

DOSSIER DE PRESSE

AVRIL 2024



TRAMWAY EXPRESS DE L'OUEST LYONNAIS

Les enseignements de la concertation préalable



SYTRAL
MOBILITÉS

CONTACTS PRESSE

Lodoiska DE GOUVION SAINT CYR
gouvion@sytral.fr | 06 71 18 32 66

Daniel KOROLOFF
koroloff@sytral.fr | 06 20 83 61 71

SOMMAIRE



- 1. Une nouvelle desserte structurante pour connecter l'ouest et le centre de la métropole**
- 2. Une offre de mobilité performante et fiable**
- 3. La concertation : une forte mobilisation**
- 4. L'opportunité du projet avérée**
- 5. Calendrier et chiffres clés**





1. UNE NOUVELLE DESSERTE STRUCTURANTE POUR CONNECTER L'OUEST ET LE CENTRE DE LA METROPOLE

SYTRAL Mobilités s'attache à développer de nouvelles solutions de mobilité performantes afin d'accélérer le développement du réseau de transport public et la multimodalité, et répondre à l'urgence climatique.

En octobre 2022, les élus du conseil d'administration se prononçaient en faveur de la poursuite des études de la ligne de Tramway Express de L'Ouest Lyonnais et de la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, au regard des besoins importants de mobilités identifiés dans le secteur du plateau du 5^{ème} et de l'ouest de la métropole.

« À l'horizon 2032, le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais viendra renforcer le maillage du réseau TCL en proposant un nouveau service express entre Alaï, porte d'entrée de l'ouest de la Métropole, et les lignes de métro A et B. Cette réalisation nous permettra de préserver les capacités financières de SYTRAL Mobilités au regard des investissements à réaliser sur l'ensemble de notre territoire », déclare Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités.

Souhaitant largement associer les territoires concernés et permettre aux habitants de s'exprimer sur ce projet structurant, SYTRAL Mobilités a organisé du 6 novembre 2023 au 5 février 2024 une large concertation sous l'égide de 3 garants désignés par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public). **« Les études de faisabilité lancées à l'automne 2022 et les différents temps d'échange avec les territoires ont permis d'affiner le tracé et ses alternatives afin de présenter des éléments clairs, en toute transparence, à l'ensemble des parties prenantes et publics concernés »,** déclare Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités avant de rappeler : **« L'opportunité du projet et de sa desserte étant l'objet premier de cette concertation préalable ».**

« L'importante mobilisation des habitants et leurs contributions étayées ont nourri nos réflexions. Nous avons entendu les inquiétudes légitimes, concernant l'importance de préserver la circulation automobile à l'ouest du tracé et les attentes fortes de desservir le quartier de Libération. C'est ainsi que nous avons rouvert l'alternative via l'avenue Charles de Gaulle, étudiée précédemment, qui permet une insertion du tram express dans des axes adaptés tout en répondant aux enjeux de circulation et de stationnement », annonce Bruno Bernard.



2. UNE OFFRE DE MOBILITÉ PERFORMANTE ET FIABLE

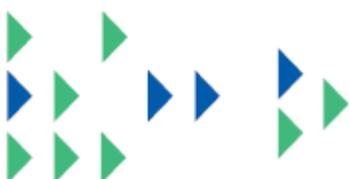
Ce nouveau projet vise à compléter le réseau de transport en commun en proposant une nouvelle desserte structurante entre le secteur d'Alaï en limite de Tassin la Demi-Lune et Francheville et le centre de la métropole via le plateau du 5^{ème} arrondissement de Lyon et Sainte-Foy-lès-Lyon.

Cette solution, alliant la performance du métro en tunnel et la finesse de desserte du tramway en surface, sera une première dans la métropole de Lyon et optimise les investissements tout en conservant un haut niveau de qualité de service pour les usagers.

Par ailleurs, les fréquentations attendues sur cette ligne entre Alaï et Jean-Macé (50 à 55 000 voyageurs par jour) correspondent davantage aux capacités offertes par une ligne de tramway, les lignes de métro A, B et D transportant de 200 000 à 300 000 voyageurs par jour et les lignes de tramway T1 ou T4 jusqu'à 100 000 voyageurs par jour.

Les objectifs du projet

- Améliorer l'accessibilité depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise vers le centre, et compléter le maillage des transports collectifs structurants, pour proposer une alternative confortable et efficace, à la voiture individuelle ;
- Participer à l'amélioration de la qualité de l'air dans la métropole en cohérence avec la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions ;
- Contribuer au maillage territorial et accompagner le développement urbain des secteurs desservis, en préservant leur identité et en incitant à un nouveau partage de l'espace public pour tous ;
- Accompagner les évolutions du territoire et l'amélioration du cadre de vie des riverains et usagers avec un apaisement des quartiers traversés.





3. LA CONCERTATION, UNE FORTE MOBILISATION

Une phase de concertation préalable autour du projet de Tram Express de l'Ouest Lyonnais s'est déroulée entre le 6 novembre 2023 et le 6 février 2024 sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) qui a désigné trois garants de la concertation : Claire BOUTELOUP, Jean-Luc CAMPAGNE et Jacques FINETTI.



24 rencontres ont été organisées pendant les 3 mois de la concertation préalable et de nombreux dispositifs et supports ont été déployés pour garantir la meilleure mobilisation et participation des habitants concernés par le projet.

Les principales thématiques qui étaient soumises à concertation

L'opportunité du projet et de sa desserte était l'objet premier de la concertation préalable. Plus particulièrement, SYTRAL Mobilités a souhaité débattre des thématiques suivantes :

- Le tracé global ;
- Les options d'insertion à l'ouest et l'est ;
- Le positionnement de la station Charcot ;
- L'insertion du tramway dans les quartiers traversés ;
- L'opportunité d'un parc-relais à Alai ;
- L'intermodalité, les modes actifs, la circulation.

Les contributions ont permis de nourrir les études de conception et permettront de préparer la concertation continue qui se déroulera jusqu'à l'enquête publique envisagée en 2025.

L'ensemble des rencontres, questions et avis ont permis d'enrichir le projet

- **2 201** participants aux réunions communales et ateliers
- Près de **500** participants à la soirée d'ouverture
- **805** personnes présentes lors des rencontres de proximité
- **703** participants aux réunions communales
- Près de **1 000** contributions recueillies sur la plateforme en ligne, dans les registres ou via les questionnaires





4. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET AVÉRÉE

La mobilisation et les nombreux avis exprimés par les habitants lors de la phase de concertation sont venus confirmer l'opportunité du projet et **la nécessité d'une nouvelle solution de mobilité performante depuis l'ouest de la métropole.**

Les fréquences fortes (1 rame toutes les 5' en heure de pointe) et l'amplitude horaire importante (de 4h30 à 1h) de cette nouvelle infrastructure offriront ainsi des déplacements fiables et confortables.

Grâce à cette nouvelle desserte, l'ouest de la métropole sera efficacement connecté à la Presqu'île, au quartier de la Confluence et aux grands équipements de services publics. Les nombreuses correspondances offertes à Perrache (TER, métro A, Tram T1/T2) et Jean Macé (TER, métro B, Tram T2) favoriseront l'intermodalité permettant une desserte performante de l'ensemble de la métropole.

Grâce à sa portion souterraine, qui permet de s'affranchir des obstacles naturels et urbains du plateau du 5ème, le tram express connectera Alai à Confluence en 14' via l'option par la rue Montrochet.

Au niveau de sa section en surface, le projet permettra de requalifier les espaces publics traversés et ainsi améliorer le cadre de vie et les itinéraires en modes actifs (vélos et piétons) tout en préservant les voies de circulation existantes.

Cette ligne de tramway express contribuera ainsi au report modal grâce à l'amélioration de l'attractivité du réseau de transport en commun, permettant ainsi une ville plus apaisée et moins polluée. **« TEOL se raccorde au réseau existant à Confluence offrant une connexion sans correspondance aux métros A et B, en prolongement du tramway T2. Avec le prolongement du T6 et la création des lignes T9 et T10, l'arrivée du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais sera l'opportunité de mener une réflexion globale sur la réorganisation et le maillage du réseau tramway à l'échelle métropolitaine afin d'optimiser sa performance »**, explique Bruno Bernard.

Un tracé global et 5 alternatives pour renforcer le maillage du réseau

Un tracé de référence comprenant 3 alternatives à l'ouest et 2 à l'est, a été soumis à la concertation.

A l'ouest, entre Alai et Ménival, il s'agissait de questionner la meilleure insertion du projet à travers deux options :

- Option A : un tracé direct via la rue Joliot-Curie ;
- Option B : un tracé via le quartier Libération, à Tassin la Demi-Lune, en voies dissociées via le chemin de la Raude et l'avenue Charles de Gaulle
- Une troisième option, l'option C via le quartier Libération, en voies doubles sur l'avenue Charles de Gaulle, a été proposée fin janvier 2024.

A l'est, la ligne traverse la Saône grâce à la création d'un nouvel ouvrage d'art et vient se connecter à l'infrastructure tramway existante (T1/T2). Deux options étaient proposées :

- Au niveau de Lyon 5e (quai des Etroits) avec un raccordement via le cours Suchet ;
- Au niveau de la Mulatière (quai Jean-Jacques Rousseau) avec un raccordement via la rue Montrochet.

A l'ouest, l'option C via l'avenue Charles de Gaulle privilégiée

L'option B, passant par Libération, a été globalement privilégiée à l'option A dans la mesure où la desserte de Libération est attendue par les Tassilunois mais a suscité des inquiétudes sur l'insertion chemin de la Raude. La mise à sens unique de la rue Joliot-Curie dans l'option A, a par ailleurs été considérée comme trop contraignante.

Afin de répondre à ces enjeux de circulation, relayés par le maire de Tassin-la-Demi-Lune, SYTRAL Mobilités a proposé une nouvelle alternative, nourrie des premiers mois de concertation et des études techniques continue ; l'option C avec une insertion en voie double par l'avenue Charles de Gaulle et la route de Brignais, permettant ainsi :

- De concilier tous les modes de déplacement en préservant la fluidité des flux automobiles des principaux carrefours routiers,
- De maintenir sur Tassin-la-Demi-Lune le fonctionnement des circulations de manière identique à la configuration actuelle
- De préserver la possibilité de prolonger à terme la ligne vers Craponne sans travaux sur la ligne en exploitation
- De garantir les usages actuels des rues de Tassin-la-Demi-Lune
- De préserver le chemin de la Raude, forte demande des riverains tout en offrant l'opportunité de requalifier les espaces publics
- D'améliorer le cadre de vie et les itinéraires en modes actifs (vélos et piétons) de l'axe historique de l'avenue Charles de Gaulle.

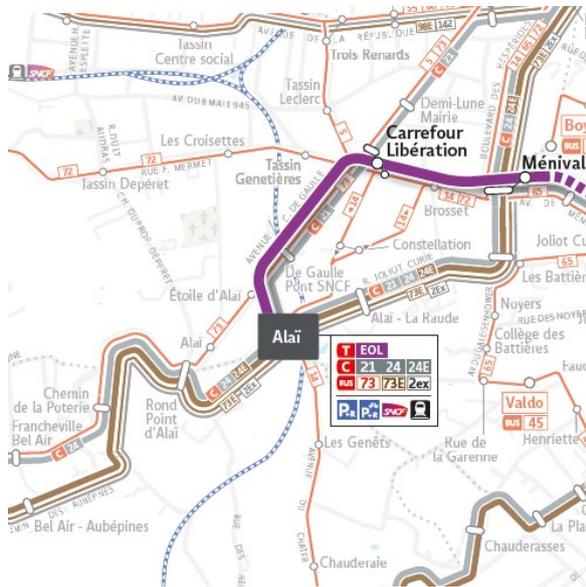


Schéma d'exemple d'insertion du tramway à Libération



La nécessité de l'implantation, d'un pôle d'échange multimodal au terminus

Le maillage global du territoire, notamment à l'ouest, a été au cœur des débats afin d'offrir un panel de solutions alternatives équilibré et efficace permettant d'optimiser les échanges et de favoriser l'intermodalité.



SYTRAL Mobilités confirme ainsi la nécessité de créer un pôle d'échanges tous modes au terminus d'Alai qui intégrera notamment un parc-relais voitures et vélo pour permettre un rabattement efficace depuis l'ouest (Craponne et Francheville). Comme pour tous les projets de ligne forte de transport en commun, la mise en service de TEOL s'accompagnera également d'une restructuration du réseau de surface en lien avec les communes concernées afin de faciliter l'accès à la nouvelle ligne.

SYTRAL Mobilités mènera en parallèle un travail spécifique sur les accès en modes actifs (piétons et vélo) à l'ensemble des stations.

Une station attendue dans le secteur Charcot

Entre Ménival et la Saône, deux stations souterraines sont envisagées afin de desservir le Point-du-Jour puis Charcot. Concernant le choix de la localisation de la station Charcot, deux options (Charcot Salette ou Charcot Provinces) ont été débattues.

L'emplacement Charcot Provinces a fait consensus auprès des habitants. Plus centrale dans le quartier, cette localisation permet par ailleurs d'optimiser la longueur du tunnel et son coût.

En conclusion, il sera proposé aux élus, lors du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités du 16 mai :

- De prendre acte du bilan de la concertation et d'approuver les enseignements de la concertation préalable
- De lancer le projet en retenant les éléments suivants :
 - l'option C à l'ouest du tracé
 - la création d'un parc relais au terminus de la ligne à Alai
 - la localisation de la station Charcot-Provinces
 - l'option de franchissement de la Saône par la rue Montrochet à l'Est du tracé

Les étapes ultérieures du projet donneront lieu à une concertation continue, jusqu'à l'enquête publique prévue en 2025, qui permettra d'affiner le projet dans l'objectif d'aboutir à une solution de mobilité adaptée aux enjeux et aux besoins des territoires traversés.

SYTRAL Mobilités organisera ainsi de nouveaux rendez-vous (ateliers, stands mobiles, balades...) à partir de mi-2024 afin de préciser l'insertion fine du tramway dans les secteurs traversés, ainsi que les aménagements pour améliorer les usages de l'espace public.

5. CALENDRIER ET CHIFFRES CLES

-  Alai <> Confluence → **14 minutes**
-  Alai <> Perrache → **20 minutes**
-  Alai <> Jean Macé → **25 minutes**



5
NOUVELLES
STATIONS
dont 2 souterraines

de 4h30 à 1h
entre **50 000**
et **55 000** 
VOYAGES/JOUR
entre Alai et Jean Macé



TRAM TOUTES
LES 5 MIN.
en heure de pointe



800
MILLIONS D'EUROS HT
valeur 2023

Les prochaines étapes

