée d'un projet structurant fait l'unanimité, le projet Métro E était soutenu par tous les élus concernés et son abandon a pu générer une frustration.
- Le gain de temps de parcours doit être déterminant et démontré en particulier pour les résidents les plus éloignés du centre-ville.
- Le besoin de crédibiliser le projet par son inscription dans un projet de déplacements à l'échelon métropolitain.
- Une relative crainte de désintérêt pour le projet (un de plus) par la majorité des habitants et, en parallèle, des oppositions qui pourraient être dures.
- Plus largement, la prise de conscience des habitants sur la problématique de la circulation automobile, ainsi que les cadres et orientations en place invitant à un changement en la matière (ZFE, obligation de l'Etat vis-à-vis des réductions de gaz à effet de serre d'ici 2040 / diminution du trafic de 40%) encouragent la projection sur les transports en commun et la réflexion sur l'accompagnement au changement des comportements et pratiques.

Ils recommandent donc, pour la concertation préalable :

Concernant les contenus à donner à voir et questionner lors de la concertation, de :

- Faire et mettre en discussion le récit de l'histoire du projet pour favoriser la compréhension des choix et arbitrages passés, notamment dans le contexte de l'abandon du projet de métro E sur une desserte équivalente
- Expliciter et rendre lisibles l'ensemble des éléments techniques disponibles issus des investigations préalables et en cours, de manière complète, accessible et lisible.
- Resituer le projet dans une vision élargie des mobilités pour une vision globale de la situation actuelle et des perspectives (connexions, intermodalités, mobilités douces,...), d'une part, pour une clarification des rôles des différents acteurs, d'autre part (notamment entre Sytral Mobilités et la Métropole).

- Questionner l'opportunité du projet au bon niveau : comme pour toute concertation préalable, il s'agira d'aborder la question de l'opportunité du projet. La recommandation est l'aborder en termes de pertinence, dans le cadre d'une vision plus large - dans quelle mesure le projet TEOL apporterait-il une réponse adaptée aux problématiques de mobilités sur le territoire, et à quelles conditions ? - et au regard des alternatives éventuelles.
- Construire avec les différents acteurs du territoire pour prendre en compte la pluralité des besoins, au-delà des divergences et stratégies politiques

Concernant les modalités de concertation

- Articuler les différents cercles de concertation en versant à la concertation du public ce qu'il ressort des échanges menés par ailleurs avec les acteurs du territoire et en faisant ressortir ce qui est partagé dans la vision des mobilités de ce secteur de l'Ouest lyonnais, ce qui est sujet à discussion, les différentes alternatives proposées ou les propositions faites en matière d'adaptation du projet.
- Proposer des modalités variées de concertation (numérique et présentiels, différents formats et horaires de rencontres, qualités d'accessibilité, etc.) ...
- ... et les articuler entre elles de sorte à ce que les unes alimentent les autres et inversement, notamment en travaillant sur la mise en visibilité et la traçabilité des arguments et propositions formulées au fil de l'eau dans les supports informatifs produits pendant la concertation (au-delà des documents informatifs initiaux : comptes-rendus ou autres).
- Cibler la démarche d'approfondissement (sur des thématiques ou des problématiques localisées - foncier, insertion, etc.) et proposer un cadre d'échange permettant à la fois l'écoute et la compréhension, des apports techniques et un travail collectif sur des propositions.
- Parler à la fois du projet en fonctionnement et des solutions de mobilité en période intermédiaire entre aujourd'hui et la mise en service.
- Anticiper – en vue de la concertation continue - les modalités de concertation et accompagnement des habitants et acteurs socio-économiques qui seraient directement impactés par le projet (propriétaires fonciers, résidents, commerçants et artisans riverains, etc (expropriations, pertes de solutions de stationnement ou chargement/déchargement, pertes de facilités d'accès, nuisances pendant les travaux).
- Séquencer le processus pour une logique de progression des échanges, par exemple avec :
 - 1/ Le récit du projet, l'éclairage des décisions > questionnement de l'opportunité par rapport aux besoins du territoire de l'Ouest lyonnais et des alternatives au projet (dont statu quo).
 - 2/ De la vision globale à la vision locale > questionnement des alternatives de tracé en lien avec les besoins dans le périmètre du projet et au-delà sur les sujets de l'interconnexion et de l'intermodalité notamment.
 - 3/ L'insertion dans les réalités du territoire et des usagers > questionnement des conditions de réalisation du projet, notamment pour ce qui concerne son insertion, le sujet de l'accessibilité, ainsi que les problématiques de chantier.

Cette progression des échanges nécessite :

 - l'ouverture à tous les sujets portés par le public tout au long du processus
 - la mise à disposition rapide (en ligne notamment) des compte-rendu et des éléments de réponse aux questions posées.
 - l'anticipation de la restitution au public des résultats de la concertation
- Compte tenu du contexte (historique et tensions perceptibles sur le territoire en matière de mobilité) et des enjeux d'information, d'appropriation des thématiques et d'implication du public dans la démarche progressive, prendre le temps de la concertation avec une durée de processus de 3 mois.

Mobiliser pour favoriser une large participation

- Face à un risque de lassitude des acteurs et des citoyens vis-à-vis de la multiplication des démarches de concertation et de l'abandon du projet de Métro E, veiller à la communication amont et mobiliser les publics grâce à des formats innovants et en donnant à voir à la fois l'enjeu collectif du projet et comment la participation peut agir sur le projet (en quoi la concertation préalable va nourrir la décision sur l'opportunité du projet, son adaptation, son insertion dans le territoire etc.)
- En amont, multiplier et diversifier les canaux de communication et s'appuyer sur les réseaux (liens avec acteurs des territoires) en tenant compte de la pluralité des usagers et des impactés potentiels (par exemple, comment toucher les automobilistes ?) : radios et presses locales, journaux municipaux, organismes et collectifs liés à la mobilité, organismes et collectifs liés à la citoyenneté, etc.
- Réfléchir également à la communication pendant la concertation : comment s'appuyer sur les médias locaux pour donner à voir des informations et les teneurs des débats au fil de la concertation ?

● **La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet**

Ce projet émerge après 2 autres projets de mobilité sur le même secteur, dont celui d'un métro qui avait suscité de nombreuses attentes.

En amont de la concertation préalable, et au-delà du comité de pilotage du projet, le maître d'ouvrage a réalisé des réunions avec chaque commune directement concernée par le trajet envisagé, avec des communes voisines et avec des représentants d'usagers et conseils de quartier.

En amont de la concertation préalable, des actions de communication ont annoncé le dispositif à partir de fin septembre : sur le site internet du maître d'ouvrage, par la distribution de dépliants, flyers, affiches, etc auprès des acteurs relais (communes, presse, TCL notamment)

La concertation préalable a duré 3 mois et a articulé différents types de rencontres - réunions publiques, débats mobiles, porte à porte et réunions spécifiques - et d'outils d'information et d'expression sous formes papier et numérique : flyers, dossier et annexe technique, articles de presse, registres, site et plateforme participative, etc.

Les rencontres de concertation ont été organisées selon une progression temporelle (cf ci-dessous) et des cercles de « concernement » :

- Pour tous, une communication et information larges à travers le site internet, des articles de presse, les lieux TCL (affichage dans le métro et les bus, notamment), la plateforme participative ;

Au total, 37 publications ont été diffusées tous réseaux sociaux confondus, et 5 vidéos ont été mises en ligne sur la chaîne YouTube de Sytral Mobilités (4,6k abonnés). Les posts ayant le plus mobilisé sont ceux sur l'ouverture de la concertation (3 nov.) et ceux sur l'annonce de la 3e option d'insertion à l'ouest (2 février), qui ont tous deux été diffusés de façon synchronisée avec un communiqué de presse. Les différentes rencontres publiques ont été relayées sur Twitter et Facebook, avec identification des pages des communes concernées le cas échéant.

- Dans chaque arrondissement de Lyon et chaque commune traversée par le trajet :
 - 1 réunion publique (en salle),
 - 1 "stand mobile" c'est-à-dire un stand installé dans un lieu public en extérieur
- Des porte à porte visant les commerçants dans le 5e arrondissement, à Tassin et Ste Foy lès Lyon,
- A Craponne, commune voisine, 1 stand mobile a eu lieu.

A noter : initialement, un rendez-vous de type forum avait été proposé à la Municipalité de Craponne ; pour différentes raisons indépendantes de la volonté du maître d'ouvrage, cette rencontre n'a pu avoir lieu sous cette forme et a été transformée en stand sur le marché.

- Des réunions spécifiques avec, respectivement, les représentants des usagers handicapés et les entreprises et employeurs.

Le dispositif

-  Des rencontres ciblées avec les **élus et les acteurs locaux** associatifs et institutionnels.
-  Une **soirée d'ouverture** le 8 novembre 2023.
-  **6 réunions publiques de proximité** sous format atelier les 14 et 20 novembre 2023, les 5, 6 et 12 décembre 2023 et le 9 janvier 2024.
-  **14 rencontres de proximité** : stands mobiles, porte-à-porte commerçants, cafés lycées, stands...
-  **3 ateliers** thématiques et techniques.
-  Des rencontres ciblées avec les acteurs économiques et les associations de personnes **en situation de handicap** (sur invitation).
-  **1 plateforme numérique** pour participer et retrouver toutes les informations : www.sytral.fr/TEOL
-  Des registres de participation et des dossiers de concertation disponibles sur les **lieux de concertation**.

Toutes les modalités pratiques (agenda, inscriptions) sur www.sytral.fr/TEOL

Figure 5 : extraits de documents d'information réalisés par le maître d'ouvrage concernant le dispositif de rencontres



S'informer et participer, mode d'emploi.

Pour apporter votre contribution et donner votre avis

→ **registres** accessibles dans les lieux de la concertation plateforme participative en ligne sur (www.sytral.fr TEOL) et nombreuses rencontres dans vos communes

Des rencontres près de chez vous !

→ Réunion publique d'ouverture :

mercredi 8 novembre 2023 à 19H
à l'espace de l'Ouest Lyonnais
(6 rue Nicolas Sicard 69005 LYON)
et retransmise en ligne
(lien disponible le jour même sur le site www.sytral.fr/TEOL)

→ **Des stands de proximité**, des ateliers thématiques (sur inscription) et des rencontres plus spécifiques sur invitation (PMR, entreprises, commerçants).

→ Des réunions publiques à :

- Sainte-Foy-lès-Lyon (14/11)
- Lyon 7^e (20/11)
- Tassin la Demi-Lune (05/12)
- Francheville (06/12)
- Lyon 5^e (12/12)
- Lyon 2^e et La Mulatière (09/01)

►►► Retrouvez toutes les modalités pratiques sur www.sytral.fr/TEOL et pages 72 et suivantes du dossier de concertation.



En savoir +
infos, avis, inscriptions
www.sytral.fr/TEOL

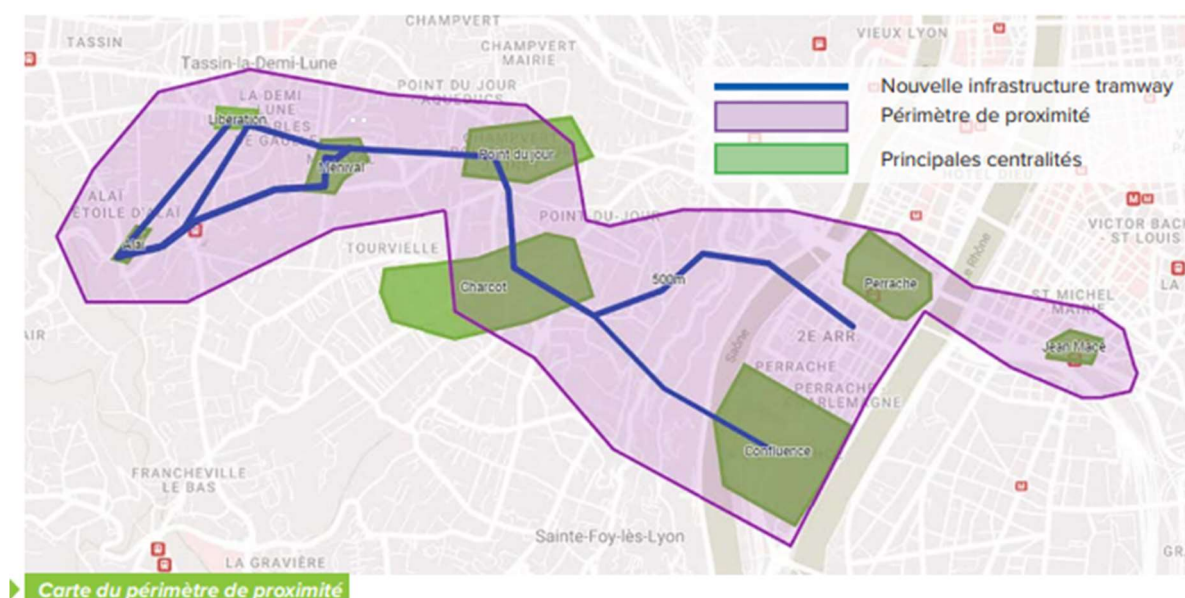


Figure 6 : issue des documents du maître d'ouvrage : carte analysant les périmètres à prendre en compte dans la mise en œuvre de la concertation

Figure 7 : extrait d'un document de communication du maître d'ouvrage, expliquant la logique du dispositif.

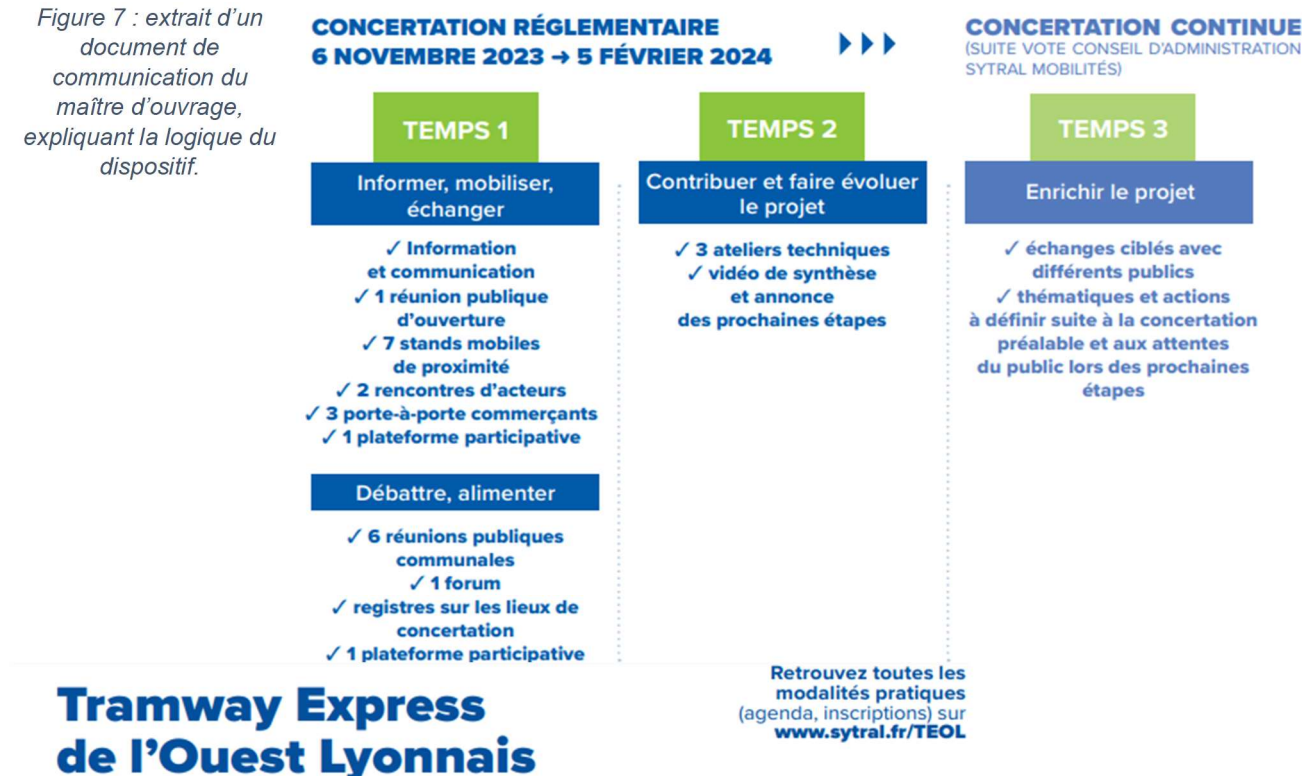


Figure 8 : programme global des rencontres de concertation, extrait d'un document de communication du maître d'ouvrage

Du 6 novembre 2023 au 5 février 2024, venez débattre du projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais avec SYTRAL Mobilités !

De nombreuses rencontres organisées pour vous informer, donner votre avis et contribuer au projet TEOL :

Une réunion publique d'ouverture à l'Espace de l'Ouest Lyonnais et retransmise en ligne le 8 novembre à 19h.

SAINTE-FOY-LÈS-LYON Sur la place Saint-Luc, le 9 novembre - 16h-19h. En réunion publique à l'Ellipse, 25 rue Sainte-Barbe 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon, le 14 novembre - 19h. LYON 7^e Sur le marché place Jean Macé, le 15 novembre - 9h-12h. En réunion publique à la Mairie du 7^e, le 20 novembre - 19h. CRAPONNE Sur le marché, le 25 novembre - 9h-12h. FRANCHEVILLE Dans la galerie marchande de Carrefour Francheville, le 30 novembre - 16h-19h. En réunion publique à l'IRIS, 1 montée des Roches 69340 Francheville, le 6 décembre - 19h.	TASSIN LA DEMI-LUNE Sur le marché de la promenade des Tuileries, le 24 novembre - 9h-12h. En réunion publique à l'Atrium, 35 avenue du 8 mai 1945 69160 Tassin la Demi-Lune, le 5 décembre - 19h. LYON 5^e Au Lycée Branly, le 5 décembre - 12h-14h. À la bibliothèque du Point-du-jour, le 6 décembre - 9h30-12h30. En réunion publique aux Minimes, 65 rue des Aqueducs, 69005 Lyon, le 12 décembre - 19h. Devant la résidence Allix, le 14 décembre - 16h30-19h30. LYON 2^e ET LA MULATIÈRE Sur la place des Archives, le 13 décembre - 15h-18h. En réunion publique, le 9 janvier - 18h30.
--	--

Au final, le maître d'ouvrage a respecté les engagements qui avaient été co-construits avec les garants dans la phase préparatoire de la concertation, avec un dispositif de concertation complet et conforme à ce qui était demandé (dans la limite des possibilités négociées avec les communes) :

- Des modalités diverses et complémentaires ...
- ... qui ont permis d'aller à la rencontre d'un public varié,
- L'ampleur du dispositif a permis un nombre notoire de rencontres,
- Une logique progressive a été mise en œuvre,
- Les techniciens présents lors des réunions ont su être disponibles et à l'écoute, répondre aux questions de manière accessible.

Le dispositif de concertation :

13 annonces légales, 184 affiches, 29610 dépliants distribués

2 communiqués de presse qui ont généré de très nombreux (61 relevés) articles papier et radio télévision

37 publications sur les réseaux sociaux dont 14 publications sur X (Twitter 13.800 vues), 4 publications Threads, 11 publications Facebook (15571 vues), 8 publications LinkedIn (37617 vues), 5 vidéos YouTube (5094 vues)

7 réunions publiques

18 autres rencontres publiques (3 ateliers thématiques, 9 stands mobiles, 2 réunions employeurs et PMR, 3 porte à porte commerçants)

1 site Internet (plateforme / vidéo et registre en ligne)

Rechercher
Créer un compte
S'identifier

Les projets
Plan de mobilité
Aide

Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : participez à la concertation préalable !
ALAI <-> PRESQU'ÎLE - JEAN MACÉ

ETAPES 3 SUR 4

Bilan de la concertation
05/02/2024 - 01/07/2024

Voir les étapes

JE M'INFORME
AGENDA DES RENCONTRES
FAQ
JE POSE UNE QUESTION
JE DONNE UN AVIS
COMPTE-RENDUS DES RENCONTRES

Vous êtes déjà près de 2000 à avoir participé aux événements depuis le début de la concertation préalable et nous vous en remercions !

Trois ateliers techniques ont été organisés pour enrichir votre compréhension du projet. Si vous n'avez pas pu y participer, vous pouvez retrouver les transmissions vidéos ici : [retransmission Atelier Circulation et rabattement](#) , [retransmission Atelier Modélisation, fréquentation et exploitation](#) , [retransmission Atelier Circulation et insertion](#) .

Lors de l'atelier Circulation et insertion du 30 janvier 2024, SYTRAL Mobilités a présenté une nouvelle option d'insertion du tramway entre les secteurs Alai et Ménéval. Cette nouvelle option est issue des études techniques en cours et constitue une réponse aux premiers mois de concertation. Retrouvez les informations sur cette nouvelle option dans [le support de présentation de l'atelier](#) et au travers de la [retransmission vidéo](#) .

Vous pouvez également retrouver l'ensemble des comptes-rendus des rencontres dans [l'onglet dédié](#) .

Retrouvez le dossier de concertation ([partie 1](#) et [partie 2](#)) et son [annexe technique](#) qui présentent en détails les objectifs et caractéristiques principales du projet. Pour une lecture plus rapide, [l'Essentiel du projet](#) ou le [dépliant](#) ! Ou encore : Retour sur [www.sytral.fr/TEOL](#) pour tout comprendre sur le projet !

Si vous souhaitez nous poser une question ou si vous rencontrez des difficultés dans l'utilisation de la plateforme vous pouvez nous contacter à l'adresse suivante : tramexpress-contact@sytral.fr .

Cette concertation préalable est garantie par la CNDP. Vous pouvez contacter les garants à cette adresse : concertation-teol@garant-cndp.fr .

Participez à la concertation organisée du 6 novembre 2023 au 5 février 2024 !

29
S'abonner aux notifications

DATE DE DÉBUT
6 novembre 2023

DATE DE FIN
31 décembre 2025

Référence : sytral-PART-2023-08-49

Partager
Intégrer

Bienvenue dans l'espace d'information et de participation du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais !

A l'horizon 2032, le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais reliera efficacement le secteur d'Alai, porte d'entrée de l'ouest de la Métropole, à la Presqu'île, au quartier de la Confluence et à la Part-Dieu via Jean-Macé.

Restez informés !

Pour être informé de toutes les actualités de la concertation vous devez vous inscrire et vous rendre dans l'onglet "Mon compte > Mes newsletters" qui est accessible depuis la barre de navigation en survolant votre nom d'utilisateur.

Je pose une question !

Avant de poser votre question, vérifiez que la réponse ne figure pas déjà dans l'onglet « FAQ » ou dans le dossier de concertation. Rendez-vous dans la rubrique [je pose une question](#) .

DOCUMENTS À CONSULTER

S'informer sur le projet (7 Documents)

Tout savoir sur le projet : dossier de concertation, annexe technique, essentiel du projet, dépliant, lettre des garants, etc.

Dossier de concertation (partie 1) pdf 21,6 Mo

Les objectifs et caractéristiques principales de TEOL (pages 1 à 49) [📄](#)

Dossier de concertation (partie 2) pdf 13,5 Mo

Les objectifs et caractéristiques principales de TEOL (pages 50 à 88) [📄](#)

Annexe technique du dossier de concertation pdf 29,4 Mo

Insertion, étude de mobilité, options de tracé [📄](#)

L'agenda pdf 130 ko

Toutes les rencontres en une page [📄](#)

Lettre de mission des garants pdf 358 ko

Lettre de mission des garants désignés par la Commission nationale du débat public [📄](#)

L'essentiel du projet pdf 2,2 Mo

Synthèse du dossier de concertation [📄](#)

Dépliant de la concertation pdf 3,9 Mo

TEOL et sa concertation préalable en un clin d'œil [📄](#)

Les documents des réunions publiques de la concertation (20 Documents)

Les documents des ateliers techniques (6 Documents)

Les documents des stands de proximité et des autres rencontres (16 Documents)

Figure 9 : copies d'écran - extraits de la plateforme de participation en ligne

Bilan de la concertation préalable L121-8 / TEOL 21

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Concernant la mise à disposition des informations

Au démarrage de la concertation préalable

Les informations ont bien été mises à disposition du public : dossier de concertation et annexe technique. Le site internet a été consulté largement, comme le montrent les statistiques ci-dessous (source : Sytral Mobilités) :

Nombre de visites	20550
Nombre de téléchargements du dossier de concertation (DC)	427
Nombre de téléchargements de l'annexe technique du DC	200
Nombre de téléchargements, hors DC et hors annexe	327

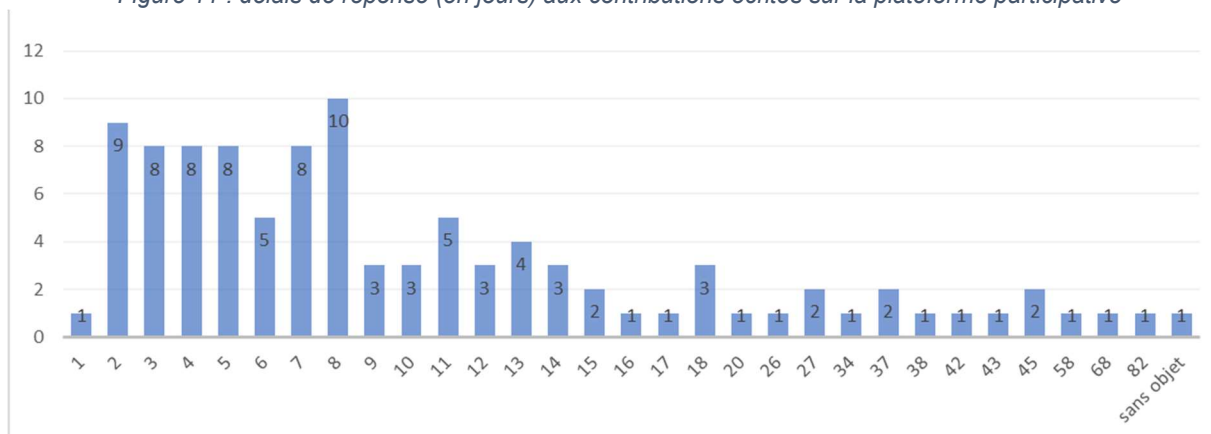
Figure 10 : statistiques sur le nombre de visites et téléchargements sur le site internet du projet

Au fil de la concertation :

Les compte-rendu des réunions ont été publiés en moyenne environ 1 semaine après la réunion.

101 contributions ont été écrites sur la plateforme participative, dont 1 retirée par son auteur. Exceptée cette dernière, toutes ont obtenu une réponse, dans des délais variables comme le montre le graphique ci-dessous. La moitié des contributions ont obtenu une réponse en moins de 8 jours calendaires ; en moyenne, le délai a été de 12,7 jours calendaires du fait d'une dizaine de questions posées entre fin novembre et fin décembre restées sans réponse entre 4 et 12 semaines (cf le graphe ci-dessous). Certaines de ces questions semblaient appeler des précisions techniques fines ; il semble également que les congés et maladies aient été des facteurs d'allongement de délais pendant cette période de mi-concertation.

Figure 11 : délais de réponse (en jours) aux contributions écrites sur la plateforme participative



Concernant la lisibilité des informations :

Les informations ont été globalement complètes et lisibles :

- Des informations accessibles et pédagogiques (cf les encarts explicatifs présents dans les dossiers),
- Des personnels nombreux lors des rencontres (stands mobiles et réunions),
- Lors des rencontres, un accompagnement par l'équipe de Sytral Mobilités auprès des personnes pour trouver les informations parmi les dossiers (fournis et denses) et des techniciens qui ont su se montrer disponibles, à l'écoute, et répondre et expliquer clairement les éléments.

Pour autant, nous notons également les éléments suivants.

La représentation du tracé entre Alaï et Jean-Macé n'était pas si claire qu'attendue (les codes couleurs concernant les options ont pu, pour certains citoyens, obérer la lisibilité de la connexion entre TEOL et les autres transports en commun) : cette information a pu être clarifiée à l'oral au fil des rencontres ;

Les informations prodiguées concernant l'option C "réouverte" sont moindres que celles concernant les options présentées dès le début de la concertation ;

Beaucoup de questions se sont posées sur l'efficacité de TEOL en termes de rabattement (baisse du nombre de voitures en circulation) : cette information était présente dans le dossier de concertation et a été précisée dans les derniers jours de la concertation (dernier atelier d'approfondissement) avec des éléments affinés et chiffrés. Mais certains attendaient ces précisions sans doute plus tôt dans le processus ;

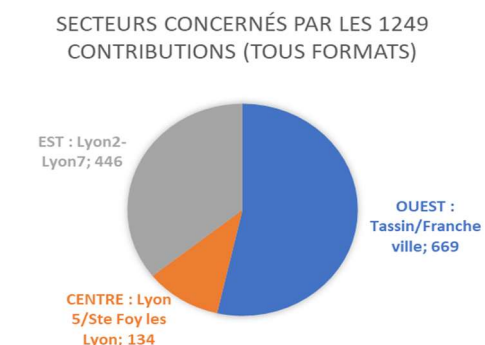
Par ailleurs, les questions de l'opportunité et des alternatives ont été traitées dans les échanges de chaque rencontre. Nous notons en particulier que :

- Si la question de l'opportunité n'a pas toujours semblé claire à tous les participants, avec une possible confusion entre opportunité du projet et opportunité du tracé, les choses ont été clarifiées à l'issue des toutes premières réunions.
- Les questionnements et attentes concernant un retour au projet de métro E, que Sytral Mobilités a clairement écarté, i représentent aujourd'hui un sujet de dissensus fort sur le plan politique ;
- Sont ressortis des questionnements et suggestions concernant des angles morts du dossier, notamment à propos du projet de « RER lyonnais » mené par la région AURA dont un des axes est le TTOL (Tram Train de l'Ouest Lyonnais) avec sa ligne Lyon-Brignais qui dispose d'une gare à Alaï.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Au total, 2201 personnes ont participé aux rencontres, dont les contributions sont consignées dans les compte-rendu et 957 contributions écrites sont recensées, dont 63% sur la plateforme participative.

Figure 12 : statistiques sur les modalités de contributions écrites lors de la concertation



Parmi les contributions sur format papier, les registres disponibles sur les stands des débats mobiles ont recueilli de nombreuses contributions (30% du total) alors que les registres en mairie ont représenté 5% des contributions (cf annexe 2).

Ces 957 écrits soulèvent 3811 contributions concernant l'ensemble des secteurs et balaient de nombreuses thématiques (cf annexe 3). Sur l'ensemble des formats de contributions :

- La majorité formule des avis : 100 questions (10% environ) et 857 avis (90% environ),
- Les thématiques et secteurs concernés sont variés (cf en annexe 3 pour davantage d'éléments).

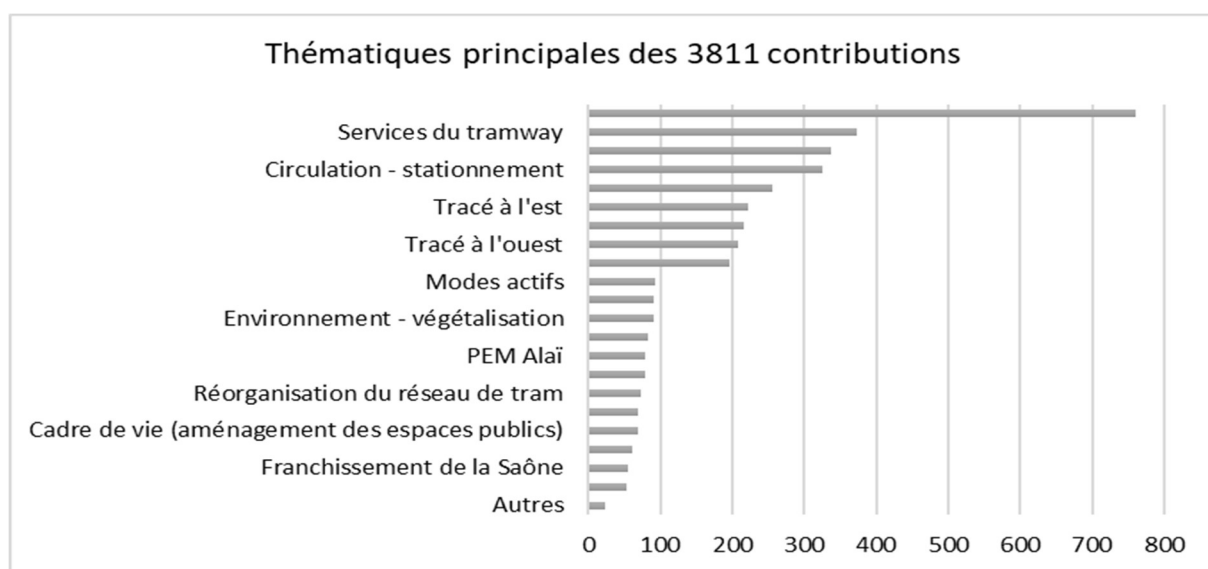


Figure 13 : Secteurs du tracé concernés par les contributions écrites (hors réunions)

Figure 14 : Thématiques soulevées dans les 3811 contributions écrites (hors réunions)

Modalités de contribution écrites :	Nombre	%
Plateforme en ligne	605	63,2%
Registres stands	286	29,9%
Registres mairies (*)	52	5,4%
Courrier	1	0,1%
Mail Sytral et/ou garants	13	1,4%
Total	957	100,0%

A noter sur le dispositif de concertation

Malgré des positions tranchées, des échanges ont pu se dérouler.

Les 3 mois de concertation semblaient bien nécessaires, d'autant plus avec les congés de Noël, pour déployer un processus complet...

... et n'ont pas représenté une durée trop longue puisque le public s'est mobilisé et a participé tout du long, en différents lieux et formats.

Les modalités variées ont permis à chacun de s'informer et contribuer de manière complémentaire. Par exemple, des personnes sont venues à plusieurs rendez-vous - réunion d'ouverture et réunion communale ; mais aussi : débat mobile et réunion communale ; réunion communale et atelier d'approfondissement - et des personnes sont venues pour la 1ère fois lors d'un atelier d'approfondissement.

Le questionnaire communiqué par le maître d'ouvrage à l'occasion des ateliers d'approfondissement vise à continuer de renseigner les usages actuels des transports collectifs et les freins et attentes.

Par ailleurs, les dernières semaines de la concertation préalable ont été marquées par une mobilisation complémentaire de la part d'élus :

- Les communes de Craponne puis de Tassin la Demi-Lune ont ouvert un questionnaire en ligne à disposition de leurs administrés et en ont informé le maître d'ouvrage et les garants lors de l'ouverture de leur publication, respectivement le 2 décembre et le 23 janvier.
- Les communes de Tassin la Demi-Lune, Craponne, Ste Foy lès Lyon et d'élus d'opposition de la Métropole ont écrit à Sytral Mobilités et aux garants pour faire part de leurs questionnements, attentes et positions sur le projet.

Concernant les questionnaires en particulier : l'initiative de leur élaboration et les contenus relèvent complètement des deux communes, qui ont ensuite communiqué les résultats à Sytral Mobilités et aux garants. Ces contenus n'ayant pas fait l'objet d'une collaboration amont ni d'une validation par la CNDP et par le maître d'ouvrage, ils ne sont pas intégrés ici au même titre que les autres résultats de la concertation préalable. Les garants relèvent que certaines questions sont manifestement orientées et induisent une réponse qui biaise le résultat final. (cf figure 15 ci-dessous). Pour autant, les commentaires et avis apportés par les participants constituent des compléments intéressants. Par exemple, les réponses à ces deux questionnaires semblent se rejoindre sur :

- Les regrets de l'abandon du projet de métro E,
- La difficulté à se projeter dans un avenir avec moins de véhicules en circulation (les différents modes de transport s'accumulent comme les couches de millefeuille),
- L'intérêt du TEOL pour une partie des habitants (80% des répondants de Craponne indiquent qu'ils seraient utilisateurs),
- Le risque de difficultés accrues de circulation à Tassin et Craponne du fait de TEOL, qui s'ajoutent par ailleurs aux autres contraintes récentes (réaménagement du centre-ville de Tassin, ZFE, etc),
- La nécessité de penser le projet à des échelles temporelles et géographiques plus larges, notamment avec un arrêt à Craponne,
- La nécessité de prévoir des zones de stationnement pour permettre le rabattement vers TEOL (1 répondant sur 2 de Craponne se rendrait à l'arrêt de tram en voiture).

Figure 15 : Aperçu des questionnaires diffusés par les municipalités de Craponne et Tassin la Demi-Lune)

Questionnaire réalisé par Craponne 1200 réponses (11% de la population 2015) aux questions suivantes :	Questionnaire réalisé par Tassin la Demi-Lune 1529 réponses (11% de la population 2015) aux questions suivantes :
- Dans votre foyer, quel est le principal moyen de transport utilisé(travail/loisirs) ? - Combien de fois par semaine utilisez-vous ce mode de transport? - Pourquoi avoir choisi ce mode de transport ? - Si vous utilisez votre voiture, pourriez-vous envisager un autre mode de transport ? Si oui, lequel ? - Si vous n'utilisez pas les transports en commun, quelles en sont les 2 principales raisons ? - Parmi ces grands enjeux de la politique des transports en commun, quels sont pour vous les plus importants ? - Dans un rayon d'un kilomètre autour de votre domicile, comment vous déplacez-vous ? - Selon les deux tracés proposés sur la commune de Tassin-la-Demi-Lune, quelle est l'option la plus pertinente pour vous ? - Si le tram est acté, êtes-vous prêts à accepter d'importants changements sur les voies de circulation (sens unique des rues, suppression de places de stationnement et suppression des voies de circulation routières) ? - Entre Ménival et la Saône, le tram express sera en souterrain sur 4 km. Seule la portion de Tassin-la-Demi-Lune sera en aérien. Seriez-vous plus favorable à une solution entièrement souterraine, sachant que le surcoût financier n'est pas significatif pour la Métropole de Lyon? - Seriez-vous utilisateur de cette nouvelle ligne TEOL pour vos déplacements (travail/loisirs) ? - Si oui, comment envisageriez-vous de vous y rendre ? - Pensez-vous qu'un parking relais voitures / vélos sécurisé serait pertinent à proximité du tram ?	- Êtes-vous favorable au projet du Sytral de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL), abandonnant ainsi la construction du Metro E largement approuvée en 2019 ? - Sur l'ensemble du tracé jusqu'à Lyon 2ème, seule la portion de Tassin la Demi-Lune serait en surface empruntant des axes majeurs de circulation. Seriez-vous favorable à un tracé en souterrain, et ce afin que les deux stations situées sur le territoire de la Ville de Tassin la Demi-Lune soient enterrées ? - Pensez-vous que le tram en surface est compatible avec la physionomie actuelle de la Ville de Tassin la Demi-Lune (cadre de vie, circulation, flux...) ? - Le Président du Sytral et de la Métropole dit à propos du tracé qu'il propose "c'est ça, ou rien !". Si c'est "rien", cela vous dérange-t-il ? - Avez-vous une suggestion, une crainte, un aspect particulier sur ce projet à souligner ?
Remarque des garants : ce questionnaire permet de renseigner à la fois une connaissance des usages en termes de mobilité (la voiture est utilisée quotidiennement par plus de 2 personnes sur 3, dont les 2/3 envisageraient les transports collectifs si le trajet était moins long, les dessertes et correspondances meilleures).	Remarque des garants : il en résulte un sondage avec plus de 80% des personnes qui se prononcent pour un tracé souterrain.

A l'issue de la concertation, des avancées peuvent être constatées.

Il semble que la concertation ait effectivement favorisé une bonne compréhension du projet pour ceux qui sont venus aux rencontres.

Par ailleurs, elle a suscité des avis et questionnements de la part d'usagers qui ont clairement enrichi les réflexions collectives (exemple : élargissement des périmètres temporels et géographiques des réflexions, quelles identité et vocation des secteurs concernés, etc) ...

... et, pour certains, ont suscité de nouvelles réflexions (exemples des propositions de trémie enterrée, d'alternative au tracé sur Tassin, de connexion de TEOL à Debourg ou à Part-Dieu, renforcement de TTOL et des bus, de questions sur les impacts de TEOL sur les tramways existants, interconnexions et modalités d'exploitation de l'ensemble du service, les infrastructures complémentaires (PEM par exemple) et les perspectives de prolongement à envisager rapidement, etc.)

La concertation a suscité la réouverture des réflexions sur l'option C par le maître d'ouvrage (option de tracé initialement écartée).

A noter que des questions techniques méritent encore des éclaircissements : cf. la partie suivante, récapitulant les arguments et sujets soulevés.

Le secteur de Craponne aurait sans doute mérité un rendez-vous plus poussé (que le débat mobile sur le marché) en complément des réunions publiques organisées sur les communes du périmètre du projet, comme initialement envisagé par le maître d'ouvrage. Une modalité en salle aurait pu, peut-être, favoriser davantage les réflexions collectives au-delà du recueil des avis individuels dans le registre et favoriser les réflexions sur la circulation et le rabattement, par exemple.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

2201 participant.e.s aux rencontres

Participants aux rencontres	Date	Nb de participants	en ligne
Réunion d'ouverture	08-nov	180	270
Stand Ste Foy	09-nov	120	
Porte-à-porte commerçants Sainte-Foy-lès-Lyon	10-nov	14	
Réunion communale Ste Foy	14-nov	120	
Stand Lyon 7e	15-nov	65	
Réunion communale Lyon 7	20-nov	28	
Porte-à-porte commerçants Tassin	22-nov	70	
Stand Tassin	24-nov	150	
stand Craponne	25-nov	150	
Réunion employeurs	28-nov	10	
Porte-à-porte commerçants Lyon 5e	29-nov	64	
Réunion PMR	30-nov	7	
Stand Francheville	30-nov	60	
Réunion communale Tassin	05-déc	300	
Stand lycée Branly	05-déc	90	
Stand Lyon 5e	06-déc	50	
Réunion communale Francheville	06-déc	110	
Réunion communale Lyon 5	12-déc	85	
Stand Lyon 2	13-déc	70	
Stand résidence Allix	14-déc	50	
Réunion communale Lyon 2	09-janv	60	
Atelier circulation rabattement	17-janv	17	
Atelier exploitation, modélisation, fréquentation	23-janv	23	
Atelier circulation insertion ouest	30-janv	38	
TOTAL		1931	270

20.550 connexions uniques au site internet

957 contributions : 100 questions écrites / 857 avis écrits

202 questionnaires collectés dont 131 au cours des ateliers, 71 au cours des réunions communales/ 6 contributions remises par des groupes politiques, mairies ou associations....

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Opportunité du projet

Regards sur la réponse apportée par le projet aux besoins du territoire

Sont revenues souvent dans les échanges les difficultés de circulation dans Lyon, plus largement dans la Métropole et donc le besoin de trouver d'autres solutions à la voiture :

- Pour les déplacements en lien avec l'activité professionnelle : « *Je travaille à Saint-Fons, il me faut 1h20 pour y aller en transport en commun ; du coup, je prends la voiture* » ; « *c'est problématique pour les gens qui travaillent, il faut trouver une solution !* »
- Ou pour les déplacements en lien avec les loisirs : « *pour aller à Lyon le week-end, un bus par heure, ce n'est pas possible !* »

Une meilleure desserte de l'Ouest est attendue pour répondre aux besoins de mobilité et parmi les participants à la concertation, beaucoup ont fait ressortir le besoin d'un projet structurant l'avenir du territoire afin de désenclaver le secteur, d'accélérer et fiabiliser les trajets à transports collectifs, tout en réduisant l'usage de la voiture. Considérant ce besoin, l'abandon du projet métro E a été souvent regretté.

La date prévue de mise en service du projet a été estimée "bien éloignée" par beaucoup, d'autant plus qu'elle rejoint l'échéance de prévisibilité des fréquentations modélisées – autrement dit le projet sera-t-il encore valable lors de sa mise en service ?.

Des personnes se sont interrogées aussi sur la réalité du surcoût d'un métro, sur l'éventail des possibilités de financements et sur l'équilibre entre les niveaux de dépense et l'ambition des projets.

D'autres encore, ont fait valoir que le projet TEOL ne répond pas aux besoins du territoire car il existe d'ores et déjà des solutions de transport en commun via le réseau des bus. L'incidence du projet TEOL sur l'amélioration des transports a ainsi été mise en question, certains affirmant qu'« *il n'y a rien à attendre à ce niveau-là* ». Des Tassilunois se considèrent ainsi bien desservis (pour rejoindre gorge de loup, notamment par le bus C24), même si le trajet est considéré comme long.

Des questionnements ont par ailleurs été relevés sur la place de l'infrastructure TEOL dans une vision plus large des mobilités sur la Métropole : comment relier de manière efficace les périphéries Ouest et Est de la Métropole ? De certains points de vue, il y a besoin de se projeter à long terme, et pas seulement à 2030 mais sur un horizon 2050-2060.

Il a été aussi regretté une vision politique orientée, se mettant en œuvre au détriment des usagers de la voiture.

Enfin, des personnes résidant à Lyon ont indiqué à l'occasion de Stands mobiles qu'ils ne se sentaient pas concernés en tant qu'usagers potentiels de cette ligne.

Au sujet des alternatives :

Si le projet est perçu comme une alternative au Métro E, le regret de l'abandon de celui-ci est revenu tout au long de la concertation, le Métro E étant vu par de nombreux habitants et élus locaux de l'Ouest comme une solution efficace « *pour rejoindre le centre de Lyon et désembouteiller leur lieu de vie* ». Ce regret a été particulièrement exprimé sur la commune de Tassin où l'insertion aérienne du tramway préoccupe. L'arrivée du TEOL est vue comme « *une complication* » pour les habitants de Tassin et de l'Ouest, déjà confrontés aux problématiques de congestion du trafic.

Des personnes ont insisté sur le caractère structurant d'un projet de Métro : « *N'y a-t-il pas moyen de financer un projet un peu plus structurant ?* » ; « *Le Métro E, c'est un sacrifice financier à court terme pour un bénéfice à long terme.* »). Ce projet mériterait selon elles d'être reconsidéré en raison :

- De l'efficacité du mode : temps de parcours et nombre de personne transportées,
- De la légitimité à « rattraper » le manque de projets et d'investissement sur le secteur ouest, le choix financier étant vu comme du « pinaillage » (recherche de financement insuffisante), voire une forme de désintérêt pour la population de ces secteurs,
- D'une réponse insuffisante apportée par le projet de tramway aux enjeux de mobilité dans l'Ouest, avec des investissements qui restent lourds et un manque de vision globale (périmètre géographique).

En plus de la proposition de relancer le projet de Métro E, des alternatives au projet TEOL ont aussi été proposées :

- Le prolongement du Métro A, avec un passage sur un pont sur la Saône ;
- Une variante enterrée à Tassin, dont l'étude est plébiscitée (Sytral Mobilités a souligné un coût supplémentaire dépassant ses capacités financières et pouvant obérer d'autres infrastructures ou projets sur le territoire).

Pertinence du mode

La densification en cours sur l'Ouest lyonnais fait craindre à certains une inadaptation du mode tramway à 10-15 ans ou plus : « *une capacité de transport de 50-60000 personnes, ce n'est peut-être pas suffisant ?* »

Des personnes ont fait aussi valoir que c'est plutôt un projet de mobilité structuré par le Tram Train de l'Ouest lyonnais qu'il faudrait travailler.

Les différents tracés envisageables

A l'échelle du projet :

Des questions se sont posées sur la possibilité de prolongement du tramway à l'Ouest, depuis Alai et jusqu'à Craponne (ou davantage) ; certains souhaitant d'ailleurs qu'un viaduc sur l'Yzeron soit réalisé, avant même le prolongement.

La forte fréquentation des lignes T1 et T2 et l'arrivée avec TEOL d'une fréquentation supplémentaire sur les infrastructures existantes a été aussi source d'interrogation : comment ces lignes vont-elles absorber la fréquentation supplémentaire générée par le TEOL ? Ne faudrait-il pas plutôt diriger TEOL vers Debourg ?

La question de la mutualisation des infrastructures TEOL et T2 s'est par ailleurs posée.

Certains des participants ont regretté l'absence de connexion avec le funiculaire. Des interrogations ont également été formulées sur le lien avec le Métro D, avec aussi la suggestion d'un raccordement de TEOL à cette ligne plus au Nord.

Plus largement, c'est le besoin de bien appréhender et réfléchir à une échelle suffisamment large l'impact du projet sur la circulation qui a été mis en avant

Sur les options de tracé à l'Ouest :

Des habitants de l'Ouest ont fait part de leur inquiétude quant au choix de l'option A pour la desserte de Tassin en raison :

- Des impacts sur la circulation sur la rue Joliot-Curie (« *la rue sert de délestage pour les camions et les bus* »).
- Des impacts sur le devenir des stationnements, point qui préoccupe particulièrement les riverains.
- De sa réelle plus-value (temps de parcours), compte-tenu d'un coût plus élevé.

Inversement, d'autres ont fait valoir que c'est l'option B qui est inadaptée en raison :

- D'une insertion délicate du tramway dans le chemin de la Raude
- D'un axe fort de circulation sur l'avenue Charles de Gaulle : « *Avenue Charles de Gaulle, il y a déjà beaucoup de circulation, des convois exceptionnels, alors ajouter un tramway,...* »
- La crainte d'emprises foncières sur les propriétés riveraines.

La proposition d'ajout d'une station sur l'itinéraire B, « pour desservir plus de monde » a également été faite.

La proposition par le Sytral, en fin de concertation, d'une option C en double sens sur l'avenue Charles De Gaulle a amené plusieurs remarques :

- Si elle semble solutionner certains problèmes d'insertion et de circulation pour certains participants, pour d'autres, elle renforcerait encore la problématique foncière et l'impact sur la végétation existante, ce qui est source d'inquiétude pour certains riverains.
- Il a été aussi demandé comment était envisagé le remisage des rames dans cette option.
- Des participants ont demandé une plus grande lisibilité de l'option C en termes d'impact sur les riverains.

A noter aussi que le passage du tramway rue Joliot Curie (option A) est jugée plus adaptée également par son caractère plus résidentiel (desserte).

D'autres points de vue, la possibilité d'un prolongement de l'infrastructure plus à l'Ouest, en direction de Craponne, plaiderait plutôt pour les options de tracés plus rapides.

Par ailleurs, pour d'autres participants, les difficultés d'insertion du tramway à Tassin, et la desserte par bus qu'ils jugent suffisante doit plutôt conduire à envisager un terminus du TEOL à Ménival, tout en améliorant la fréquence du Tram train de l'ouest Lyonnais, certains suggérant même un tracé desservant la gare de Vaise, jugé moins coûteux, plus facile, et permettant d'accéder au métro D.

Sur les options de tracé à l'Est :

Des personnes ont souligné l'intérêt de la desserte du quartier Confluence en raison :

- D'un manque d'accessibilité aujourd'hui, depuis ce secteur de l'Ouest lyonnais,
- De l'existence d'un centre commercial et des possibilités de connexion à d'autres infrastructures de transport,
- Des projets de constructions de logements qui seront livrés vers 2030,
- De l'existence d'une desserte par bus rapide pour Perrache pour les Fidésiens, qui limite pour eux l'intérêt d'une desserte via le Cours Suchet.

Il a également été souligné que l'insertion d'un tramway via Montrochet mériterait cependant quelques vigilances, compte tenu des nombreuses activités et passages sur cette rue (accès parkings, livraisons, etc.) : quelle insertion du projet dans ce contexte multi usages ?

Pour d'autres, au contraire, le quartier Confluence ne présente pas un intérêt de déplacement. Par exemple, des habitants (de Tassin notamment) ont expliqué leur préférence par un passage par le Cours Suchet, « *plus direct* ».

Des participants aux ateliers se sont aussi préoccupés de l'impact sur les alignements d'arbres dans cette variante par le Cours Suchet.

Enfin, des alternatives aux options de tracés envisagées par le maître d'ouvrage sont proposées :

- Le raccordement au métro D, au nord de Perrache,
- Que TEOL emprunte la ligne du T1 pour rejoindre la gare de la Part-Dieu.
- Une desserte de Gerland (plutôt que Perrache) afin de permettre la connexion au métro B en évitant la saturation de Jean-Macé et en évitant également la concentration des flux à Perrache.

Pertinence de la localisation des stations

Le choix de l'emplacement des stations a été questionné, au vu de différents critères (activités, population résidentielle,...). La desserte d'établissements accueillant du public a été considérée par certains comme un critère essentiel à prendre en compte (établissements de santé, scolaires etc), notamment dans le 5^e arrondissement.

Enjeux d'insertion dans l'aménagement urbain

L'impact du projet sur la ville de Tassin, plus fortement impactée en raison de l'insertion aérienne du tramway, a été souvent au cœur des débats (voir § enjeux d'insertion en lien avec les problématiques de circulation).

Des questionnements ont par ailleurs été relevés sur les interférences avec les projets d'aménagement et la mise en cohérence des dynamiques ("comment ne pas les penser ensemble ?"):

- Pour le quai Jean-Jacques Rousseau où se pose aussi la question de l'accessibilité du quai des deux côtés,
- Pour la piétonnisation du cours Charlemagne.
- Ou pour la place Ste-Blandine, sur laquelle une réflexion pourrait être menée sur les usages de mobilités.

L'arrivée du TEOL est vue aussi comme un changement de certains usages ou fonctionnements, conduisant à repenser les places (comme à Jean Macé, où certains attendent que soit revues la voirie et « *l'ergonomie de la place* » et que soit agrandie la station Vélov').

De même, certains ont demandé des précisions sur l'insertion du projet TEOL en lien avec l'aménagement des voies lyonnaises, et inversement : ces deux projets sont-ils gérés indépendamment ? Quelle mise en cohérence des deux projets ?

Côté est, concernant le quai Jean-Jacques Rousseau, il a été demandé que l'aménagement du pont sur la Saône puisse intégrer la circulation piétonne et éventuellement cycliste pour donner un accès supplémentaire vers la Presqu'île.

La construction d'un nouveau pont est pour certains un sujet d'inquiétude quant à son impact sur le cadre de vie ; de même s'est posée la question de sa compatibilité avec la navigation.

La crainte de nuisances sonores a été souvent exprimée par les riverains des différentes options de tracé.

Au plan technique, il a été proposé une réalisation de l'option B du tracé à l'ouest en tranchée couverte (plutôt qu'en aérien), cette solution étant estimée moins onéreuse que par percement par tunnelier.

Le principe d'acquisition foncière anticipée présente un intérêt pour certains car il permet de renforcer ensuite l'ambition du projet.

Enjeux d'insertion en lien avec les problématiques de circulation automobile

La place de la voiture dans la Métropole doit, pour certains, être mise en question. Pour d'autres, il convient d'être réaliste et tenir compte de la nécessaire conciliation entre tous les modes.

- Des participants, par exemple, souligne que le projet TEOL ne changera rien à certaines problématiques ponctuelles comme « *sur la circulation dans les Esses de Francheville* », un secteur où il existe de vraies nuisances sonores et de pollution, sans alternative piétonne ou vélo.
- Par ailleurs, le public a souvent questionné l'impact de l'infrastructure du tramway sur les flux de circulation : « *que va changer l'arrivée du tram sur la situation des embouteillages ?* » ; « *va-t-il y avoir une fluidification complète du trafic ?* Et des personnes ont pointé le risque de voir se concentrer les flux routiers sur certains secteurs, bien que TEOL vise à favoriser un report modal. Ainsi, pour certains, le TEOL va contribuer encore à dégrader les conditions de circulation en voiture, avec plus d'embouteillage et donc plus de rejet de CO2.

Plus largement, pour réduire les flux automobiles, certains se sont aussi demandé comment stationner leur véhicule, dans la perspective de l'arrivée du TEOL, comme à Alaï. La réalisation de parkings relais a d'ailleurs été plébiscitée (« *celui de Gorges de loup est souvent blindé* ») pour trouver des solutions aux personnes extérieures à la Métropole qui viennent sur Lyon, notamment pour le travail souvent aux heures de pointe. S'est posée alors la question d'un positionnement judicieux pour éviter les engorgements : par exemple, des participants souhaitent ce type d'aménagement « *surtout pas à Alaï* », « *plus proche de Craponne* ». D'autres au contraire ont fait valoir que les parkings relais représentent aussi le risque d'attirer des flux supplémentaires. Il a été souligné par ailleurs qu'il conviendrait de repenser les usages de ces parkings, en ouvrant le week-end aussi notamment.

Sur le parcours de TEOL, une préoccupation des habitants tient au maintien des possibilités de stationnement en ville, la crainte de certaines personnes étant de voir l'accessibilité à certains services se dégrader.

Par ailleurs, l'avenue Charles de Gaulle a la particularité de servir pour le transit de poids lourds (et notamment de transport des matières dangereuses). Concernant cette option de tracé, il a été demandé comment seront pris en compte ces flux ou ce qu'ils deviendraient.

Enjeux d'insertion en lien avec les autres possibilités de transport en commun, de rabattement et les modes actifs

A l'Ouest :

La réorganisation du réseau de bus consécutive à l'arrivée du TEOL est apparue comme une source de préoccupations, tant sur les dessertes que sur les fréquences. En particulier, ce sujet est ressorti comme un point sensible dans le secteur d'Alaï et pour certaines dessertes (comme par exemple la desserte de Gorges de Loup via Tassin). De même, pour l'option A, certains se sont inquiétés du devenir de la ligne de bus C24, en site propre. Des personnes s'inquiètent de la dégradation du service qui pourrait en résulter. De la même façon, si l'option B est choisie, des participants ont souligné l'importance de ne pas pénaliser la desserte bus. Ainsi, il est largement demandé de conserver les lignes fortes actuelles, desservant Gorge de Loup notamment, ainsi que Perrache en fonction de l'avenir du TEOL.

L'intermodalité a été également questionnée, des personnes se demandant notamment comment elles pourront rejoindre les stations de tramway, en particulier si elles habitent en dehors des centralités desservies.

La question du rabattement et d'un maillage suffisant des réseaux de bus a été jugée particulièrement complexe dans certains quartiers, où il peut y avoir une desserte insuffisante (Sainte-Irénée) et par ailleurs de nombreuses personnes à mobilités réduite ou des enfants. Des personnes ont fait part de leur souhait que soit étudié finement le sujet du rabattement à proximité de certains établissements (exemple du lycée Branly), ainsi que pour la station Libération, le terminus Alaï et en amont de Craponne.

La question de l'interconnexion avec le Tram Train de l'Ouest lyonnais, et donc la question du devenir de ce projet, a aussi été posée, mais n'a pu être traitée (ne relevant pas de la compétence du maître d'ouvrage et celui-ci n'ayant pas de projet coconstruit avec la Région).

A l'Est :

Des participants ont souhaité une prise en compte des besoins de mobilités à une échelle plus large que celle du projet TEOL, comme par exemple en direction de l'OL Vallée.

La mutualisation des infrastructures a été aussi questionnée par certains (« *peut-on imaginer que TEOL rassemble plusieurs lignes vers le Sud* »), sachant que se pose alors d'autres questions comme la saturation du Pont Galliéni (« *quelle insertion possible ?* »).

Plus largement :

Des personnes se sont interrogées sur la possibilité de mettre son vélo dans le tramway, y compris aux heures "de pointe" (trajets domicile - travail).

Il a également été souligné que l'accessibilité est un sujet important qui peut bénéficier de nombreux retours d'expériences, et que nombre d'aménagements destinés aux PMR facilitent aussi la vie des valides...

Conditions de fonctionnement du TEOL

L'amplitude horaire et la fréquence des trams sont ressorties comme des points d'attention pour beaucoup, y compris (et surtout, pour certains) en dehors des heures de pointe et pendant les vacances et week-end.

Il a été souligné qu'amener le changement de mode de la voiture vers les transports en commun implique de ne pas avoir plus de deux changements. A ce titre, des participants se sont demandés, ce qu'il en sera pour aller par exemple vers Villeurbanne ou vers d'autres endroits.

Des personnes ont souligné aussi que l'efficacité de TEOL sur le report modal (et la qualité de l'air dans Lyon) dépendra donc plutôt de sa capacité à drainer les habitants plus lointains, de Craponne, Grézieu, Vaugneray, etc., ce qui de ce point de vue dépend :

- D'un rabattement fréquent et simple vers Alaï (qui peut impliquer de renforcer les bus),
- De la construction d'un parc relais, qui doit être suffisamment grand, des témoignages faisant ressortir que de nombreux habitants entrent dans Lyon en voiture faute d'avoir pu la laisser dans un parc relais (fermés le dimanche et pleins dès 7h30-8h le matin).

La pente du tunnel à 9% a posé question en matière de sécurité (capacité des rames à freiner ou à monter, notamment) et des personnes ont demandé un éclairage sur ce point.

Des questions ont porté sur l'exploitation : si le cheminement est adapté, il y a une perte de temps en arrivant en ville du fait :

- du passage par des centres d'échanges perçus comme déjà saturés (Perrache, Jean Macé).
- Des changements à opérer pour rejoindre la Part-Dieu (interconnexion à Jean-Macé) ou continuer le trajet dans le secteur est de la Métropole.

Impact des travaux

L'impact des travaux sur les vestiges archéologiques des Balmes a été relevé comme un point de préoccupation.

De même, des personnes ont souligné la présence d'eau souterraine dans le secteur du Point du Jour, un aspect à prendre en compte de leur point de vue pour limiter l'impact sur la ressource.

Enfin, dans l'hypothèse du choix de la variante Montrochet, des participants ont souligné la sensibilité de certains espaces boisés situés au niveau de la trémie du tunnel.

Impact sur les riverains, les commerçants et le sujet des compensations

Il a été demandé une lecture claire de l'impact du projet en matière d'expropriation selon les options.

Des riverains se sont dits préoccupés de l'incidence du projet sur leur propriété et sur leur qualité de vie (*"il passerait devant mes fenêtres"*). Ainsi, certains riverains de ligne de tramway ont observé également que le bruit et les vibrations générés constituent une gêne. Ils ont demandé à ce que soient envisagées des solutions alternatives, certains n'excluant pas des recours juridiques. Il y a pour certains propriétaires une dimension humaine et affective forte qu'il est important de prendre en compte (patrimoine familial).

Des commerçants se sont inquiétés de l'impact des travaux sur leur activités et se sont interrogés sur les moyens financiers dédiés à l'accompagnement des commerçants. Certains à Ste-Foy, ont fait part de leur soulagement du fait que la station ne soit pas envisagée finalement sur la place St-Luc. Des personnes se sont interrogées aussi sur les mécanismes de compensation vis-à-vis des pertes des commerces et entreprises liées notamment à la période de travaux ou en fonctionnement.

Sur le processus de concertation

Ouverture de la concertation à l'opportunité :

Lors de la première rencontre communale, il a été relevé que certains documents supports de restitution pour le travail en sous-groupe n'étaient pas suffisamment explicites (entre opportunité du projet et opportunité du tracé), ce qui a été corrigé pour les réunions suivantes.

Des participants ont fait remarquer à l'occasion de réunions publiques, que les alternatives au projet étaient insuffisamment présentées. Beaucoup ont demandé des explications sur l'abandon du Métro E.

Articulation concertation et décision :

Des questions ont été formulées sur le processus de décision.

Par ailleurs, des acteurs associatifs, mobilisés au préalable sur les concertations précédentes, font état d'un livre blanc formulant des propositions pour la mobilité sur la Métropole, qui pourrait alimenter utilement les réflexions du maître d'ouvrage.

Sur les objets de concertation :

Des participants ont fait part de leur étonnement de voir apparaître, en fin de concertation (lors du dernier atelier technique), dans les alternatives de tracés à l'Ouest une option C avec un passage du tramway à double sens dans l'avenue Charles de Gaulle, alors que celle-ci faisait partie des options abandonnées dans le dossier de concertation en raison de ses impacts fonciers. Il a été demandé aux garant.e.s de tenir compte de cette évolution.

Certains ont mis en doute la fiabilité des informations communiquées sur le chiffrage du projet, au motif que des aménagements jugés nécessaires dans la perspective du projet ne seraient pas pris en compte dans le chiffrage (comme la réalisation de parkings relais ou les expropriations).

D'autres encore ont questionné la fiabilité des informations techniques sur les temps de parcours. Il a été relevé des incohérences entre les temps de parcours présentés dans le dossier et ceux que l'on peut relever sur le simulateur mis à disposition pour les utilisateurs des transports publics. Le maître d'ouvrage a expliqué ces écarts par une différence des temps évalués par le simulateur en 2022 (lors de la rédaction du dossier) et ceux que l'on peut obtenir actuellement et quelques aspects méthodologiques de calcul. La réponse apportée reste contestée.

Modalités de concertation :

Des remarques ont été formulées sur les conditions d'inscription aux ateliers, l'ouverture de l'inscription en ligne aux ateliers ayant été activée un jour après ce qui était indiqué sur le site de la concertation.

Sur la qualité des échanges lors de la réunion publique de Tassin : une partie des participants se sont exprimés par huées ou applaudissements, avec une écoute relative des informations et des points de vue différents dans la salle.

Enfin, une association du territoire a regretté qu'une organisation territoriale à 2 têtes ne permette pas d'emblée d'organiser la concertation autour de l'articulation du projet et sa complémentarité avec le réseau ferré régional (TTOL).

Évolution du projet résultant de la concertation

La concertation préalable a notamment conduit à :

- Exprimer des attentes concernant l'exploitation du TEOL si le projet est conduit plus avant ;
- La réouverture des réflexions par le maître d'ouvrage sur une option de tracé initialement écartée, suite aux avis du public : sujets de préoccupation, remarques sur les options proposées, suggestions d'alternatives.
- Confirmer l'intérêt de maintenir les lignes fortes de bus,

- Confirmer les besoins d'un parking relais, dont les usages sont à réfléchir globalement,
- Confirmer les attentes concernant une desserte efficace du secteur de Craponne.
- Confirmer l'intérêt d'un dialogue de gestion entre Sytral Mobilités et la Région.

A noter que des questions techniques méritent encore des éclaircissements : cf la partie suivante, récapitulant les arguments et sujets soulevés.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Apporter des réponses aux questionnements formulés sur la fiabilité des informations concernant les temps de parcours

Au regard de certaines contestations, Sytral Mobilités est invité à préciser, et ajuster si besoin, les éléments d'information sur les temps de parcours actuels et les temps de parcours projetés avec TEOL.

En fonction, une expertise complémentaire et indépendante, mandatée par la CNDP, pourrait s'avérer opportune.

2. Compléter les éléments permettant une analyse comparée des trois variantes

Veiller à ce que les niveaux d'information sur les caractéristiques et éléments d'analyse des trois variantes de tracé proposées à Tassin (dont l'option C proposée en fin de concertation préalable) soient les mêmes, pour permettre une lecture comparée par le public.

3. Apporter des réponses aux questionnements sur les alternatives de tracé et infrastructures

Répondre sur **les éléments d'analyse et d'arbitrage** concernant les alternatives proposées par le public (par exemple, la connexion à Gerland, la prolongation vers Craponne ou vers l'est, etc.) et les infrastructures demandées (Pole d'Echanges Multimodal), ainsi que sur les impacts (notamment fonciers et environnementaux) du projet.

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, afin d'apporter réponse aux questions portant sur le caractère suffisant de la capacité de transport de TEOL à moyen terme.

Recommandations des garants et de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1. Organiser une réunion publique afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable

Prévoir **un temps de restitution** de la concertation préalable donnant à voir les préoccupations, besoins, attentes exprimés, les points plus spécifiques à travailler en concertation continue, et la place de la concertation et des contributions du public (les principales marges de discussion, ...).

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

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 continue dès que possible.

2.2 **Informers le public des avancées de l'élaboration du projet**, en mettant en exergue les réponses apportées aux questionnements et en explicitant les arbitrages.

2.3 Approfondir sur le **principe d'une expertise plurielle intégrant les usagers**, les points techniques particuliers, dont les points sujets à controverses (notamment le sujet des temps de parcours en bus, ...) ou d'autres (gestion de l'extraction d'air pollué des tunnels, ...).

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).

3. Poursuivre la recherche de l'intérêt commun allant de la vision territoriale aux enjeux locaux

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 (expropriations de terrain et/ou de constructions) : 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).

3.2 Veiller à la **transparence globale des impacts fonciers et des dispositifs d'évitement, réduction, compensation**.

3.3 Prendre en compte **les problématiques spécifiques de la phase chantier**, qu'il s'agisse de nuisances sonores, transport des matériaux, gestion des accessibilités, etc (sur les quartiers impactés directement ou indirectement, et notamment sur les secteurs concernés par le chantier du tunnelier à Ménival,...)

3.4 Permettre aux usagers et riverains **de comprendre et visualiser comment la phase de travaux se traduira concrètement** sur leur territoire (calendrier global, étapes, adaptations du réseau bus et de son fonctionnement, plans de circulation, livraisons, accessibilité aux commerces, équipements, services, propriété, ...).

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.

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). 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 Tram Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)

4. Mettre en place un observatoire participatif des effets du projet

Suite aux questionnements issus de la concertation, et au vu des objectifs du projet en termes de contribution à la réduction des gaz à effet de serre sur le territoire de la Métropole, les garants invitent Sytral Mobilités à envisager la mise en place **d'un observatoire en concertation** avec les parties prenantes (associations d'usagers, conseils de quartier, etc) sur les impacts (fonciers, sur la biodiversité, etc) et effets du projet TEOL à plusieurs années (fréquentations constatées, effets de rabattement mesurés, etc).

Liste des annexes

- **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**
- **Annexe 2 : quelques données sur les consultations de documents et les sujets soulevés dans les avis formulés lors de la concertation**
- **Annexe 3 : quelques éléments sur le projet, issus des contributions**

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 05/03/2024	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Apporter des réponses aux questionnements formulés sur la fiabilité des informations concernant les temps de parcours Au regard de certaines contestations, Sytral Mobilités est invité à préciser, et ajuster si besoin, les éléments d'information sur les temps de parcours actuels et les temps de parcours projetés avec TEOL. En fonction, une expertise complémentaire et indépendante, mandatée par la CNDP, pourrait s'avérer opportune.			
2. Compléter les éléments permettant une analyse comparée des trois variantes Veiller à ce que les niveaux d'information sur les caractéristiques et éléments d'analyse des trois variantes de tracé proposées à Tassin (dont l'option C proposée en fin de concertation préalable) soient les mêmes, pour permettre une lecture comparée par le public.			
3. Apporter des réponses aux questionnements sur les alternatives de tracé et infrastructures Répondre sur les éléments d'analyse et d'arbitrage concernant les alternatives proposées par le public (par exemple, la connexion à Gerland, la prolongation vers Craponne ou vers l'est, etc.) et les infrastructures demandées (Pole d'Echanges Multimodal), ainsi que sur les impacts (notamment fonciers et environnementaux) du projet.			

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, afin d'apporter réponse aux questions portant sur le caractère suffisant de la capacité de transport de TEOL à moyen terme.			
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 Prévoir un temps de restitution de la concertation préalable donnant à voir les préoccupations, besoins, attentes exprimés, les points plus spécifiques à travailler en concertation continue, et la place de la concertation et des contributions du public (les principales marges de discussion, ...)			
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 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 continue dès que possible. 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. 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, ...). 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).			
3. Poursuivre la recherche de l'intérêt commun allant de la vision territoriale aux enjeux locaux 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 (expropriations de terrain et/ou de constructions) : 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). 3.2 Veiller à la transparence globale des impacts fonciers et des dispositifs d'évitement, réduction, compensation. 3.3 Prendre en compte les problématiques spécifiques de la phase chantier, qu'il s'agisse de nuisances sonores, transport des matériaux, gestion des accessibilités, etc (sur les quartiers impactés directement ou indirectement, et notamment sur les secteurs concernés par le chantier du tunnelier à Ménival,...) 3.4 Permettre aux usagers et riverains de comprendre et visualiser comment la phase de travaux se traduira concrètement sur leur territoire (calendrier global, étapes, adaptations du réseau bus et de son fonctionnement, plans de circulation, livraisons, accessibilité aux commerces, équipements, services, propriété, ...). 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. 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 Tram Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)			
Mettre en place un observatoire participatif des effets du projet Suite aux questionnements issus de la concertation, et au vu des objectifs du projet en termes de contribution à la réduction des gaz à effet de serre sur le territoire de la Métropole, les garants invitent Sytral Mobilités à envisager la mise en place d'un observatoire en concertation avec les parties prenantes (associations d'usagers, conseils de quartier, etc) sur les impacts (fonciers, sur la biodiversité, etc) et effets du projet TEOL à plusieurs années (fréquentations constatées, effets de rebattement mesurés, etc).			

Annexe 2 : quelques données sur les consultations de documents et les sujets soulevés dans les avis formulés lors de la concertation

Sont présentés ci-dessous quelques statistiques sur les consultations de ressources en ligne et sur les contributions écrites recensées sur les différents supports à disposition :

Consultation des vidéos (source : Sytral Mobilités) :

	Date de publication	Vues	Durée de visionnage (cumul en heures)	Impressions (nombre d'affichages de la miniature)	Durée moyenne d'une vue	Durée totale de la vidéo	Pourcentage moyen visionné
Motion design du projet	08-nov	2204	52,4	14400	1 min 25 s	2min 00s	71,20%
Réunion de lancement (enregistrement de la réunion)	08-nov	1200	141,7	6100	14 min 19 s	2h 06min 56s	11,30%
Reportage Mobiles (TV)	05-déc	585	8,2	5300	50 s	1min 09s	73,30%
Atelier 1 (enregistrement de la réunion) - première publication	18-janv	800	84,9				
Atelier 1 (republication)	25-janv	324	28,1	11800	5 min 05 s	1h 07min 35s	7,50%
Atelier 2 (enregistrement de la réunion)	24-janv	512	104,5	9400	11 min 57 s	1h 35min 37s	12,50%
Atelier 3 (enregistrement de la réunion)	31-janv	369	66,8	3700	11 min 10 s	1h 29min 58s	12,40%

Nombre de contributions sur les registres :

Registre Siège du Sytral	0
Registre Mairie de Lyon 2	5
Registre Mairie de Lyon 5	8
Registre Mairie de Lyon 7	1
Registre Mairie de Sainte-Foy	4
Registre Mairie de Francheville	4
Registre Mairie de Tassin la Demi-Lune	29
Registre Mairie de La Mulatière	0
Registre Métropole du Grand Lyon	1
Registre Mairie centrale de Lyon	0
Total	52

Annexe 3 : quelques éléments sur le projet, issus des contributions

Sur l'ensemble des formats de contributions :

- 760 contributions concernent l'opportunité du projet (79% des contributions)
- Sur les 208 contributions concernant les préférences de tracé à l'ouest, 58% se prononcent en faveur de l'option B, 28% de l'option A (les autres n'expriment pas de position claire).
- Sur les 221 contributions concernant les préférences de tracé à l'est, 54% se prononcent en faveur de l'option par Montrochet, 38% de l'option Cours Suchet (les autres n'expriment pas de position claire).
- Sur les 221 contributions concernant les préférences de positionnement à Charcot, les avis sont plus divisés avec 41% plutôt en faveur de Charcot Provinces, 32% Charcot Salette et 27% qui n'expriment pas d'avis clair.

1249 contributions sont rattachables à des secteurs.

Concernant le secteur ouest (54% de ces contributions) :

- 40% des contributions portent spécifiquement sur Libération,
- ¼ des contributions concernent Alai,
- ¼ sur des considérations plus globales (prolongement, connexions avec TTOL et autres, ambition du projet, etc)
- 10% concernent Ménival.

Concernant plus particulièrement le secteur est (36% de ces contributions) :

- 40% des contributions portent spécifiquement sur Confluence,
- 30% sur Perrache,
- les autres se répartissent à l'identique entre Jean Macé et des considérations plus globales (terminus à Part Dieu, connexion aux autres tram, ambition du projet, etc)

Concernant le secteur central (10% des contributions), ⅓ des contributions portent sur Point du jour, ⅔ sur Charcot.

Les thématiques soulevées sont variées, certaines concernant l'ensemble du projet, d'autres plus ciblées : cf le graphe ci-dessous.

Contributions sur la plateforme : secteurs concernés par chaque thématique

