



Projet Tram Express Ouest Lyonnais

Étude des usages et des besoins des habitants

Restitution

Julien CASALS

caslas@nova7.fr

Ninon CADIOU

cadiou@nova7.fr

nova7

Calendrier de réalisation



Contexte et méthodologie

“ Cadre de l'étude

Cette étude a pour objectif de dresser le diagnostic des usages et des processus de choix des voyageurs qui seront concernés par le tracé retenu.

- Quelle est la plus-value du projet par rapport à l'usage des lignes de bus actuellement disponibles ?
- Quelles préférences et quels arbitrages entre les composantes de TEOL – nombre d'arrêts réduit pour des trajets plus rapides, temps de trajet, fréquence, régularité de l'offre et connexion directe aux métros A, B et D et lignes T1 et T2, mais avec une ligne unique – et le réseau de bus actuel – plusieurs lignes en rabattement sur Gorge de Loup, mais horaire, fréquence et temps de trajets irréguliers ?
- Quels potentiels aménagements aux abords des stations TEOL, le long du tracé ou encore dans les rames pour favoriser l'intermodalité et le confort des usagers ?

Méthodologie

Pour répondre à ces questions, nous avons mobilisé des outils essentiellement **qualitatifs** afin de rendre compte d'une part des usages et des ressentis des usagers concernant le réseau de bus actuel, et d'autre part des réactions et suggestions concernant le projet TEOL.

Approche individuelle : 40 entretiens filmés dans un format micro-trottoir

Ces entretiens ont eu lieu dans plusieurs localités de l'Ouest lyonnais pour rencontrer les usagers sur leur lieu de vie et dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. L'objectif est de **capturer un « instantané »** pour mettre au jour, comprendre et expliquer les usages et les besoins actuels des habitants, en les replaçant dans un contexte de trajets vers des destinations qui seront desservies par TEOL.

Approche collective : 2 Focus Groups réunissant un panel d'habitants

Pour compléter cette démarche, nous avons recruté un **panel d'habitants de l'Ouest lyonnais** réunis dans le cadre de deux focus groups de deux heures chacun.

Présentation des terrains

Dans le cadre de la réalisation de ce format « micro-trottoir », nous nous sommes rendus dans cinq localités différentes pour nous entretenir avec les habitants et les usagers de ces lieux. Bien qu'il s'agisse d'une **démarche qualitative**, nous avons introduit de nombreuses variations dans nos terrains (lieu, horaire, période) en vue d'obtenir un échantillon équilibré en termes de genre, d'âge et de situation socio-professionnelle des répondants.

Répartition par terrain

- Point-du-Jour : 8 personnes
- Francheville : 10 personnes
- Ménival : 5 personnes
- Alaï : 10 personnes
- Libération : 8 personnes

Répartition par genre

- Femmes : 21 personnes, soit 52,5% de l'échantillon.
- Hommes : 19 personnes, soit 47,5% de l'échantillon.

Répartition par tranche d'âge

- Jeunes (généralement de 18 à 24 ans) : 11 personnes, soit 27% de l'échantillon.
- Adultes (généralement de 25 à 64 ans) : 20 personnes, soit 50% de l'échantillon.
- Seniors (généralement 65 ans et plus) : 10 personnes, soit 23% de l'échantillon.

La compilation de ces entretiens a permis de réaliser 4 capsules vidéo d'environ cinq minutes chacune organisées selon les thématiques suivantes :

- **Portrait des mobilités dans l'Ouest lyonnais**
- **Ressentis concernant le réseau de bus actuel de l'Ouest lyonnais**
- **Perceptions du projet TEOL**
- **Suggestions d'aménagements en lien avec le TEOL**



Profils des participants aux Focus Groups

Groupe 1

Genre	Age	Lieu de travail	Lieu de résidence	Lignes utilisées	Fréquence
F	62	Lyon 8	Francheville	Bus C24	Tous les jours
F	43	St Priest	Tassin La Demi-Lune	Bus 14	Ponctuellement
F	54	Francheville Bron	Lyon 5	Bus C20 C20E C9 et 8	Ponctuellement
H	29	Lyon 5	Francheville	Bus C20 C20E	Ponctuellement
H	50	Lyon 6	Ste-Foy les Lyon.	Bus 49	Tous les jours
H	38	Tassin La Demi-Lune	Tassin La Demi-Lune	Bus 21	Ponctuellement

Groupe 2

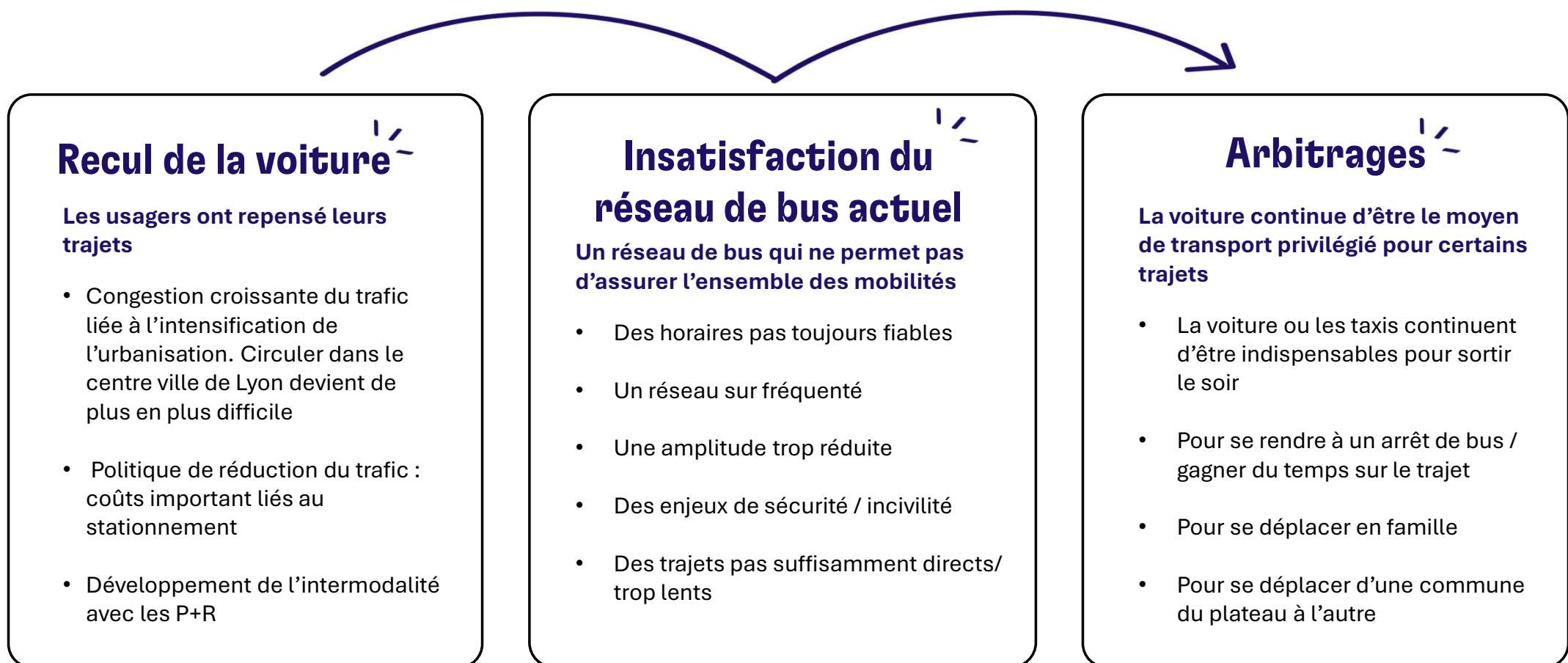
Genre	Age	Lieu de travail	Lieu de résidence	Lignes utilisées	Fréquence
F	56	Lyon 8	Francheville	Ligne 14	Ponctuellement
H	34	Lyon 3	Tassin La Demi-Lune	C19	Tous les jours ou presque
F	44	Lyon 3	Francheville	Bus 5	Ponctuellement
F	58	Lyon 5	Lyon 5	Bus 14	Ponctuellement
H	65	Lyon 2	Ste-Foy les Lyon	Bus 46	Tous les jours ou presque
F	49	Lyon 5	Ste-Foy les Lyon.	C20	Tous les jours ou presque
H	29	Lyon 3	Tassin La Demi-Lune	C21	Tous les jours ou presque
H	55	Tassin	Lyon 5	C19	Ponctuellement

A blue-toned aerial photograph of a city, showing a river winding through the landscape and a large, modern stadium or arena with a distinctive curved roof. The surrounding area is filled with a dense grid of buildings.

“Première partie :

Analyse croisée des usages et perceptions du réseau de bus actuel

Une dépendance persistante à la voiture malgré une diversification des modes de transport



Les principaux enjeux autour du réseau de bus actuel

Les correspondances

- Une structuration du réseau qui ne permet pas d'effectuer des trajets directs dans la plupart des cas.
- Des différences de fréquence jugées trop importantes entre certains bus et avec le métro. Beaucoup d'attente à Gorge de Loup notamment.

→ **Les usagers empruntent la voiture sur le plateau pour éviter ces temps d'attente.**

Le manque de fiabilité des horaires

- Des bus fréquemment en retard ou en avance.
- Certains usagers estiment qu'ils ne peuvent pas compter sur le réseau de bus pour arriver à l'heure au travail.

L'inconfort, l'insécurité, les incivilités

- Des bus très fréquentés, difficile de s'asseoir, pas d'espace personnel
- Un sentiment d'insécurité notamment le soir, lorsqu'il faut attendre aux arrêts et à bord des bus. Des usagères témoignent de harcèlement de rue.
- Incivilités de personnes qui fument dans les bus, ne laissent pas leur place aux personnes âgées ou mettent leur sac sur des places assises.

Le prix des abonnements

- Un prix jugé trop élevé au regard du service proposé (absence de tramways ou de métros dans l'Ouest lyonnais).
- Des usagers qui continuent de supporter des frais importants liés à la voiture en parallèle.

→ **Chaque mois, certains usagers arbitrent sur l'utilité d'acheter des tickets ou un abonnement mensuel en fonction de leurs activités.**

A faint, blue-toned aerial photograph of a cityscape, featuring a river winding through the center, a large stadium with a distinctive curved roof, and a dense cluster of buildings.

“Deuxième partie

Réactions au projet de Tram Express

Les habitants de l'Ouest entre enthousiasme et méfiance

Enthousiasme

Un projet qui répond globalement aux attentes des habitants

- Certains usagers déclarent instantanément qu'ils l'emprunteront tous les jours à la place du bus et de la voiture.
- D'autres voient moins spontanément comment intégrer le TEOL à leurs trajets quotidiens et envisagent de l'emprunter occasionnellement (en soirée, le week-end, prendre le train à Perrache).
- Certains sont satisfaits de leurs trajets en bus et n'envisagent pas de changer mais y voient tout de même une avancée.

Méfiance

Des habitants qui craignent des effets négatifs

- Des craintes concernant les impacts du projet sur le reste de la circulation notamment au niveau d'Alaï et Libération et les conflits d'usages que cela va entraîner.
- Des réserves concernant l'offre de stationnement en intermodalité à destination des automobilistes venant des communes de deuxième couronne (Craponne, Grézieu-la-Varenne...).
- Des habitants qui ne voient pas l'intérêt d'un terminus à Saint-Prest et qui auraient préféré une liaison directe avec Bellecour ou la Part-Dieu.

Les principales attentes



Une offre de P+R à Alaï

De la sécurité sur les trajets

Du confort à l'intérieur des rames

« Le premier truc que je vois c'est que Alaï c'est bien mais les gens qui viennent des alentours en voiture, ils vont se garer où ? C'est vrai que c'est central pour les gens de Craponne ou Francheville mais je ne vois pas où on peut se garer donc les gens vont venir automatiquement avec leur voiture pour se garer... »

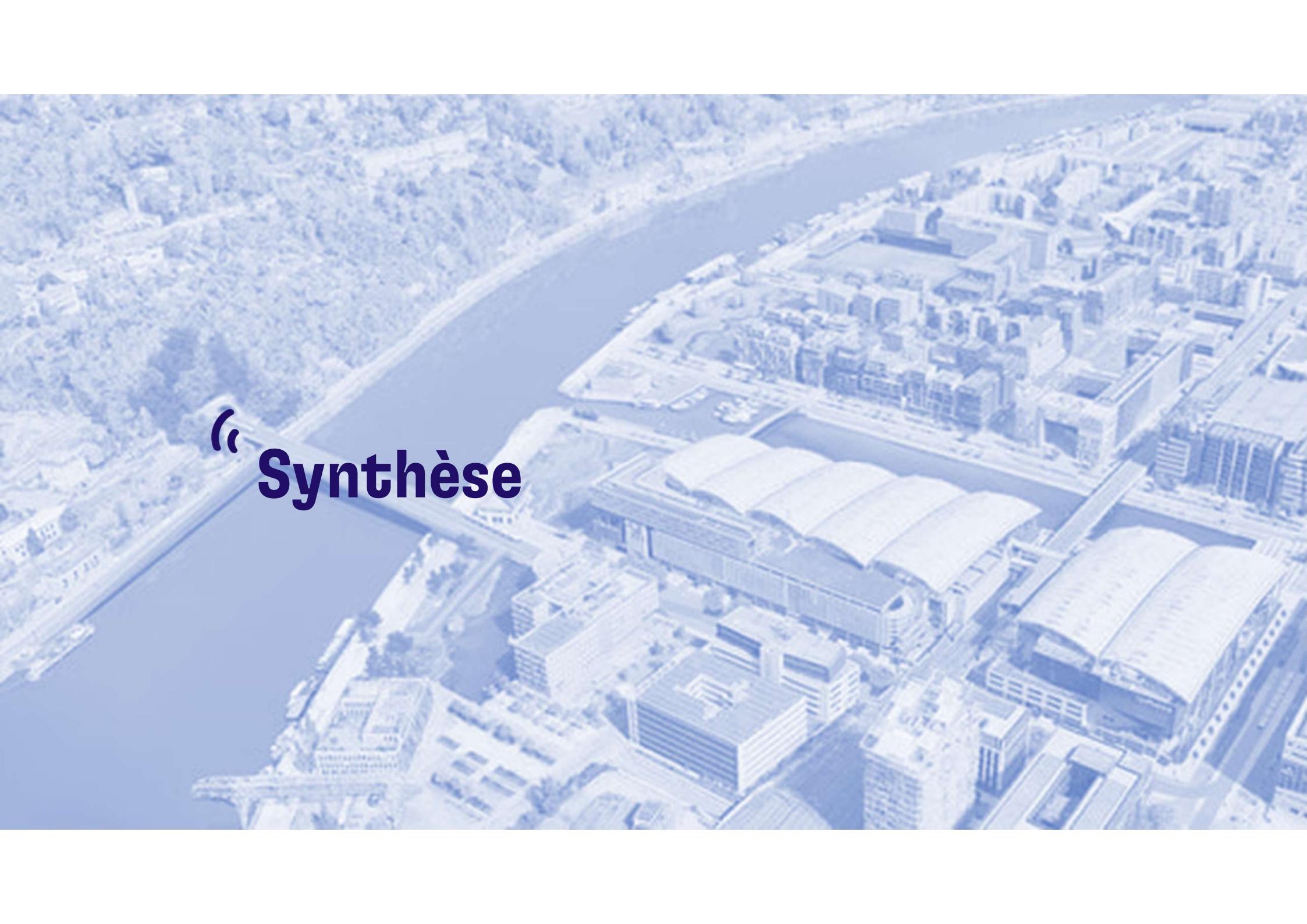
« Mettre de la lumière autour de la station pour quand on rentre le soir. »

« L'idéal serait d'avoir des agents de sécurité le soir. Quelqu'un à qui s'adresser. »

« Mettre au moins une personne dans les rames pour assurer la sécurité en cas de problème. »

« Moi qui suis un peu néophyte dans le truc c'est quand il y a le bandeau avec les arrêts, ce n'est pas toujours annoncé. Le point lumineux dans différentes villes qui vous indiquent où on est c'est bien, aujourd'hui le bandeau à plat on ne sait pas où on est. »

« Quelque chose pour se tenir parce que des fois on est coincés, les barres sont trop hautes parfois donc on se met en squat et on se dit pourvu que je ne tombe pas sur le mec d'à côté. »

A high-angle, aerial photograph of a city. A wide river cuts through the center of the urban landscape. On the right bank, there is a large industrial complex with several large, white, curved-roof buildings, possibly warehouses or factories. The city extends into the distance with a mix of residential and commercial buildings. The overall color palette is dominated by blues and greys.

“Synthèse

> Des usagers dans l'attente d'une optimisation du réseau dans l'Ouest lyonnais

Des attentes au présent

- Les usagers **reconnaissent des améliorations** ces dernières années en matière de fréquence, de desserte du territoire et de capacité
- Pour faire reculer la voiture davantage ils attendent une meilleure fiabilité et ponctualité ainsi que plus de confort

Des usagers enthousiastes

- La majorité des usagers convaincus que le TEOL va changer leurs habitudes
- Les **usagers réguliers** des TC sont ceux qui perçoivent le plus positivement l'arrivée du TEOL
- Pour les **usagers occasionnels**, la fiabilité et la régularité du TEOL peut convaincre de passer à un usage plus régulier des TC

Penser plus loin

- Les habitants interrogés sont issus de la première couronne s'interrogent sur les moyens d'acheminement et de stationnement des habitants de la deuxième couronne :
 - Mise en place d'un P+R à Alaï ?
 - Mise en place d'une ligne de bus spéciale ?