

**TOUT
COMPRENDRE**

**LA PROCÉDURE D'UTILITÉ
PUBLIQUE RELATIVE
AU PROJET
du Tramway Express
de l'Ouest Lyonnais**

Participez à l'enquête publique
du **8 septembre**
au **8 octobre 2025**

Septembre 2025



(Photo non contractuelle. Réalisation SYTRAL Mobilités)



Suivez l'actu !
sytral-mobilites.fr/TEOL

Construisons ensemble **T EOL** !

SYTRAL
MOBILITÉS

**TOUT
COMPRENDRE**

LA PROCÉDURE D'UTILITÉ PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET

du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais

- P3 L'ENQUÊTE PUBLIQUE, UNE NOUVELLE ÉTAPE**
- P3 Qu'est-ce qu'une enquête publique ?
- P3 Sur quoi porte l'enquête publique ?
- P4 Que contient le dossier ?
- P4 Qui organise l'enquête publique et comment se déroule-t-elle ?
- P4 L'ENQUÊTE PUBLIQUE, MODE D'EMPLOI**
- P6 LE PROJET EN UN CLIN D'ŒIL**
- P7 CHIFFRES CLÉS & ACTEURS DU PROJET**
- P8 RÉPONDRE AUX BESOINS DE L'OUEST DE LA MÉTROPOLE**
- P8 Une réponse aux besoins identifiés dans les documents de planification
- P8 Relier l'ouest via le Plateau du 5^e arrondissement au cœur de la métropole
- P9 Un coût objectif de 800,4 M€ H.T. (valeur janvier 2023)
- P9 Les bénéfices attendus
- P10 CADRE DE VIE : DES OPPORTUNITÉS D'AMÉNAGEMENT**
- P10 Une nouvelle offre de transport
- P10 Des espaces publics rénovés
- P11 Intégrer le projet dans l'environnement urbain
- P12 COMMENT L'ENVIRONNEMENT EST PRIS EN COMPTE**
- P13 Identifier et traiter les secteurs à enjeux écologiques
- P14 Rechercher une insertion respectueuse sur les rives de Saône
- P15 L'INSERTION DE TEOL DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN**
- P15 Une station terminus à Alaï intégrée dans un pôle d'échange multimodal
- P16 En surface entre Alaï et Ménival
- P17 En souterrain entre Ménival et la Saône
- P18 Le nouveau pont sur la Saône et l'interconnexion au réseau tramway
- P19 GLOSSAIRE**

L'ENQUÊTE PUBLIQUE, UNE NOUVELLE ÉTAPE

Toute opération d'aménagement impliquant l'acquisition de terrains privés pour sa réalisation nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et doit faire l'objet d'une enquête publique préalable. Cette étape offre une nouvelle occasion de partager le projet et de le préciser.



Ce livret présente les informations essentielles à connaître sur le projet TEOL, qui reliera le secteur d'Alaï (Tassin-la-Demi-Lune et Francheville) et le centre-ville de Lyon. Il complète le dossier d'enquête publique.

Retrouvez l'intégralité du dossier d'enquête publique en flashant ce QR Code. Les modalités de consultation sont indiquées ci-après.

Qu'est-ce qu'une enquête publique ?

L'enquête publique est une procédure administrative visant à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers préalablement à certaines décisions et autorisations. Elle est régie par l'article L181-10 du code de l'Environnement*.

TEOL nécessite plusieurs décisions et autorisations :

- une Déclaration d'Utilité Publique, qui permet l'acquisition de terrains privés par voie d'expropriation
- une autorisation environnementale, qui autorise les travaux au regard des enjeux environnementaux
- un arrêté de cessibilité, qui permet la cession des propriétés nécessaires à la réalisation du projet

Plusieurs enquêtes publiques sont organisées :

- **dans un premier temps, une enquête publique préalable à la DUP, objet du présent document**
- **dans un second temps, une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale**
- en parallèle, une ou plusieurs enquêtes parcellaires pour l'achat des parcelles nécessaires à la réalisation du projet, lorsque elles seront précisément définies.

Sur quoi porte l'enquête publique ?

Le projet TEOL comprend la ligne de tramway en surface et en souterrain, ses stations, ses ouvrages techniques (puits d'accès, tête de tunnel), et ses aménagements annexes (modes actifs, aménagements paysagers, principes d'assainissement) ainsi que les parcs relais vélos et véhicules légers dans le secteur d'Alaï.

L'enquête publique, objet du présent document, porte sur :

- **La procédure d'utilité publique du projet TEOL ;**
- **La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) de l'agglomération lyonnaise sur les communes de Francheville, Tassin-la-Demi-Lune, Lyon 5^{ème}, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Lyon 2^{ème}.**

*Le Code de l'environnement en France regroupe les lois et règlements visant à protéger l'environnement, à gérer les ressources naturelles et à garantir un développement durable.

Que contient le dossier d'enquête publique ?

Le dossier d'enquête est composé de l'ensemble des documents nécessaires à la bonne compréhension du projet et de ses enjeux. TEOL fait l'objet d'une évaluation environnementale (pièce H du dossier d'enquête publique) qui permet de prendre en compte les enjeux environnementaux à l'échelle du projet. À noter qu'une enquête publique portant spécifiquement sur l'autorisation environnementale se déroulera en 2026 et permettra de présenter les études de conception technique du projet tout en prenant en compte les observations du public issues de la présente enquête publique.

Pièce A Objet de l'enquête Informations juridiques et administratives	► Pour connaître l'objet de l'enquête préalable, ses modalités et son cadre juridique. Y figurent aussi le bilan de la concertation préalable du projet et le rapport des garants de la concertation continue.
Pièce B Plan de situation	► Pour localiser le tracé du projet sur les territoires traversés.
Pièce C Notice explicative	► Pour découvrir le projet, l'historique et les motifs des décisions qui ont mené au projet soumis à enquête publique ainsi que la justification de son utilité publique.
Pièce D Caractéristiques des ouvrages les plus importants	► Pour découvrir les principales caractéristiques techniques de TEOL, la description des ouvrages les plus importants (tunnel, pont, stations souterraines...) et les spécificités du mode tramway.
Pièce E Plan général des travaux	► Pour découvrir le tracé de TEOL, le périmètre de la déclaration d'utilité publique et la localisation de certaines emprises de chantier. Ce périmètre est à distinguer des besoins finaux d'acquisitions foncières, qui sont en cours d'optimisation.
Pièce F Appréciation sommaire des dépenses	► Pour connaître les postes de coûts du projet et ses modalités de financement.
Pièce G Mise en compatibilité du PLU-H	► Pour découvrir l'analyse des documents de planification réalisée, les évolutions du Plan local d'urbanisme et de l'habitat nécessaires à la réalisation de TEOL, et leur évaluation environnementale. Y figure aussi le bilan de la concertation préalable sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'été 2024.
Pièces H et leurs annexes Etude d'impact	► Pour comprendre les spécificités du territoire, découvrir les incidences environnementales du projet et les mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser. L'étude d'impact comporte 11 documents, annexes comprises.
Pièce I Evaluation socio-économique	► Pour découvrir l'évaluation chiffrée de l'utilité sociale et économique du projet, comparée à une situation où il ne serait pas réalisé.
Pièce J Avis des personnes publiques associées Et réponses du MOA	► Pour découvrir les avis des collectivités et administrations consultées sur le dossier DUP ; ainsi que les réponses apportées par SYTRAL Mobilités.

Qui organise l'enquête publique et comment se déroule-t-elle ?

L'enquête publique est organisée par les services déconcentrés de l'Etat en Région, sous l'égide d'un commissaire enquêteur. Ce dernier est désigné par le Tribunal Administratif et veille à ce que le public dispose d'une information complète sur le projet et qu'il participe effectivement au processus de décision en formulant observations et propositions. Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur peut visiter les sites concernés, organiser des réunions avec le public et SYTRAL Mobilités, et entendre les différents acteurs du projet.

Après l'enquête publique, le commissaire enquêteur rédige un rapport et rend un avis consultatif, qui doit être motivé. Il peut être favorable ou défavorable et être accompagné de recommandations et/ou de réserves que SYTRAL Mobilités devra alors lever.

La Préfecture se prononce ensuite sur l'utilité publique du projet, au plus tard un an après la clôture de l'enquête.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE, MODE D'EMPLOI

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur le projet TEOL se déroulera du 8 septembre 2025 au 8 octobre 2025. Durant cette période, plusieurs modalités sont proposées pour informer et participer.

Consulter le dossier d'enquête publique

DANS LES MAIRIES :



Mairie de Lyon 2^e

2 rue d'Enghien - 69002 Lyon
(Lieu et horaires d'ouverture à venir)



Mairie de Lyon 5^e

14 rue Dr Edmond Locard - 69005 Lyon
(Lieu et horaires d'ouverture à venir)



Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon

10 rue Deshay - 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon
(Lieu et horaires d'ouverture à venir)



Mairie de Francheville

1 rue du Robert - 69340 Francheville
(Lieu et horaires d'ouverture à venir)



Mairie de Tassin la Demi-Lune

Place Hippolyte Pérabut - 69160 Tassin-la-Demi-Lune
(Lieu et horaires d'ouverture à venir)



Mairie de La Mulatière

1 place Jean Moulin - 69350 La Mulatière
(Lieu et horaires d'ouverture à venir)

ET AUSSI :



Au siège de SYTRAL Mobilités

21 boulevard Vivier Merle - 69003 Lyon
Du lundi au vendredi 9h à 12h et de 14h à 16h30



Sur le site Internet de l'enquête publique

www.registre-numerique.fr/enquete-teol

Rencontrer le commissaire enquêteur lors de ses permanences



Mairie de Lyon 2^e

2 rue d'Enghien - 69002 Lyon
le jeudi 2 octobre 2025
de 9h00 à 12h00



Mairie de Lyon 5^e

14 rue Dr Edmond Locard - 69005 Lyon
le mercredi 8 octobre 2025
de 13h30 à 16h30



Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon

10 rue Deshay - 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon
le lundi 8 septembre 2025
de 9h00 à 12h00



Mairie de Francheville

1 rue du Robert - 69340 Francheville
le vendredi 12 septembre 2025
de 14h00 à 17h00



Mairie de Tassin la Demi-Lune

Place Hippolyte Pérabut - 69160 Tassin la Demi-Lune
le mercredi 17 septembre 2025
de 9h00 à 12h00



Mairie de La Mulatière

1 place Jean Moulin - 69350 La Mulatière
le mardi 23 septembre 2025
de 14h00 à 17h00



Déposer un avis



Sur les **registres papier** mis à disposition dans les mairies



Par **courrier**, adressé à Monsieur le commissaire enquêteur : **10 rue Deshay - 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon**



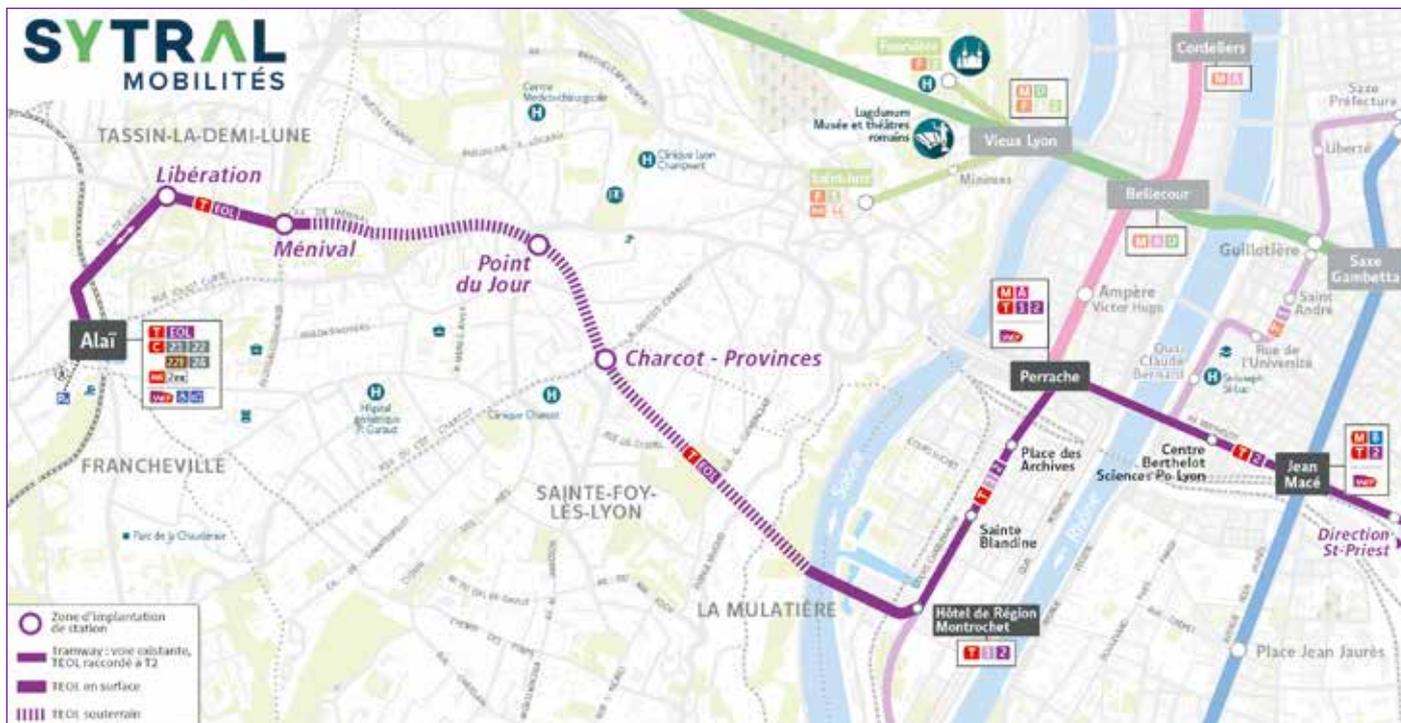
Par **courriel** à : **enquete-teol@mail.registre-numerique.fr**



Sur le **registre électronique** disponible sur : **www.registre-numerique.fr/enquete-teol**

LE PROJET EN UN CLIN D'ŒIL

À l'horizon 2032, le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais constituera un nouvel axe structurant entre l'ouest de la Métropole dans le secteur d'Alaï et le 7e arrondissement de Lyon à Jean Macé, via le quartier Libération à Tassin-la-Demi-Lune, le plateau du 5e arrondissement de Lyon, Sainte-Foy-lès-Lyon et le sud de la Presqu'île à Confluence.



LES OBJECTIFS DE TEOL

- ✓ **Améliorer l'accessibilité** depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise vers le centre de Lyon et compléter le maillage des transports collectifs structurants pour proposer une alternative efficace à l'utilisation de 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.

CHIFFRES CLÉS & ACTEURS DU PROJET

6 km, dont 2,9 km souterrain

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

5 NOUVELLES STATIONS
dont 2 souterraines

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

1
TRAM TOUTES LES 5 MIN.
en heure de pointe

800
MILLIONS D'EUROS HT
valeur 2023

LE CALENDRIER



LES ACTEURS DU PROJET



RÉPONDRE AUX BESOINS DE L'OUEST DE LA MÉTROPOLE

Une réponse aux besoins identifiés dans les documents de planification

Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais répond à des besoins identifiés dès 1997 dans les documents de planification en vigueur sur le territoire. Ainsi, le Plan de Déplacements Urbain (PDU) et le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise mettent en avant la nécessité de développer une nouvelle ligne de transport structurante dans l'Ouest Lyonnais. Le Plan de Mobilités (PDM) des territoires lyonnais, en cours d'approbation, cible TEOL comme axe à développer en priorité pour répondre aux enjeux de mobilité et de croissance de population et d'emplois projetés par le Plan Local d'Urbanisme et de l'habitat (PLU-H).

Relier l'ouest via le Plateau du 5^e arrondissement au cœur de la métropole

TEOL constituera une liaison express, ferrée et à haut niveau de service 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^e arrondissement de Lyon. Cette nouvelle infrastructure est pensée pour une exploitation adaptée aux spécificités géographiques de l'ouest de la métropole. Ainsi, sa section en tunnel sous le plateau du 5^e arrondissement de Lyon dessert deux centralités importantes du plateau tout en offrant une liaison directe entre le haut et le bas de la colline.

À la mise en service, l'amplitude horaire sera de 4h30 à 1h et la fréquence d'une rame de 300 places environ toutes les 5 minutes en heure de pointe.



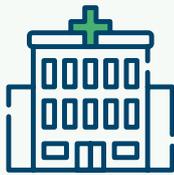
Vue aérienne du secteur Alaï

Un coût objectif de 800,4 M€ H.T. (valeur janvier 2023)

Avec un coût objectif de 800,4 M€ (valeur janvier 2023), TEOL constitue le plus grand projet d'infrastructure de mobilité du plan de mandat 2021-2026. Ce coût objectif comprend toutes les dépenses de maîtrise d'ouvrage, d'études, d'acquisitions foncières, de travaux et d'aménagement urbains et connexes. SYTRAL Mobilités, qui en assure l'ensemble du financement, fait de la maîtrise des coûts une priorité pour toutes les composantes du projet.

Pour en savoir plus, consultez la pièce F du dossier d'enquête publique

Les bénéfices attendus



Desserte améliorée
des équipements
et des emplois



Des espaces publics
plus agréables



De nouvelles liaisons pour
les piétons et les cycles



Des déplacements
facilités pour les
personnes en situation
de handicap



Une intermodalité
facilitée



Une plateforme
végétalisée



Un air moins pollué



Possibilité à
moyen-terme d'un
prolongement vers
l'ouest



Opportunités de
réorganiser le réseau
tramway à terme

Pour en savoir plus, consultez les pièces H et I

CADRE DE VIE : DES OPPORTUNITÉS D'AMÉNAGEMENT

Une nouvelle offre de transport

TEOL offrira des connexions au réseau structurant des transports en commun. Avec la restructuration du réseau de surface qui accompagnera TEOL à sa mise en service, l'ouest de la métropole bénéficiera d'un meilleur maillage en transport en commun.

Les travaux de TEOL seront l'opportunité de rééquilibrer le partage des voiries traversées par le tramway dans les sections en surface, avec notamment l'intégration ou l'amélioration des cheminements en modes actifs. Ces derniers encourageront les déplacements de proximité, notamment piétons par la création de trottoirs plus sécurisés. Un parc-relais vélo de 300 places sera aménagé au terminus d'Alaï et du stationnement pour les cycles sera créé à proximité de toutes les stations de TEOL. Le nouveau pont à construire sur la Saône offrira aux piétons et aux cycles une nouvelle liaison entre la Confluence et la Mulatière.

À la suite de la concertation préalable, qui a eu lieu du 6 novembre 2023 au 5 février 2024, le tracé de TEOL a été modifié pour tenir compte de la demande exprimée de préserver les conditions de circulation actuelles sur les voiries de Tassin la Demi-Lune. Seule l'avenue de Ménival (Lyon 5^e), qui accueillera la trémie de sortie du tunnel, sera mise en sens unique ; les autres axes routiers empruntés par TEOL resteront à double sens de circulation automobile, tout en accueillant le tramway et des cheminements piétons et cycles améliorés. Un parc-relais voitures de 300 places sera créé à Alaï.

ZOOM

sur les Voies Lyonnaises

Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais sera connecté au réseau cyclable structurant de la Métropole de Lyon, les Voies Lyonnaises :

- n°3 Quincieux > Givors
- n°5 Saint-Fons > Francheville > Bron
- n°8 la Tour-de-Salvagny > Bron
- n°9 Jonage > Saint Genis Laval
- n°11 Craponne > Chassieu



RÉSEAU 2026 / 2030

1 Vaulx-en-Velin Saint-Priest	21 km	8 La Tour-de-Salvagny Bron	28 km
2 Caluire Mions	22 km	9 Jonage Saint-Genis-Laval	37 km
3 Quincieux Givors	67 km	10 Marcy-l'Étoile Régieux	31 km
4 Lissieu Vilurbanne	22 km	11 Craponne Chassieu	26 km
5 Saint-Fons or Francheville, Bron	46 km	12 Lyon Saint-Priest	20 km
6 Rillieux-la-Pape Saint-Genis-Laval	25 km	13 Rillieux Corbas	24 km
7 Rillieux Solaize	34 km		



Des espaces publics rénovés



Carrefour Libération à Tassin la Demi-Lune

L'insertion urbaine de TEOL, qu'il s'agisse des sections en surface ou des ouvrages visibles en surface de la section souterraine (stations, puits d'accès, tête du tunnel...) sera réalisée en cohérence avec la qualité paysagère et environnementale du territoire traversé.

Pour améliorer le cadre de vie et atténuer les effets du réchauffement climatique sur la ville, TEOL intègre dès sa conception de fortes ambitions en matière de désimperméabilisation des espaces publics et de plantations en qualité et en quantité.

Pour en savoir plus, consultez les pièces H « Etude d'impact » et leurs annexes

Intégrer le projet dans l'environnement urbain

Toute construction en milieu urbain a un impact visuel et change la ville. C'est le cas pour toutes les lignes de transport en commun circulant en surface ou comportant des ouvrages visibles en surface.

Une étude patrimoniale du secteur des rives de Saône a été réalisée (*pièce H4 « étude patrimoniale »*) pour guider le programme du concours d'architecture du pont. Le choix s'est porté sur le projet qui a le mieux pris en compte l'insertion paysagère de l'ouvrage. À ce titre, l'ancienne capitainerie de la Confluence sera préservée.

Le reste du projet est également conçu pour s'intégrer au mieux dans l'environnement urbain. Notamment, l'ouvrage d'accès au tunnel pour les secours, dont la réalisation est réglementaire, émergera en lisère du parc du Brûlet de façon discrète et respectueuse de son environnement. La création des stations s'accompagnera d'une requalification des espaces publics desservis. Le parc-relais voitures d'Alaï sera conçu de façon à pouvoir changer d'usage, lors d'un futur prolongement de TEOL vers l'ouest et permettre la création d'activités ou de logement dans le bâtiment.

COMMENT L'ENVIRONNEMENT EST PRIS EN COMPTE

Le dossier présenté dans cette enquête publique décrit et analyse les caractéristiques environnementales du territoire tel qu'il existe sans TEOL (pièce H3 « étude d'impact - état initial de l'environnement »).

Les enjeux environnementaux étudiés sont de natures diverses : population et santé humaine, biodiversité, eau, sols, climat, risques naturels et technologiques, paysage, patrimoine... L'état initial en contient une analyse et évalue leur sensibilité.

Pour cela, des aires d'étude ont été délimitées pour chacune des thématiques étudiées :

- Immédiate : TEOL et ses abords immédiats,
- Rapprochée : 100 mètres de part et d'autre des emprises de TEOL,
- Elargie : les communes et arrondissements traversés par le projet,

Et ponctuellement plus larges pour certaines thématiques.

Pour chacune des thématiques, des études ont été menées par des bureaux d'études mandatés par SYTRAL Mobilités. Selon les thèmes, les documents de planification et la bibliographie existante ont été analysés. Des relevés de terrains (observations, pose et suivi de capteurs...) sur diverses périodes pertinentes ont complété ces analyses.

Les études complètes (vibrations, acoustique, nature, air/santé, gaz à effet de serre et patrimoine) et leur méthodologie sont consultables dans les annexes à la pièce H4 du dossier.

Les effets du projet sur l'environnement ont ensuite été évalués en comparant la situation projetée avec TEOL et la situation de référence (sans TEOL) projetée au même horizon de temps.

ZOOM

Les enjeux vibratoires et acoustiques

Le bruit et les vibrations générés par le TEOL sont identifiés depuis la concertation préalable comme un point de vigilance pour les riverains. L'étude acoustique et l'étude vibratoire qui ont été réalisées et sont annexées à la pièce H du dossier d'enquête publique contiennent informations détaillées à ce sujet.

Un diagnostic de l'environnement urbain et des études acoustiques et vibratoires ont été réalisés pour identifier les secteurs potentiellement les plus exposés aux vibrations ou au bruit en lien avec TEOL. Des modélisations numériques ont ensuite été réalisées pour évaluer les effets de la circulation des rames de tramways sur ces secteurs. Les résultats de la modélisation guideront ensuite la conception des ouvrages. La plateforme tramway sera adaptée (dalle flottante, semelle anti-vibratile, plateforme enherbée...) en fonction des points de sensibilité identifiés à proximité.



Identifier et traiter les secteurs à enjeux écologiques

L'état initial de l'environnement met notamment en évidence que TEOL s'insère dans des espaces déjà largement modifiés par l'être humain. Le projet ne présente pas d'enjeu vis-à-vis des sites Natura 2000 ni des continuités écologiques régionales. Toutefois, l'étude d'impact identifie 5 secteurs à enjeux auxquels SYTRAL Mobilités accordera une attention particulière :

- Les jardins aquatiques Jean-Couty, à la Confluence,
- La Saône, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF),
- La balme de Fontanières, à la Mulatière, au sein de l'Espace naturel sensible (ENS) Yzeron Aval,
- Le parc du Brûlet, à Sainte-Foy-lès-Lyon, espace vert prisé des habitants,
- Les parcelles à Alaï, actuellement en friche, où sera construit le P+R

Ces études environnementales ont permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et des pistes de compensation des effets que pourrait avoir le projet sur l'environnement, adaptées à chaque secteur traversé par TEOL. Elles tiennent compte des effets pendant les travaux et pendant l'exploitation de la ligne.

L'identification des impacts du projet sur l'environnement sera affinée au regard des études de conception du projet et de l'étude d'impact actualisée. Celle-ci sera présentée en 2026 lors de l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale.

Pour plus de détails sur les mesures pour limiter les effets sur le cadre de vie et l'environnement, consultez la pièce H4

ZOOM



La séquence

« éviter, réduire, compenser »

Comme pour l'ensemble de ses projets, SYTRAL Mobilités mettra en œuvre la démarche éviter-réduire-compenser prévue par le Code de l'Environnement en cherchant à éviter les effets sur l'environnement, en réduisant ceux qui ne peuvent pas être évités et en compensant ceux qui ne peuvent pas être réduits. Dans le cadre du projet TEOL, des espaces boisés ou plantés pourraient être touchés : SYTRAL Mobilités prévoit de replanter au moins 2 arbres pour chaque arbre supprimé (objectif recherché de 3 arbres replantés par arbre supprimé).

L'étude de ses effets sur l'environnement sera affinée en lien avec l'avancement des études de conception et l'étude d'impact actualisée sera présentée en 2026 lors de l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale. Cette étude décrira avec précision les sites de compensation et les mesures de suivi de cette compensation dans le temps.



Les rives de Saône depuis le quartier de la Confluence à Lyon 2^e

Rechercher une insertion respectueuse sur les rives de Saône

Conscient du caractère exceptionnel du cadre patrimonial et paysager des rives de Saône, SYTRAL Mobilités a commandité une étude patrimoniale. Les conclusions de l'étude patrimoniale des rives de Saône guideront la conception et l'intégration de TEOL dans ce secteur, où deux ouvrages sont prévus : un nouveau pont tramway et modes actifs, avec ses rampes d'accès de part d'autres de la Saône, et une tête de tunnel dans la balme.

Les recommandations issues de l'étude figurent dans une annexe dédiée de la pièce H4 du dossier d'enquête publique et seront prises en compte par l'architecte du pont, également chargé de l'insertion paysagère l'insertion paysagère de la tête de tunnel dans les balmes de la rive droite de la Saône.

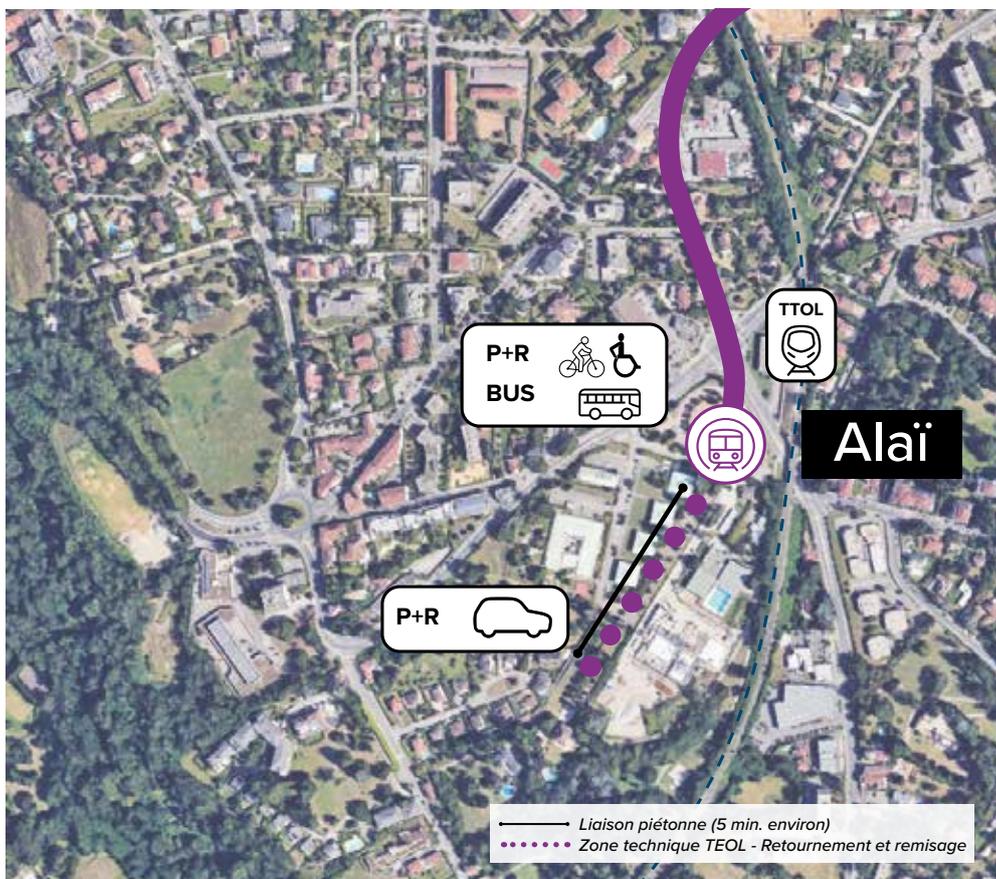


L'INSERTION DE TEOL DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

Une station terminus à Alai intégrée dans un pôle d'échange multimodal

Un pôle d'échange multimodal (PEM) tous modes sera créé autour de la station terminus de TEOL, au coeur du secteur d'Alai, centré sur la parcelle de l'ancien parking d'Aquavert.

La station, la zone de manoeuvre du tramway (arrière-station) et les voies de remisage (qui permettent de garer une partie des rames qui ne circulent pas) seront positionnées de façon à rendre possible un prolongement ultérieur vers l'ouest.



Le futur pôle d'échange multimodal d'Alai

ZOOM

Le parc-relais voitures (P+R)

Un parc-relais voiture d'environ 300 places sera construit sur des terrains appartenant à la Métropole de Lyon. Sa localisation plus proche de l'Etoile d'Alai facilitera son accès depuis les communes plus à l'ouest tout en préservant le carrefour d'Alai de ce trafic routier. Le bâtiment sera conçu de façon à être mutable (conversion possible en logement ou activités), le cas échéant, lors de la réalisation d'un potentiel prolongement vers l'ouest.





En surface entre Alai et Ménival

En quittant la station Alai, le tramway empruntera la **route de Brignais**, à Tassin la Demi-Lune. Le maintien des deux sens de circulation automobile en plus de l'infrastructure de transport nécessite d'élargir cet axe aujourd'hui large d'environ 10 mètres, via des acquisitions foncières.

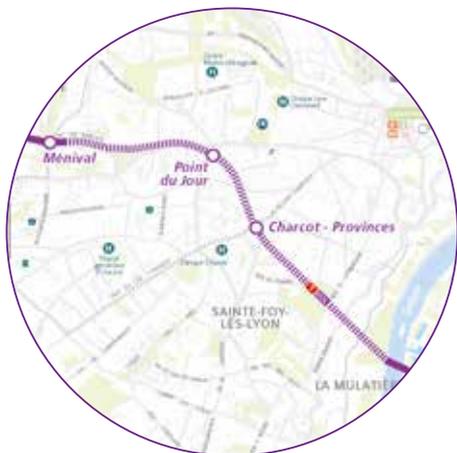


Route de Brignais et rue Joliot-Curie à Alai

TEOL empruntera ensuite l'**avenue Charles de Gaulle** en direction du carrefour Libération. Afin de conserver les deux sens de circulation automobile tout en bénéficiant aux autres modes de déplacements (piétons, cycles), des acquisitions foncières seront nécessaires des deux côtés de l'avenue. Le passage sous le pont ferroviaire est un point d'attention technique bien identifié : l'élargissement de cet ouvrage, nécessaire au passage du tramway, sera piloté par SNCF Réseau et financé par SYTRAL Mobilités.

Au **carrefour Libération**, TEOL rejoindra l'**avenue du Général Brosset** et la station Libération. La ligne remontera ensuite cette avenue jusqu'à la limite de Lyon 5^e. Sur cet axe, des acquisitions foncières seront nécessaires pour insérer tous les modes de déplacement.

Après avoir franchi le carrefour entre le boulevard des Hespérides et l'avenue Eisenhower, le tramway remontera l'**avenue de Ménival** pour desservir la station du même nom, qui sera localisée au niveau de la maison des jeunes et de la culture (MJC Ménival). TEOL poursuivra ensuite sur cette même avenue pour rejoindre l'ouvrage de trémie qui fera la jonction entre la surface et le tunnel. L'insertion de la trémie dans l'avenue de Ménival, sans élargissement possible de la voirie, implique sa mise en sens unique. Une attention particulière sera portée sur l'accès à la rue de Boyer dans les études de projet.



En souterrain entre Ménival et la Saône

La trémie est un ouvrage de génie civil, d'une longueur d'environ 100 mètres, qui permettra au tramway de rejoindre le tunnel en pente douce depuis la surface, dans l'alignement de l'avenue de Ménival.

Le tunnel sera « mono-tube », c'est à dire que les deux voies du tramway circuleront dans le même tunnel. Près de 90% du creusement sera effectué à l'aide d'un tunnelier : véritable train-usine souterrain de près de 100 mètres de long, le tunnelier creusera, évacuera les déblais et construira le tunnel. Il posera ainsi des anneaux de béton, appelés voussoirs, qui constitueront l'intérieur du tunnel et sur lesquels le tunnelier s'appuiera pour avancer.



Roue de coupe du tunnelier de l'extension du métro B jusqu'à Gare d'Oullins

Le tunnelier sera conçu sur-mesure et sera acheminé par convoi exceptionnel puis assemblé en sous-sol là où il commencera son creusement.

Pour en savoir plus sur le tunnel, consultez la pièce D - §3.1 "Tunnel - partie souterraine"

Les tréfonds nécessaires à la création du tunnel devront être acquis par SYTRAL Mobilités et feront l'objet d'une enquête parcellaire.

Après Ménival, le tramway poursuivra donc en souterrain jusqu'à **la station souterraine du Point du Jour**, implantée au cœur du quartier du même nom. Les espaces publics sous lesquels elle sera construite seront entièrement requalifiés à la fin des travaux, à l'exemple de la place Anatole France au-dessus de la station Oullins-Centre du métro B.

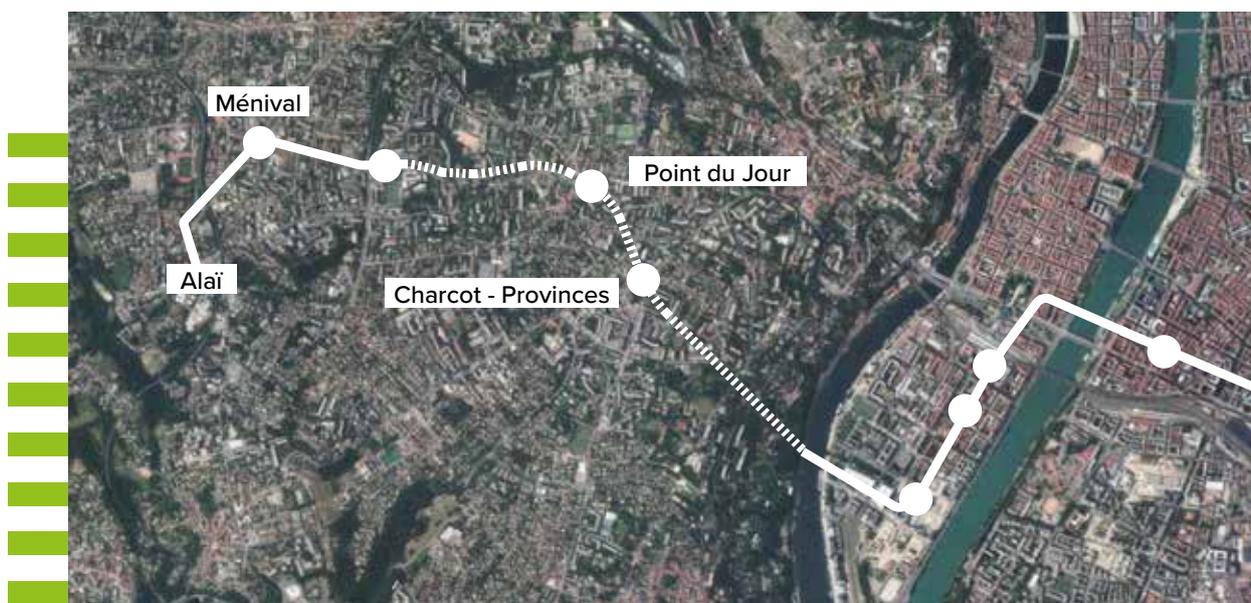


Vue aérienne secteur Point-du-Jour

Le tramway desservira ensuite en souterrain **la station Charcot-Provinces**, située en limite de Sainte-Foy-lès-Lyon dans un secteur d'habitat dense, à côté de la place Saint-Luc et proche de grands établissements de santé (Clinique Charcot, Hôpital Pierre-Garraud). La construction de la station sera l'opportunité d'améliorer la qualité des espaces publics situés au-dessus et à proximité.

Le tramway entamera ensuite sa descente vers la Saône. Sa profondeur maximale par rapport à la surface sera de 100 mètres. **Un puits d'accès des secours** permettant le désenfumage et la ventilation du tunnel sera créé au niveau du parc du Brûlet à Sainte-Foy-lès-Lyon, dans un espace non boisé.

La jonction entre la surface, environ 8 mètres au-dessus du quai Jean-Jacques Rousseau à la Mulatière, et le tunnel, sera réalisée dans un ouvrage de génie civil appelé tête de tunnel. Selon le sens de creusement, elle accueillera le montage ou le démontage du tunnelier.



Vue satellite du territoire où s'insèrera TEOL

Le nouveau pont sur la Saône et l'interconnexion au réseau tramway

La traversée de la Saône s'effectuera sur **un nouveau pont**, réservé au tramway et aux modes actifs, entre la tête de tunnel du côté de la Mulatière et la rue Montrochet du côté du 2^e arrondissement de Lyon. Ce nouveau pont offrira aux piétons et aux cyclistes une alternative aux actuels ponts de la Mulatière et Kitchener-Marchand.

Le tramway rejoindra ensuite la station Hôtel de Région - Montrochet existante et poursuivra son trajet jusqu'à Saint-Priest Bel-Air, sur l'actuelle ligne T2.

Pour en savoir plus sur ce nouvel ouvrage, consultez la pièce D - §3.2 « Pont sur la Saône »

Accessibilité : est le fait de permettre l'autonomie des Personnes à Mobilité Réduite, en réduisant, voire supprimant, les difficultés pouvant entraver leur mobilité.

Altimétrie : est la détermination et la mesure des altitudes d'un lieu ou d'une zone donnée. Il s'agit d'un facteur dans la conception d'une ligne de tramway, car elle peut entraîner des contraintes techniques (courbe, dénivelé, pente...).

Centralité : est une zone d'attractivité associant des lieux de passage, des commerces de proximité, des pôles d'activité et une densité de population et d'emplois supérieure à la moyenne. TEOL traversera plusieurs centralités telles que Alaï, Libération, Ménival, Point du Jour, Charcot etc.

CNDP : Commission Nationale du Débat Public. Créée en 1997, elle est chargée de veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets et la phase de concertation préalable. Le rôle de la CNDP est de garantir la transparence et la qualité du dialogue entre le maître d'ouvrage et le public.

Continuité écologique : se définit par la libre circulation des espèces et leur accès aux zones indispensables à leur reproduction, leur croissance, leur alimentation ou leur abri.

Décarbonation : désigne l'ensemble des mesures et techniques mises en place en vue de limiter l'empreinte carbone d'une action.

Démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser » : a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu suffisamment être évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Désimperméabilisation des sols : consiste à retirer les surfaces imperméables et à les remplacer par une surface perméable, par exemple en remplaçant un sol bétonné par un espace végétalisé ou un matériau permettant de drainer l'eau. Cette action permet de favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol et ainsi à recharger les nappes phréatiques.

Déviations de réseaux : est la modification des réseaux (d'eau, d'électricité, fibre Internet, etc.) situés dans le sol. Le dévoiement des réseaux précède les travaux de terrassement ou de fondations sur les emprises de projet. La déviation des réseaux hors de la plateforme du tramway est nécessaire pour maintenir leur accès tout en préservant la circulation du tramway.

Diagnostic archéologique : est l'ensemble des études documentaires, des prospections et des sondages qui permettent de confirmer ou non la présence de vestiges archéologiques sur la zone du projet. Lorsque des vestiges sont mis en évidence, le diagnostic permet de les caractériser et de les dater.

DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles. Sous l'autorité du préfet de région, la DRAC pilote et met en œuvre sur le territoire régional les politiques du ministre de la Culture.

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Elle met en œuvre et coordonne les politiques publiques de l'État en matière de développement et aménagement durable, transition écologique et énergétique, lutte contre le changement climatique, préservation de la qualité des milieux (eau, air, sol), de la biodiversité et des paysages, prévention des pollutions, des risques et des nuisances, logement, construction et rénovation urbaine transports, mobilités durables et infrastructures.

DUP : Déclaration d'Utilité Publique. Est une procédure administrative qui permet de réaliser un projet sur des terrains privés en les expropriant pour cause d'utilité publique, c'est-à-dire pour le bien du plus grand nombre.

Etude d'opportunité : est une phase d'études préalables visant à déterminer la faisabilité et la pertinence d'un projet potentiel et à s'assurer de la viabilité d'un investissement. L'étude d'opportunité du projet TEOL se fonde sur un diagnostic urbain et de mobilité du territoire pour identifier et analyser des tracés potentiellement pertinents pour TEOL.

Etude de faisabilité : a pour but d'analyser plus en détail les options et caractéristiques retenues à l'issue de l'étude d'opportunité. Les options de tracé sont comparées plus finement, des échanges sont organisés avec les partenaires du projet, l'insertion des stations est affinée.

Fréquence : correspond à l'intervalle de temps entre deux rames ou deux bus.

Fréquentation : est le nombre de personnes qui utilisent les moyens de transports (tramway, bus ou rames de métro) : c'est la demande de transport.

GES : Gaz à Effet de Serre. Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent ainsi à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre, dûe à l'activité humaine, est un facteur à l'origine du changement climatique.

Heures de pointe : périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation de la ligne de transport en commun est la plus importante et concentrée dans le temps. La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafics de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

Insertion : l'insertion en surface ou en souterrain d'une nouvelle ligne de tramway est la recherche de la meilleure compatibilité et cohérence entre la future ligne et le territoire impacté. En surface, TEOL s'insère dans un milieu urbanisé, ce qui représente une opportunité d'améliorer le cadre de vie des habitants et de réaménager l'espace public (ex : via la végétalisation du territoire).

Interconnexion : est la jonction de lignes ou de réseaux, parfois exploités par des opérateurs différents, sans rupture de charge pour les voyageurs.

Intermodalité : est la capacité à utiliser et combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet pour tirer profit de leur complémentarité et de leurs avantages respectifs : Transports en commun, vélos – dont vélos en libre-service – autopartage, covoiturage, voiture particulière...

Maillage : désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles, de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer des déplacements aisés à l'échelle d'un territoire.

Matériel roulant : il s'agit de l'ensemble des véhicules, moteurs ou remorqués.

Mobilités actives/ modes actifs : mode de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied, le vélo, mais aussi la trottinette ou le roller.

Modal (report, part) : le report modal désigne le changement de mode de transport pour les voyageurs par exemple, de la voiture vers le tramway. La part modale est la répartition (en %) d'un ou de différents modes de déplacements (par exemple, la part modale de la véhicule individuelle).

Natura 2000 : est un réseau européen de sites naturels, terrestres et marins protégés. Son objectif est d'assurer la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages. La liste précise de ces habitats et espèces est fixée au niveau européen.

Ouvrage d'art : est une construction de grande importance et de grande taille qui permet d'assurer la continuité ou la protection des voies de circulation. L'ouvrage envisagé de franchissement de la Saône, le pont, constitue un ouvrage d'art.

PDM : Plan de Mobilité. La loi LOM a fait évoluer le Plan de déplacements urbains en Plan de Mobilité. Le PDM à horizon 2030-2040 est en cours d'élaboration avec comme échéance une publication fin 2024. Élaboré par SYTRAL Mobilités, il a pour objectif de déterminer, dans son ressort territorial, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

PDU : Plan de Déplacement Urbain. Est un document de planification qui détermine l'organisation du transports des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans un périmètre précis.

PEM : Pôle d'Echange Multimodal. Plus qu'une station de transport en commun, un PEM est un espace qui réunit plusieurs solutions de mobilité afin de faciliter les échanges et encourager l'intermodalité : une ou plusieurs lignes de transport « lourd », des lignes de bus, potentiellement un parc relais, des cheminements pour les piétons et cycles, avec des stationnements adaptés pour les cycles...

Plateforme tramway : correspond à l'espace de circulation du tramway, qui est séparé des voies automobiles.

PLU-H : Plan local d'urbanisme et de l'habitat. Est un outil réglementaire, qui définit et règle l'usage des sols sur l'ensemble du territoire communautaire.

PMR : Personne à Mobilité Réduite. On considère comme PMR toute personne qui, de façon temporaire ou permanente, peut être gênée dans ses déplacements. Outre les handicapés (moteurs, visuels, auditifs), est considérée comme PMR la partie de la population âgée qui connaît des difficultés à se déplacer, les personnes avec poussettes, les femmes enceintes, les voyageurs encombrés de valises, etc.

P+R : Parking relais ou parc relais. Sont des zones de stationnement de véhicules, motos, scooters, vélos etc. dont la vocation première est d'encourager l'intermodalité. L'emplacement d'un parc relais est réfléchi, il doit permettre aux usagers d'accéder rapidement aux réseaux de transport en commun après avoir garé leur premier moyen de transport.

Puits de tunnelier : Grand trou vertical creusé pour descendre et assembler le tunnelier (machine qui creuse le tunnel). Il peut aussi servir à récupérer le tunnelier en fin de creusement.

Puits de ventilation et d'accès des secours : Passage vertical reliant le tunnel à la surface, servant à la circulation de l'air (désenfumage) et à l'intervention des services de secours.

Rabattement : correspond aux déplacements se dirigeant vers un mode de transport (exemple : rabattement des automobilistes vers un terminus de tramway).

Raccordement : connexion entre deux lignes ferroviaires permettant de faire passer des trains ou des tramways d'une ligne à l'autre.

Rayon de giration : le rayon de giration d'un tramway correspond au rayon de l'arc de cercle qu'il décrit dans un virage. Cela correspond, pour les voitures, au rayon de braquage.

Requalification de façade à façade : est l'action d'aménager toute la largeur de l'espace public entre deux façades d'immeuble, avec l'objectif d'améliorer la circulation des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite, et des cycles, ainsi que le cadre de vie des habitants.

Réseau viaire : réseau des voies de circulation urbaines, des plus importantes - autoroutes urbaines, boulevards... - aux plus petites.

Scot : Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Est un document de planification stratégique qui fixe à l'échelle d'un territoire les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 10-20 ans à venir dans une perspective de développement durable.

Site propre : un site propre est une emprise réservée à un mode de transport, qui permet de lui assurer, grâce à une séparation physique, une circulation indépendante de celle de tout autre mode, collectif ou individuel.

Tête de tunnel : est l'extrémité d'un tunnel, il s'agit de la partie correspondant à l'entrée en passage souterrain.

Trémie : est l'ouvrage qui permet à un tramway de faire la transition entre la surface et une partie souterraine.

Tunnelier : est un outil de génie civil servant à creuser des tunnels, travaillant de façon continu.

Voussoirs : Pièces en béton formant un anneau qui tapisse l'intérieur du tunnel et lui donne sa solidité.

Zone à Faible Emission : Outil règlementaire visant à réduire les émissions de CO2 ainsi que la pollution atmosphérique en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants.

Zone de Présomption archéologiques : Outil règlementaire visant à préserver les éléments du patrimoine archéologique qui sont susceptibles d'être affectés par des travaux et des projets menés sur le territoire. Ces zones peuvent intégrer des secteurs du territoire considérés comme à fort potentiel archéologique même si pour l'heure aucun vestige n'est avéré.

Zone de remisage : est le lieu où l'on range les véhicules, tramway, métro, bus etc.

Zone de retournement : est l'espace permettant le demi-tour des rames d'un tramway. En plus des infrastructures prévues aux terminus, les zones de retournement sont nécessaires pour gérer le retournement des rames d'un tramway et les services partiels en cas d'incidents d'exploitation.



**TOUT
COMPRENDRE**

**LA PROCÉDURE D'UTILITÉ
PUBLIQUE RELATIVE
AU PROJET
du Tramway Express
de l'Ouest Lyonnais**

Conception et réalisation : Egis / mediapilote - Juin 2025
Directeur de publication : Bruno Bernard, président de la
Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités.
Illustrations du document : mediapilote / Egis / Métropole de Lyon.
Cartographie : ©Latitude Cartagène
Crédits photos : SYTRAL Mobilités, Garage Productions, ALPACA
Productions, Eric Soudan, Jérémie Simon, Maxime Brochier, Jean-
Philippe Malartre, Nicolas Robin.



Suivez l'actu !
sytral-mobilites.fr/TEOL

