

Métro E - avis publiés lors de la concertation préalable du 4 mars au 6 mai 2019

Je choisis l'option de tracé : Alaï < > Hôtel de ville

afin de ne pas surcharger la station de Bellecour en cas d'inaccessibilité de la station Bellecour (grève - fête - manifestation)

Merci

Le projet présenté est trop bancal à mon goût pour différentes raisons :

- par son coût, il bloque tout autre projet dans les transports pendant de nombreuses années, pour au final desservir 60 000 voy par jour. C'est respectable et j'approuve l'idée de vouloir rendre ce secteur de l'agglomération rapidement accessible du centre (c'est l'un des rares secteurs de Lyon qui n'a pas de TC lourd). Cependant le reste de l'agglomération nécessite des investissements, notamment la première couronne.

- comme il est conçu je trouve le projet incomplet: il faut prévoir directement un prolongement à la part dieu. Vu le coût du projet, autant faire quelque chose de vraiment bien et intéressant pour la ville. On refuse depuis de nombreuses années le prolongement du métro C (qui pourrait se faire en surface à très bas coût) notamment à cause du coût du matériel. Or le métro C transporte presque 40 000 voy/jour sur environ 2.5 km. Ici on parle d'1 milliard pour 5 km et 60 000 voy/jour, c'est du pareil au même mais le traitement n'est pas le même. Donc une ligne allant directement à la part dieu pourrait ensuite être prolongée le long du parcours du C3 est avoir un véritable intérêt pour la ville compte tenu du coût du projet.

-quels sont les risques liés à l'endettement du sytral en cas de surcoût important du projet? Cela est en lien avec ma seconde remarque. Si les risques sont faibles et que l'endettement est bas, autant faire directement un véritable projet

- pourquoi ne pas reprendre le tram-train de l'ouest lyonnais? il est aujourd'hui très mal mis en valeur. A mon sens, le TTOL est plutôt complémentaire de l'éventuelle ligne E, mais il offre l'avantage d'être déjà en place. Il

bonjour,

Nous attendons le Métro avec impatience et espérons un arrêt à Ménival.

Pour info, il s'agit de Ménival et non Minéval.

plutôt que celui qui partirait de BELLECOUR.

Il est dommage qu'il n'y ait jamais eu de projet de relier les deux collines lyonnaises en téléphérique (de la Croix Rousse à Saint Just).

BONJOUR

Moi et ma conjointe souhaitons:

périmètre 1 : LIBERATION

Option de tracé : alai <> HOTEL DE VILLE

Ce métro est attendu depuis tellement longtemps. A mon sens, l'ouest lyonnais est très mal desservi mais accueille de plus en plus d'habitants car il y a une bonne qualité de vie.

Je serai favorable pour un départ de Bellecour. Les secteurs Trion, Point du Jour et Ménival/Libération doivent être absolument desservis. Il sera indispensable de prévoir un parc relai à Alaï pour les personnes venant de Francheville/Craponne ou plus loin.

Vivement 2030 pour enfin avoir des temps de trajet dignes de ce nom. Ce matin, à 7h15, de porte à porte, j'ai mis 1h pour faire Carrefour Libération - Perrache avec le C21, ne souhaitant pas prendre 3 correspondances (C21 + ligne D + ligne B)... Le problème ne venait pas de la circulation mais des bus surchargés....

Cordialement,

Bonjour,

De nombreux logements neufs sont programmés avenue Barthélémy Buyer, non loin de la place de Trion. Il est impératif de limiter la circulation à venir sur cette voie.

Par ailleurs, les commerçants de Saint-Just, parfois concurrencés par ceux du Point du Jour, ont besoin d'augmenter leur clientèle, souvent freinée par le manque de places de parking.

Par ailleurs, si des lignes de bus (pas assez) ou le funiculaire permettent de se rendre à Bellecour, le lien de Saint-Just avec Saint-Paul et l'Hôtel de ville est plus long et compliqué.

Aussi, un tracé jusqu'à l'Hôtel de Ville avec une station à Trion me semble la meilleure des options.

Merci !

S'il est nécessaire d'améliorer la desserte du plateau Ouest, le projet proposé apparaît complètement surdimensionné. Je ne suis pas favorable à la solution métro objet de cette concertation.

60 000 voyageurs / jour pour un coût prévisionnel de 1,2 milliards d'euros. Pour le même trafic, le SYTRAL s'est contenté d'un site propre pour trolleybus sur la ligne C3. Entre les deux, il y a une bonne mesure à trouver. Pour le même budget, le SYTRAL pourrait porter d'autres investissements répondant à d'autres besoins de la Métropole. Une rocade Vaulx - Bron - Vénissieux forte, rapide, capacitaire, fréquente, par exemple.

Ce n'est certainement pas le métro qui ne couvre qu'une petite partie du territoire concerné avec maintien d'une logique de desserte avec une correspondance pour de nombreux habitants du secteur. Aujourd'hui, il faut aller à Perrache / Bellecour / Gorge de Loup pour rejoindre le métro. Demain, il faudra toujours prendre un bus en amont du métro E pour de nombreux secteurs du plateau Ouest.

Je pense qu'une solution alternative par tramway partiellement souterrain devrait être étudiée en comparaison. Amorcée à Perrache sur le cours de Verdun Rambaud (à reconfigurer), elle serait en tunnel des quais RD de la Saône jusque vers la mairie du 5ème arrondissement (principe du site propre Vaise - Duchère) puis sur des voiries dont il semble qu'elle sont concernées à cette échéance par une procédure de mise à l'alignement.

Trois branches pourraient être proposées :

- la première vers l'étoile d'Alaï comme le propose le projet du métro E ;
- la deuxième se débrancherait à Ménival pour rejoindre le centre de Tassin par les avenues de Ménival, Brosset Foch, Leclerc et l'esplanade des Tuileries ;
- la troisième impliquerait une bifurcation souterraine (certes plus complexe mais cela existe à Bruxelles, à Anvers et en France à Rouen) pour déboucher rue Commandant Charcot afin de rejoindre le boulevard des Provinces et l'avenue Maurice Jarrosson à Ste Foy.

De la sorte, 3 lignes seraient créées, avec une cadence à 8 minutes et des motrices longues offrant 300 places chacune :

- Perrache - Etoile d'Alaï
- Perrache - Tassin Centre
- Perrache - Ste Foy Châtelain

Je suis favorable au tracé avec terminus Alaï.

L'option Bellecour permet une liaison avec la ligne B du métro ; l'option hôtel de ville permet une liaison avec la gare St Paul (connexion SNCF).

Dans un réseau de transport, l'optimisation du temps de transport global (somme des temps de trajets de tous les usagers) est à privilégier, sans doute par des trajets le plus direct possible pour le plus grand nombre.

Il me semble que la liaison avec la ligne B du métro concerne beaucoup plus d'usagers réguliers que celle de la connexion SNCF de St Paul.

je suis pour que le futur metro E s'il voit le jour dans 11 ans, parte et arrive de LYON HOTEL DE VILLE, pour la simple et bonne raison que cela desservirait ST PAUL et donc les liaisons ferroviaires de l'ouest lyonnais

de plus BELLECOUR est déjà saturé par les lignes A et D et les multiples lignes de bus partant, s'arrêtant ou passant par cette place

un nouveau metro s'arrêtant et partant place bellecour ne ferait que multiplier les difficultés aux heures de pointe sauf à aggrandir les couloirs, quais, stations sous cette place.

Je suis pour le depart du metro depuis bellecour plutot qu'hotel de ville

Bonjour,

La station à Libération serait bien plus pertinente afin de desservir un minimum le centre ville de Tassin et de ne pas passer à côté du centre comme avec une station à Constellation.

La situation géographique est plus stratégique et logique pour une implantation de station plutôt qu'une station au milieu un peu de nulle part si ce n'est des résidences.

Il ne s'agit pas d'une station de bus quand même!

Bonne journée et merci de votre prise en compte.

Cordialement,

Je suis favorable au métro E pour desservir l'Ouest lyonnais. Les axes routiers sont saturés par la circulation automobile. Je prends le bus quotidiennement pour aller à Lyon et le passage par Point du Jour est souvent très long du fait de la congestion.

Dans l'Ouest, hormis la ligne D et le train, pas de grands axes de transport en commun (type métro ou tram) qui irriguent le territoire comme dans le Centre et dans l'Est. Certes l'Ouest est moins peuplé et moins dense, mais il contribue aussi au financement des lignes de métro et de trams du Centre et de l'Est.

Non véhiculé, il faut se rendre en bus à Gorge de Loup ou habiter à proximité d'une gare. En ce qui me concerne, il me faut 15 minutes à pied pour rejoindre la gare la plus proche (Tassin), sans compter des fréquences bien moins nombreuses qu'un métro ou un tram.

Par ailleurs, le quartier du Point du Jour compte tenu de son nombre d'habitants et de sa fonction centrale pour le 5ème arrondissement de Lyon devrait être desservi par une station de métro.

Pour le tracé, plutôt Bellecour du fait de la correspondance avec 2 lignes de métros (A et D) et de se retrouver au centre de la Presqu'île.

Pour les stations, plutôt Libération + Ménival que Constellation, Libération + proche du centre de Tassin et pour Ménival, il s'agit d'un quartier à redynamiser.

Pour l'accès aux stations, en particulier Alaï, prévoir la connexion avec les bus, un parking-relais pour les véhicules, un lieu sécurisé pour déposer son vélo.

Merci.

de ville vers ...? / bellecour vers....?).

-Pendant que Paris travaille sur 6 ou 7 lignes à la fois et une 50aine de stations avec le Grand Paris Express, Lyon devrait être plus ambitieux que créer seulement 5 stations en dix ans, compte tenu de l'accroissement de la densité démographique de la métropole Lyonnaise sur les dernières décennies. Pour le confort des

Ma préférence est le passage par St Irénée (car à Trion il y a le funiculaire) et le terminus à Bellecour

par les bus, les lignes de métro (y compris en prenant le 45 et la ligne D), les funiculaire sont souvent en rénovation et toutes les lignes de bus sont problématiques lorsqu'il y a de la neige De plus elles sont peu fiable car ce ne sont pas des lignes Cadencées. Dans tous les cas il faut faire plusieurs correspondances ce qui est pénible lorsque l'on a des difficultés à marcher. Bien que titulaire d'un abonnement City pass à l'année, je commence de plus en plus souvent à prendre ma voiture pour ses raisons Et alors même que les stationnements payants sont devenu la règle dans la partie triangle Saint-Just du cinquième arrondissement... C'est pourquoi je suis en faveur du tracé Hôtel-de-Ville passant par Saint-Paul.

Je pense que l'arrêt de ménival ait une option logique car beaucoup de voyageurs transitent à cette arrêt ménival alors que constellation tassins ait trop éloigné de l'arrêt du point du jour
pourrait être sans doute minoré si on se servait de la galerie qui existe toujours et qui part de la place saint Paul, et qui arrive près du cimetière Loyasse. Cette galerie servait autrefois, pour transporter les morts jusqu'au cimetière Loyasse
réseaux routiers et avec une fréquence meilleure et renforcée pour le secteur de Trion, St-Irénée, ... Je choisirais personnellement le terminus Hôtel de Ville-Louis Pradel. Mais par contre, si cela est possible, je verrais bien un prolongement vers la Part-Dieu, car de nombreuses personnes (comme moi) doivent faire la liaison Part Dieu-St Paul pour prendre le Tram-train de l'Ouest Lyonnais en direction de Brignais ou l'Arbresle/Sain Bel.
Or, la gare St Paul n'est desservie que par la ligne de bus renforcée C3 qui est régulière mais qui ne dessert pas de façon pratique la gare de la Part Dieu (ni la gare Perrache d'ailleurs) et la ligne Soyeuse S1 qui dessert Bellecour, Perrache et la Confluence mais qui n'est pas connue au cause notamment des arrêts peu visible (et qui ne dessert la gare de la Part Dieu et l'arrêt de Perrache est tout sauf visible)
Ainsi pour les personnes qui viennent à Lyon et qui ne connaissent pas le réseau TCL, accéder à la gare St Paul n'est pas chose facile.
De plus, il est vrai que cette gare manque cruellement de desserte : toutes les autres gares de Lyon sont beaucoup mieux desservies que la gare St Paul : - Vaise : 18 bus et 1 métro - Gorge de Loup : 19 bus et 1 métro - Part-Dieu : 8 bus, 3 tramways et 1 métro - Perrache : 10 bus, 2 tramways et 1 métro - Jean Macé : 6 bus, 1 tramway et 1 métro
Je pense que c'est un souci d'accessibilité qui ne permet pas des moyens supplémentaires de desserte. Mais cela laisse quand même pas beaucoup de faciliter de desserte pour les correspondances Part Dieu-St Paul (que l'on nous impose sur les billets SNCF)
Tracé Alai Bellecour
station à Ménival ou constellation.
Je souhaite être dans le panel citoyen pour pouvoir échanger sur ce très beau projet que j'attends depuis des années. Merci
Je préfère l'arrêt Trion car le funiculaire est régulièrement en maintenance et n'est pas un moyen de transport très rapide.
permettrait une liaison plus rapide vers la gare de PERRACHE et un coût plus faible. Option haute: un parcours qui part d'alai vers gare st Paul - hdv - voie commune en direction arrêt foch avant de bifurquer avenue du maréchal foch - avenue de Grande Bretagne - quai Charles de Gaulle en direction cité internationale terminus salle 3000 ou transbordeur.
Habitant à proximité de la place de Trion et de Saint Irénée, je souhaiterais un emplacement de la future station sur la place de trion. Située devant le bureau de poste, cela correspond au cœur du quartier et permettrait de développer les commerces et restaurants à l'image de point du jour.
Contrairement, St Irénée est excentré en haut du quartier et éloigné de tout commerce.
Cordialement,
existe déjà.
Mais pourquoi ne pas poursuivre sur Gorge de loup - Tassin ?
faire partir cette ligne E de Bellecour. Plus généralement on peut tout de même s'interroger sur la hiérarchie des priorités du sytral : 60000 trajets annoncés pour cette future ligne E alors que le cours Lafayette voit passer 100000 bus par jour!
Bellecour Alai

Je souhaite un départ d'Hotel de Ville -St Paul plus pratique et le vieux Lyon mieux desservi
Je soutiens le tracé par St Irénée pour le métro E. Bellecour permet une connexion plus rapide sur l'est Lyonnais. St Irénée est un point d'entrée pour les habitants de Sainte Foy les Lyon et Lyon 5.
Autour de Ménival, c'est un bassin fort en potentiel humain (travail/consommation/peu de criminalité), urbain (espace, qualité de vie, prix bas) et à la fois au centre d'une zone non desservie par les transports lourds. Les commerces et l'emploi n'attendent qu'une liaison direct avec le centre ville pour mettre la vitesse supérieure et transformer tout ça à base de boutiques florissantes et de travailleurs hautement qualifiés. Aujourd'hui les gens sont là, mais leur potentiel économique est gâché par les trajets en voiture et la consommation en banlieue (supermarchés, zones commerciales externes...) Dans Sim City c'est la première chose que je ferais.
Je suis favorable à une station au Trion qui va permettre de maintenir et développer les commerces de proximité. Le choix de St Irénée aura un effet inverse en diminuant le passage des usagers.
2 stations Liberation et Menival me paraissent plus souhaitables qu'une seule centree sur constellation
lorsque l'on veut bouger à Lyon.
Je vote pour le départ de la station Place Bellecour.
Le tracé avec une station Libération serait légitime de part l'implantation des commerces (LE PHARE...) et la population installée. Concernant le terminus, j'opterai pour Bellecour car celle-ci à une correspondance avec la ligne A et D qui desservent de grands axes. Ligne D automatique lié à gare de Vaise, la ligne E avec une station gare Part-Dieu et la ligne A avec une station gare de Perrache. Bonne réception. Cdt,
prévoyez énormément de parking. Tous les park relais que je connais sont littéralement saturé ce qui n'a vraiment pas été anticipé par la compagnie. Exemple Venissieux gare, gare oullins etc... de plus faire enlever les voiture qui stationne au delà des heures prévues. Certains partent en vacances et profite d un parking gratuit et emmerde ceux qui bossent et qui n ont pas de place. Merci

J'ai pris connaissances des 2 scénarios privilégiés au départ de Bellecour et Hôtel de Ville avec la création d'une nouvelle ligne de métro. Le scénario qui me paraît le plus intéressant est celui au départ de Hôtel de Ville, et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, ce scénario prévoit une desserte de la gare St Paul. Cette gare a en effet un fort potentiel multimodal puisqu'elle est empruntée par plusieurs centaines de personnes chaque jour dans le cadre de migrations pendulaires (trajet domicile / travail ou domicile / lieu d'études). Il s'agit du terminus des 3 lignes du tram-train de l'ouest lyonnais. De plus, le quartier St Paul est un quartier densément peuplé, et dynamique. De nombreux emplois ainsi que deux gros groupes scolaires se trouvent à proximité. L'offre de transport en commun actuelle n'est pas à la hauteur. Il suffit de s'y rendre en heures de pointe pour constater que les bus du C3 sont pleins et que beaucoup de personnes (y compris abonnés tcl) choisissent d'effectuer le trajet St Paul / Hôtel de Ville à pied.

Ensuite, le départ depuis Hôtel de Ville semble équivalant au départ depuis Bellecour. Dans les deux cas, la nouvelle ligne de métro serait connectée à deux lignes de métro. Il est vrai que la ligne C semble moins avantageuse que la ligne D, mais à Hôtel de Ville se trouve aussi la ligne C3 dont l'efficacité sera bientôt augmentée grâce au site propre.

Enfin, le départ depuis Hôtel de Ville permet d'envisager un prolongement dans un futur lointain (15 - 20 ans) un prolongement de la ligne vers Part-Dieu (et éventuellement Monchat puis Grange Blanche ou Vinatier). Cela permettrait de renforcer l'axe St Paul / Hôtel de Ville / Part dieu, actuellement assuré par le C3. Le temps gagné serait considérable (de l'ordre de 10 min) et permettrait un maillage du réseau beaucoup plus efficace ainsi que des temps de correspondances réduits. La connexion rapide avec la Part Dieu constituerait un avantage considérable pour les habitants du 5e arrondissement, et l'arrivée d'une ligne de métro dans le quartier d'affaires lyonnais renforcerait son dynamisme et son attractivité.

D'autre part, je m'étonne qu'un trajet au départ d'Hôtel de Ville et passant par Saint Paul et Vieux Lyon n'ai pas été considéré parmi les 12 scénarios. En effet, si le départ depuis Hôtel de Ville est choisi, il serait vraiment très dommage de ne pas s'arrêter à la station Vieux Lyon et ainsi de croiser la ligne D sans correspondance. Un arrêt à Vieux Lyon permettrait une précieuse correspondance avec la ligne D (complétant ainsi le maillage

accès aux 2 lignes les plus fréquentées du métro lyonnais, la A et D et à une multitude de correspondances. Je pense aussi que ce terminus est beaucoup plus attractif qu'Hôtel de Ville car il dessert la cinquième plus grande place piétonne de France et donne accès plus rapidement à la Presqu'île (à laquelle on peut accéder avec la ligne A). Il me semble aussi que le trajet jusqu'à Hôtel de Ville est plus complexe à réaliser...

Néanmoins, on questionnera l'intérêt d'une ligne de métro avec un trajet fort complexe à réaliser qui dessert un territoire à densité moyenne ne dépassant même pas les 3 000 hab. au km² (Tassin) et les 50 000 hab. du 5e arrondissement, alors qu'on peut juste faire un souterrain pour le TTOL à partir d'Alaï et le relier à Perrache ou Bellecour avec un plus faible coût. Cette étude mériterait d'être analysée. La E sera pour moi un métro "hi-tech" mais le réseau de bus alentour sera dégradé car il sera totalement rabattu sur le métro pour augmenter

Bonjour

Je pense qu'il serait intéressant de faire la liaison avec le train tram à la gare de Tassin

Bien cordialement

Jeff Tonnar

tracé passerait par la gare St Paul qui draine un autre flux venant aussi de l'Ouest Lyonnais (Arbresle, Lentilly, Tassin etc...). Le C3 (ligne la plus fréquentée de Lyon) serait désengorgée et partirait de l'hôtel de ville. D'autre part, le flux des personnes provenant de l'Ouest lyonnais se dirigeant vers la gare de la Part-Dieu, passeraient par "Charpenne" évitant de surcharger la ligne D à départ de Bellecour.

Je souhaite que l'arrêt soit Libération. Carrefour stratégique et commerces.

Station libération, qui permettrait une meilleure desserte de tassin, pour rejoindre l'est lyonnais (hôpitaux, aéroport) et les Gares tgv.

et hôpitaux est.

L'implantation de stations à Libération + Ménival me semble préférable à Constellation même si cela augmente le coût (une station en plus). En effet, le secteur Libération est plus central à Tassin et, surtout, le secteur de Ménival est dense en termes de population. Les bus qui passent à Ménival sont saturés aux heures de pointes.

Le tracé Alai-Bellecour ne semble le plus pertinent de par sa connexion avec la ligne D et la Ligne A. Le choix des arrêts Libération Ménival permettrait de se rapprocher d'un plus grand nombre d'usagers. Au niveau de l'arrivée à Alai il faut prévoir des pistes cyclables arrivant à Alai de Tassin, Francheville et Craponne ainsi que des parkings vélo sécurisés.
La connexion à Bellecour me semble plus pertinente car ce serait l'option la plus rapide pour rejoindre les gares de la Part-Dieu et Perrache ainsi que les zones d'activités dans ces quartiers.
pour d'autres parc-relais. Il faut étudier des projets de pistes cyclables reliant les communes proches - Tassin, Francheville, Craponne - à Alai ainsi que la création d'un parking vélo sécurisé de grande capacité.
Je souhaite donner mon avis en ce qui concerne le terminus côté Lyon de cette future ligne. Il semblerait que d'un point de vue desserte, le tracé vers hôtel de ville est meilleur, du fait qu'une station à Saint Paul serait créée, quartier qui d'autant plus est en manque de transport. Cependant, mettre une troisième ligne dans la station Hôtel de Ville ne semble pas judicieux du fait de sa petite taille. Bellecour, pour le raccordement de cette ligne au réseau existant, semble une meilleure solution du fait de l'espace qu'est offert par la station de Bellecour. Cela pourrait même permettre à cette station de recevoir une petite cure de jouvence, pour rendre le lieu plus agréable et attrayant pour les touristes. Enfin, un raccordement avec la ligne D plutôt qu'à la ligne C (donc à Bellecour) me semblerait plus logique du fait que celle-ci est bien plus empruntée
Relier Vieux Lyon aurait permis de faire: Hotel de Ville / St Paul / Vieux Lyon etc.... et ainsi relier au metro A, D et funiculaire... Paris une qualité, les metros se croisent et s'entrecroisent, ce qui facilite les correspondances
je pense que le tracé Alai<>Bellecour est à privilégier. Il permet d'abord la connexion, comme décrit, avec les deux lignes de métro les plus fréquentées de la métropole, en rien comparable à une connexion à la ligne C ou au bus C3. Ensuite, un passage par Saint-Paul (certes intéressant !), puis Hôtel, encombrerait encore plus la place de l'Opéra et la place des Terreaux. Cela deviendrait un hub trop grand pour un espace extérieur trop dense et trop difficile d'accès pour les travaux. Valentin
Je me permets de faire quelques remarques par rapport au plan de construction du Métro E: + Il est absolument, comme décrit, nécessaire d'améliorer notre couverture de transports publics, notamment vers l'Ouest Lyonnais, pour réduire l'usage de la voiture et donc les émissions de CO2 et particules fines, ainsi que les coûts engendrés. + Mais il n'est pas acceptable, dans un contexte climatique d'urgence absolue (Il nous reste environ jusqu'en 2030 pour atteindre les objectifs de réchauffement climatique; cf GIEC SR 1.5C 2018), d'attendre jusqu'en 2030 pour avoir accès à ce nouveau transport en commun. S'il est possible, par des moyens supplémentaires, d'accélérer le processus de construction de quelques années, ce serait plus que conseillé..! + Il serait utile et conseillé de présenter (et co-construire avec les associations et experts concernés) un plan de compensation carbone et biodiversité par rapport à la nature et l'impact des travaux engagés. Notre métropole doit atteindre des objectifs climatiques, mais avant tout encore, des objectifs de résilience urbaine, qui ne doivent pas être compromis, en somme, par des travaux - absolument nécessaires. + Quant à la construction même du tunnel, je me permets une suggestion, n'étant pas expert dans ce domaine. Notre métropole a une énorme capacité d'innovation et de mobilisation technologique. En ce sens, il faudrait penser, à l'instar du projet de "Boring Company" initié à Los Angeles (Etats-Unis), de récupérer et transformer sur place la matière dégagée pour en faire, par exemple, des briques. Cela impliquerait des acteurs plus importants de la métropole et démontrerait notre capacité avant-gardiste et innovatrice pour former des Privilégiez une station sur St Irénée pour desservir Ste Foy.

Pour ma part je serai favorable pour le trajet HdV—>Alaï pour plusieurs raisons. Déjà on a vu les limites de la station Bellecour lors de manifestations grèves etc... elle est complètement inaccessible. Et donc comment rejoindre le plateau du 5e? Sans compter qu'aux heures de pointe elle est relativement bondée et saturée. Il ne faudrait donc pas la surcharger Ensuite la gare St Paul qui est tout de même la 3e gare lyonnaise en terme de fréquentation (après Part Dieu et Perrache) est la seule à ne pas disposer de métro malgré le fait qu'elle soit un terminus du TTOL et draine une bonne partie de l'ouest Lyonnais. Le quartier de Saint Paul est également un grand bassin de vie avec de nombreux bars ,restaurants, commerces écoles, lycées et même une école d'ingénieurs dans la montée saint Barthélémy. Enfin , passant par HdV le métro E favorisera la fonction de correspondance que ne remplit pas assez la
Déposer ma participation
Bonjour, Je souhaite que la nouvelle ligne passe par Ménival. Je pense que cela serait pile à mi chemin entre point du jour et Alai et que cela moderniserait ce quartier. De plus, le fait d'ajouter une station à cet emplacement permettrait de fluidifier le trafic du matin après les 8 h.
bonjour je suis pour le tracé passant à saint paul cordialement
aussi interconnexion avec les lignes A et C du metro de lyon permettra un gain de temps considerable ! Cela connectera tout l ouest lyonnais au fil du temps ;0)
Saint Paul a vraiment besoin d'une station en particulier pour la gare SNCF. Quant au choix Trion ou Saint Irénée, ce serait bien que quel que soit le choix un bus (fréquent) permette de relier ces 2 endroits (qui passerait aussi par Fourvière ? Pour désengorger le funiculaire. En suivant une partie du tracé du bus 90).
Afin de désengorger le trafic au niveau de l'horloge, d'avoir une station au cœur de tassin proche de commerces et du réseau de bus, je suis en faveur d'une implantation d'une station à libération. Cette localisation est d'autant plus intéressante qu'il existe au niveau de ce carrefour des espaces (terrain des maraîchers, trottoirs piétons) permettant la mise en place d'infrastructures (entrée et sortie de métro,
L' intérêt est d'offrir une correspondance aux lignes D, A et C, et de permettre enfin la desserte de St-Paul. Le trajet Hôtel-de-ville à Vieux-Lyon amènera aussi une fréquentation qui justifie d'autant plus facilement le lourd investissement.
Je conseille de relier le métro E à la station Bellecour afin d'avoir une double connexion avec les métros A et D. Un terminus à Hôtel-De-Ville ne permettrait qu'une simple connexion avec le A. Or, c'est bien le métro D qui est actuellement le plus fréquenté (76,2 millions de voyageurs par an contre 66,7 pour le métro A, selon Wikipédia). Une connexion à Bellecour bénéficierait donc à un plus grand nombre de passagers.
[https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro_de_Lyon#Fr%C3%A9quentation]
judicieux de faire des arrêts à Ménival + Libération, pour le second arrêt, je propose Trion, car il y a 2 lycées pas loin. Pour le départ, je pense qu'il est plus simple de prendre Bellecour.

J'aimerais émettre mon avis de cycliste à propos des implantations des stations.

Il serait fortement apprécié que le vélo soit prit en compte dans les aménagements:

- possibilité de mettre un vélo pliant ou pas dans une rame. En effet, lorsque vous habitez loin d'une station de métro (au départ, ou à l'arrivée) le vélo est l'outil idéal pour le fameux "dernier kilomètre" sans dépendre des horaires de bus..
- implanter des parkings sécurisés pour les vélos aux stations principales. En effet, si vous venez de Craponne et travaillez à la Part-Dieu, c'est un gain de temps énorme de pouvoir laisser son vélo à la station (Alaï par exemple) pour finir son trajet en métro. Les gares de Lyon vont petit à petit s'équiper de parkings sécurisés, il ne faut pas rater le coche avec ces nouvelles stations...par exemple des box fermés avec accès badgé et abonnement, mais aussi des arceaux dans les parcs relais à l'abri.
- en profiter pour négocier des itinéraires cyclables sécurisés pour accéder aux stations depuis les autres endroits non desservis...
- il peut aussi être intéressant d'étendre l'offre de vélo'v (toujours pour ce fameux dernier kilomètre)

Pour ne pas faire trop long, je ferai un autre avis pour le tracé et les implantations de station.

point de départ de la ligne

pour la gestion des flux et la cohérence de liaison, je serai plus intéressé par bellecours.

et aussi cela donnerais plus de cohérence à Fourvière

en tant qu'architecte et habitant de Croix-Rousse je souhaiterai que le métro E de Lyon passe par Hôtel de Ville pour plusieurs raisons : d'abord la desserte de la Gare Saint Paul, qui pourrait compléter ce métro avec le système de tram-trains. Ensuite, l'arrêt à Hôtel de Ville pourrait conduire par la suite à deux changements majeurs :

- soit une reconfiguration voire une fusion du tracé de la ligne C avec la ligne E pour desservir le Nord Ouest de Lyon, ce qui permettrait de rénover l'ensemble de la ligne C et de faire face à sa fréquentation en hausse.
- soit une extension vers le Parc de la Tête d'Or et du campus de la Doua pour faire face à la saturation des trams et du manque de desserte sur le campus universitaire Lyon 1.

Je pense que la solution de Bellecour devrait être gardée par la mise en place d'une ligne F, partant du Nord Ouest (Ecully) et desservant le coeur du 8ème arrondissement.

Cordialement,

il serait important de désenclavé le quartier de Saint-Paul avec cette nouvelle ligne de metro.

Je suis favorable à la création d'une nouvelle ligne de métro au sein de l'agglomération lyonnaise afin de créer de nouvelles dynamiques au sein du 5ème arrondissement, de Tassin-la-Demi-Lune et par conséquent des territoires alentours. Je suis pour le tracé passant par St Paul avec un terminus à HDV, l'idée serait de voir si un prolongement pourrait par la suite est réalisé pour aller aux quartiers de la Préfecture ou des Halles jusqu'à la Part-Dieu.

Le 5ème est un territoire qui est "isolé" du centre de Lyon par une topographie différente de la presqu'île/Part-Dieu. Le fait d'offrir un mode lourd, en site propre permettra de connecter l'hyper centre et centre d'affaires à l'ouest lyonnais.

Les nombreuses critiques sur la fréquentation doivent être à mon sens modérées car l'arrivée d'un tel mode de transport va remodeler l'urbanisation le long du tracé (au moins dans un rayon de 500m autour de chaque station), favorisant une densification, création d'activités, entraînant un nombre d'usagers plus important. De plus les connexions avec la gare St Paul et celle d'Alaï permettront d'offrir des temps de trajets fiables, incitant à laisser sa voiture chez soit ou en entrée de ville. De plus, des aménagements pour les piétons et vélos pourront émerger, tout comme le réaménagement, la requalification et l'introduction de verdure autour des stations créées.

Il pourrait être opportun de revoir le dimensionnement du P+R à Alaï afin d'être rapidement et efficacement attractif pour les personnes dépendantes de leur véhicule, de voir une offre sûre et continue de rabattement vers les TC. Il faudrait aussi voir quel type de réorganisation de bus pourrait se faire vers ce terminus afin d'offrir une alternative intéressante à Gorge de Loup; permettre aux habitants de Tassin de pouvoir aller du centre ville vers cette station; à défaut d'être vers le secteur de l'horloge; pour avoir une offre plus cadencée que celle des trains.

Merci pour ce beau projet, d'introduire le haut du 5ème et Tassin dans le coeur de vie de la métropole et

Ayant observé plusieurs avis et les tracés proposés, je considère que le terminus Hôtel de Ville est le meilleur. En effet, en plus d'éviter de lourds travaux sur la place Bellecour, l'inaccessibilité de la station lors de manifestations importantes permet à la ligne de fonctionner de façon permanente.

De plus, l'itinéraire Hôtel de Ville permettrait de desservir la gare Saint-Paul, seule gare lyonnaise à ne pas être desservie par le métro. Cependant, cet itinéraire présente un défaut, celui de ne pas pouvoir se connecter à la ligne D. Si l'hypothèse d'une station supplémentaire à Vieux Lyon est très intéressante, elle présente certainement des difficultés techniques (à étudier). Je préconiserais donc, si cette station additionnelle n'est pas réalisable, la création d'un passage souterrain (avec longs tapis roulants) entre la station Saint-Paul et la station Vieux-Lyon pour créer une correspondance avec la ligne D. La longueur serait de 700 mètres, ce qui correspondrait environ à 5-6 minutes de trajet avec les tapis.

beaucoup les coûts par un transport aérien comme le téléphérique urbain qui se développe dans d'autres villes. Écologique, silencieux et plus agréable qu'un voyage sous terre.

nouvelle ligne de métro a partir de zéro est difficile a comprendre, des travaux énormes qui induisent un cout, de l'énergie et de la consommation/pollution, alors que des infrastructures existent et peuvent être utiliser en accord avec les partenaires et collectivités. Entreprise et particulier, nous recherchons tous l'optimisation, la simplicité et l'écologie/économie. cela peut s'appliquer sur ce projet en utilisant l'existant et en l'améliorant.

Indispensable de connecter la gare Saint-Paul au reste du réseau, via le métro

-> renforcer les liaisons régionales, création d'un vrai RER lyonnais géré par le sytral

Pour un montant de 20 M€ /km pour le tramway (voir moins cf tramway économique de Besançon) n'y aurait-il pas mieux à faire qu'investir 1,2 Milliards d'euros pour un métro qui dessert un secteur qui ne présente pas de besoin majeur en terme de desserte.

Pour le même montant d'investissement on pourrait réaliser 60 km de tramway soit 4 lignes de 15 km pour mailler la métropole... Il serait pertinent d'y réfléchir.

1. Maintenir le niveau de confort pour les usagers en évitant de surcharger Bellecour en la transformant en échangeur principal du métro lyonnais.

2. Eviter une dépendance du métro lyonnais à Bellecour, fortement sujette à fermeture en cas de manifestation.

Mon avis sur le tracé : je favorise le tracé Alaï - Bellecour pour des raisons pratiques de connexion entre les lignes A et D.

Bellecour est à deux arrêts de Perrache, deux arrêts d'Hotel de Ville, un arrêt du tram et un arrêt des funiculaires.

Cette position est plus centrée et la desserte est plus importante que l'arrivée à Hotel de Ville.

Une autre raison est celle si l'arrêt est à Hotel de Ville de faire doublon avec le TER qui arrive à Saint Paul et qui passe par les gares de Tassin, Ecully.

De cet arrêt excentré (Hotel de Ville) les délais pour aller par exemple sur les gares sera plus long. N'oublions pas les campus de Ste Irénée.

Ste Irénée est aussi mon choix de passage pour le Métro. Localisation de beaucoup d'étudiants.

Pour les arrêts Constellation, Libération, Ménival, je favorise un arrêt à Ménival et Libération.

Mes raisons, Le carrefour Constellation est excentré par rapport aux commerces de Ménival et Libération. De plus, un arrêt Libération favorise l'accès au Métro des Habitants de Tassin Demi Lune.

Cordialement.

concernera le plus de voyageurs . Donc celui qui arrive à Bellecour. Il faut aussi étudier maintenant une desserte pour le campus d Ecully les zones de Techlid ou pour la ville de Tassin .

Il faudrait pouvoir avancer vite pour offrir des que possible ce nouveau mode de transport qui est une vraie alternative à la voiture.

Les échéances sont trop lointaines , cessons de palabrer sur des projets absolument nécessaires pour faire de Lyon une vraie métropole.

Le réseau de métro est à compléter et à accélérer car sinon l agglomération va mourir asphyxiée sous peu.

Il faut un réseau suffisamment dense pour être une vraie alternative à la voiture.

existants etc.) Une station viendrait renforcer le maillage déjà en place. Pour St Irénée, plus résidentielle, tout reste à faire.

Trion est également très proche des nœuds de Fourvières, et permettrait de désengorger le funi...

Concernant la station Bellecour ou Hotel de Ville... Le tracé par St Paul permettrait de relier les 2 collines de manière plus rapide (c'est très long de faire St Just Croix Rousse en passant par Bellecour) De plus cela pourrait préfigurer St Paul - Part Dieu à plus long terme)

Concernant la problématique du nombre de voyageurs jours, je reste persuadé que l'installation d'un métro favorisera l'implantation de nouveaux habitants et augmentera le nombre d'utilisateurs (j'ai moins même

Merci de relancer le développement du métro de Lyon. C'est un excellent choix qui s'inscrit dans une volonté de développement de l'agglomération. Le choix du tracé par Bellecour me semble le plus approprié. Il le sera d'autant plus qu'il faut impérativement poursuivre ce tracé vers la Part-Dieu et l'est Lyonnais. Ce sera l'occasion de faire une ligne de métro directe entre les deux centres de Lyon.

Par ailleurs, il est navrant de constater que l'Etat ne s'engage dans les projets structurants dans les métropoles hors Paris. L'investissement d'Etat coule à flot pour le Grand Paris et le JO mais à Lyon : rien ! Sommes-nous tous égaux dans ce pays ?

ahurissante (travaux dans 6 ou 7 ans?), même si dans un pays ultra-centralisé les crédits vont à Paris pour réaliser son supermétro. Une fois la concertation terminée et le tracé choisi, il sera urgent de commencer les travaux.

Dans le cas qui nous concerne, je suis favorable à une desserte la plus fine possible, pour capter le plus de voyageurs. C'est à dire l'option comprenant les stations de Libération et Ménival (voir même les trois avec Constellation). Une station par kilomètre en moyenne paraît totalement disproportionnée. Les jolis cercles tracés autour des futures stations ne prennent pas en compte l'urbanisme du cinquième arrondissement, où le réseau ne permet pas de rejoindre aussi facilement les stations: immeubles valises posés dans leur environnement sans alignement sur voirie, trame viaire non cohérente, absence de centralité et de commerces de proximité, îlots longs et peu maillés pour les piétons ou vélos, impliquant des détours importants, et donc une part modale de la voiture plus forte dans un environnement où le parking résidentiel est aisé. De même sur les secteurs St. Irénée et Trion, les deux stations sont nécessaires, desservant deux pôles bien différents, chacun avec des correspondances différentes. Avec 8 stations sur 7 km de lignes on reste dans un métro efficace qui n'a pas la vitesse de celui de Paris. A ne pas desservir certains quartiers, on met des habitants sur le carreau et l'on crée de la frustration.

Aucun scénario n'a été envisagé avec un terminus HdV et une correspondance MD à St Jean? Cela semblerait intéressant et permettrait d'enterrer le scénario Bellecour.

Le scénario arrivant à Hôtel de Ville me paraît plus intéressant avec sa station à St Paul permettant une

Tout mon soutien à ce formidable projet qui rattachera la presqu'île à l'ouest Lyonnais et qui permettra de désengorger en bus et voiture cette zone qui est une horreur pendant les heures de pointe.

Le projet de Bellecour (plutôt que celui de Hotel de Ville) paraît beaucoup plus logique si l'on se réfère à votre dossier concertation page 52 (en pdf sur le site).

Que ce soit en risques techniques, délais de travaux, durée des parcours (pour arriver à la Part Dieu ou Confluence), nombre de voyageurs sur la nouvelle ligne et pour les différents impact sur les infrastructures et le réseau tcl.

Tous les critères donnent raison au projet arrivant à Bellecour.

Cordialement

Je soutiens totalement le projet de création de cette nouvelle ligne et j'espère qu'elle se fera à l'horizon prévu. Selon moi, cette ligne doit être construite en plusieurs tranches pour desservir à terme la gare Part-Dieu (voire au delà).

Si le terminus se fait à Bellecour (ce qui semble être l'option plébiscitée), il faudrait prévoir dès la construction de l'arrière gare les infrastructures nécessaires à l'arrivée d'un tunnelier depuis la Part-Dieu (comme cela a été fait au puits Orsel à Oullins).

Si cette ligne E arrive un jour à la gare, elle permettra des liaisons directes depuis la presqu'île et soulagera les lignes B et D.

Une station intermédiaire pourra être réalisée aux abords de la place Guichard en correspondance avec la ligne B.

Il semble aussi nécessaire de travailler en collaboration avec les acteurs du projet Part-Dieu pour la phase post 2030 afin que cette ligne soit intégrée au projet (peut-être positionner la station sous la place de Milan lors de

extrêmement surchargé en heures de pointe.

Il faut raccorder cette ligne directement à la Part Dieu pour les travailleurs.

Je suis favorable pour un terminus à Bellecour. Cela permettra à chacun de prendre le métro A ou D selon ses besoins. Un terminus à HdV ne ferait que saturer le métro A entre HdV et Bellecour. En effet, les personnes allant plus loin que Bellecour avec le métro D prendront tous la ligne A pour faire HdV-> Bellecour pour reprendre le métro D

De plus, un métro E à Bellecour permettait un prolongement jusqu'à Part Dieu tout en passant par le quartier de la préfecture, voir avec un arrêt sur les quai du Rhône à proximité du nouveau centre commercial de l'hôtel dieu.

Concernant le terminus à piscine d'Alaï, il serait intéressant d'avoir un parc relai tcl réservé aux abonnés. Beaucoup de personnes viennent des communes de Craponne, Francheville, Brindas, St Genis les Ollières et Grézieu la Varenne. Cela permettra de désengorger le tunnel sous fourvière pour réorienter les déplacements s'effectuant en voiture vers cette ligne de métro. Le gain de temps sera aussi considérable sur des trajets long sur le réseau TCL. en effet, un métro permet de s'affranchir assez facilement des problèmes de correspondance par rapport aux bus.

Par la suite, un prolongement du métro E vers le futur pôle d'activité, qui va remplacer l'hôpital Antoine Charial, devrait prendre place d'ici la mise en service du métro E. Cela serait une bonne opportunité de développer l'ouest lyonnais et d'attirer des entreprises dans ce secteur géographique. Ce pourrait à plus long terme permettre l'extension de la métropole de Lyon vers l'ouest en incluant via des lignes de bus TCL, des communes actuellement isolées niveau transport en commun.

Concernant les arrêts de la ligne, je pense que Ménival et Trion sont des bons choix. Actuellement, beaucoup de personnes montent et descendent à cet arrêt de bus. Ce sont des correspondances pour beaucoup de

rapprocher de ma famille !

de Loup, très bien desservi, m'apparaît plus judicieux, moins coûteux et tout aussi efficace pour couvrir l'ouest lyonnais.

St Just reste couvert par la ficelle, St Paul est déjà bien desservi par le C3 très fréquent.

ce quartier.

Par Bellecour évidemment

Je suis entièrement favorable à cette nouvelle ligne de métro. Il manque cruellement de transport en commun rapide et ne subissant pas les embouteillages dans l'ouest lyonnais !

Il me semble plus judicieux et répondrait à plus de besoin si le terminus de la ligne se trouvait à Bellecour. Un terminus à saint Paul serait beaucoup trop excentré et obligerait de nombreux utilisateurs à emprunter le métro pour rejoindre la ligne D.

Par ailleurs un gros parc relais est indispensable.

Merci et hâte de voir cette ligne en activité !

Une préférence pour Saint-Irénée qui pourrait permettre aux habitants de Sainte-Foy-Lès-Lyon de bénéficier de cette nouvelle ligne. Un terminus à Part-Dieu, que ce soit en passant par Bellecour, (pourquoi pas République) ou Hôtel de Ville permettrait de desservir (enfin !), sans correspondance la presque île à Part-Dieu.

départ Bellecour avec des arrêts indispensables à Ménival et Constellation, deux quartiers à forte densité de population où les bus sont souvent bondés

La ligne E n'aura d'impact fort qu'avec un prolongement à l'est par la rue Bonnel jusqu'à Part dieu et bien après. De plus, le tunnelier pourrait directement sortir par cette rue et non Bellecour. Si le métro s'arrête à Bellecour, on va arriver au même résultat que Perrache et il n'ira jamais plus loin.

Autre requête, pourquoi ne pas avoir proposé un tracé par la voie de train qui arrive à Saint-Paul pour utiliser les infrastructures déjà existantes ? puis un tunnel de saint paul à Part dieu toujours dans l'optique de relier ouest est.

Enfin, le métro E pourrait sinon réutiliser une partie du funiculaire de saint just pour en réduire les coûts et les nuisances.

pourquoi ne pas vendre les billets SNCF de Alaï à Saint Paul au même prix que ceux de TCL?

En doublant le tunnel des deux amants, en augmentant la cadence des trains et en permettant la connexion réelle (prix, billet) entre SNCF et TCL cela permettrait très vite de solutionner une partie importante du problème "déplacement" en nécessitant un investissement moindre.

J'habitais avant à Francheville et me sens donc concernée pour les personnes habitant toujours le 5ème et ses environs. Je pense que ce qui arrangerait le plus de monde serait de faire :

Alaï - Libération - Point du jour - Trion - Saint Paul - Hôtel de Ville

Je pense que libération arrangera toutes les personnes vers tassin la demi lune, les personnes dépendantes de constellation pourront aller à alaï et celles dépendantes de l'arrêt ménival pourront aller à point du jour.

Pour ce qui est de l'arrêt Trion je le pense plus adapté à recevoir un flux de personnes venant du métro (grande place). Et il n'est pas trop loin de saint iréné pour les personnes dépendantes de cet arrêt (qui sont surtout la résidence universitaire Alix)

Pour finir le tracé, Hôtel de ville semble le plus adapté encore une fois en raison du flux de personnes. Car à bellecour il y a déjà bon nombre de personnes et en heure de pointe les métros sont déjà bien encombrés et la station avec ! J'imagine que hôtel de ville serait plus modulable pour accueillir ce flux (surtout qu'on retrouve à bellecour des personnes prenant le métro D pour aller prendre le bus 14 en direction de Alaï mais également les personnes qui prennent le C20 à bellecour en direction de francheville) peut-être avec Hôtel de ville il ce pourrait que bellecour soit moins engorgé.

De plus cela enrichirait l'arrêt "Saint-Paul" un peu délaissé et arrangerait j'imagine les étudiants des maristes.

Surtout que cette ligne E, si elle s'ajoute au prolongement des TCL le soir, serait un plus pour tous les jeunes des secteurs tassin/Francheville que les bus de nuit ne desservent pas !

Après je n'ai pas fais d'études sur la question, mais en temps qu'utilisatrice des TCL dans ce secteur, je pense pouvoir apporter un avis qui pourrait vous aider dans votre choix.

Bonne chance dans ce projet,

Cordialement,

beaucoup d usagers, de diminuer les temps de trajet pour les utilisateurs de la ligne D.

Raccorder le métro à Hôtel de Ville ne permettra que de faciliter les trajets Croix-Rousse Lyon 5, ce qui concerne peu de monde.

autres et la Soie => Perrache. De ce fait il ni aurait pas rupture de charge à Hôtel de Ville ou Bellecour. Il y aurait une ligne A et une ligne AE.

Cordialement

JM HUTTER

Afin de contenter de très nombreux riverains du secteur Trion et Saint-Irénée je pense qu'il faudrait créer une station entre les deux quartiers avec des accès métros à égale distance des quais où seront reçu les trains. Cet avis ne concerne que l'option de tracé Bellecour <-> Alaï (qui est la moins onéreuse selon les articles que j'ai lu sur le sujet).

Le tracé, évoqué ci-dessus, est plus court que l'autre, donc moins cher de 200 millions, soit environ 500 bus complètement électriques.

Bien cordialement,

capacité, par ricochet aux autres modes en sites propres. La ligne C ne dessert que Croix Rousse et Caluire, elle est anecdotique pour des déplacements dans l'ensemble de la ville. D'autre part elle est souvent saturée. La capacité de la ligne D est extensible (et peut être la A) par adjonction de voitures supplémentaires sur des quais existants. Les quais de la ligne C ne sont pas extensibles et elle finit en voie unique.
une à Saint Paul pour terminer a Hôtel de Ville ? À mon sens on nous demande de choisir entre un hub connectant les lignes A C et E et un hub connectant A D et E, alors qu'ici la ligne E pourrais avoir des correspondances à vieux-lyon pour la D, à St. Paul pour les tram-trains de l'ouest, et enfin Hôtel de Ville. Je pense aussi qu'il sera de toute manière nécessaire de repenser la structure comme la circulation de la station Hôtel de Ville, qui est sûrement la pire station du réseau, car trop largement sous dimensionnée pour la fréquentation actuelle. Je sais que ça coûtera cher, mais il va devenir de plus en plus difficile d'assumer les erreurs de conceptions de nos aînés en matière de conception de station, rectifier le trait sera bientôt plus que
et pourquoi la ligne E ne serait pas une continuité de la ligne C ... qui est bien petite et du coup, avec une fréquence ridicule ! vous pourriez la prolonger jusqu'à RILLIEUX et partir de l'Etoile D'alai ... ça ferait une vraie ligne qui passerait par les 2 collines de lyon !
existant. Je suis à 200% pour une ligne arrivant à Bellecour et en connexion avec : le métro A et D qui donnent beaucoup plus de possibilités et de rapidité pour se déplacer sur l'ensemble de l'agglomération pour rejoindre les gares Perrache, Jean Macé, Part Dieu et les pôles hospitaliers de l'est! De plus il est estimé qu'il y aura plus de voyageurs intéressés par le parcour entre Alaï-Bellecour que Alaï -
Il est bon de voir le réseau s'etendre, mais les tarifs des abonnements ne cessent d'augmenter... Ce seraient appréciables qu'ils restent stables certaines années...
Le tracé reliant l'ouest lyonnais à hôtel de ville est tout à fait pertinent ; il permettrait enfin la création d'un arrêt de métro à saint paul qui manque cruellement aux habitants du quartier et des alentours.
Il faudrait desservir Liberation et Menival. Deux arrêts bien repartis mieux vaut qu'un seul.
Desservir Trion me parait etre la meilleure solution. Le pôle economique est bien développé. La connexion avec le funiculaire est pertinente et permettra de rejoindre le vieux Lyon plus facilement.
Le terminus devrait se faire a Bellecour. Meilleure interconnexion avec 2 lignes de metros principales. La ligne C ne dessert que la Croix Rousse, beaucoup plus de personne vont vers la Part Dieu.
Nous attendons avec impatience cette nouvelle ligne. La meilleure position pour une station est à mon avis Saint-Irénée : la proximité du pôle scolaire Saint-Marc / ICOF, la résidence universitaire Saint-Irénée avec le flux qu'elle génère quotidiennement. De plus, cela permettrait de se rapprocher de sainte foy lès Lyon. Une ligne de bus pourrait permettre de faire sainte foy centre avec le métro E. Merci!

La connectivité avec le métro A se fera facilement ainsi qu'au métro C qui pourrait enfin voir ses fréquences augmenter.

Pourquoi d'ailleurs ne pas faire en sorte que le métro C et E soient les mêmes ? le tracé du métro se ferait de Cuire/croix rousse jusqu'à Alai avec ENFIN de vraies fréquences de métro pour monter à Croix rousse.

le fait d'avoir cette interconnection à Hotel de ville permettra de se rendre plus facilement à Part dieu avec échange à Charpenne.

cela reboostera aussi l'attractivité de la gare St Paul et du TER

J'ai lu ici et là des avis disant pourquoi ne pas faire le tracé hotel de ville -> St Paul-> Vieux Lyon-->Alai ? je suis d'accord avec cela. Bien que j'ai peur que l'étude de faisabilité n'ayant pas retenue de passage par vieux lyon fait que cette question devienne hors sujet :/

il est vrai que le projet aurait pu être plus ambitieux en reliant le métro E au D à Vieux Lyon (évitant ainsi le débat de connection à Bellecours déjà saturée aussi) et relier le métro A à Hotel de Ville

Après pour être pratique les travaux à Bellecours seront plus simples qu'à hotel de ville mais déconnectant totalement le hub Hotel de ville et la possibilité de connecter les destinations qu'offre la gare St

Le tracé sur Bellecours paraît vraiment le plus efficace :

-la connexion excellente avec les lignes A et D

-l'avenir possible, avec une prolongation vers la Part Dieu via la Préfecture, résoudrait un autre problème de taille avec la jonction Part Dieu/Presqu'île.

Un tracé Hôtel de Ville paraît par contre plus "bouché"

Bonjour une station située à Menival permettra de dynamiser ce quartier très populaire de Lyon qui semble oublié malgré une importante population.

comme certain, alors que le fond n'a même pas été discuté.

Il est regrettable que des alternatives ne soient pas considérées avec plus d'attention. Alors que les moyens publics sont rares, que d'autres secteurs de la ville de Lyon et de l'agglomération n'auront vraisemblablement encore que des bus lents dans 10 ans, des quartiers pour l'essentiel déjà desservis par des transports ferrés se verraient desservis par un métro automatique dont la fourchette de fréquentation est très large et dans tous les cas basse ! Enfin, si le tracé est aussi mal défini, c'est aussi sans doute que le projet est mal envisagé.

Concernant la desserte d'Alai, faut-il rappeler que la Région, alors de même majorité que la Métropole, a échoué dans son projet de tram train de l'Ouest Lyonnais, et qu'un tronçon de quelques centaines de mètres resté à voie unique (comportant un tunnel de 310 m au gabarit double voie mais hors électrification, et un pont métallique sur un boulevard) restreint considérablement le débit des 2 lignes modernisées sur 3, et a condamné la 3ème au déclin ? Pourquoi le SYTRAL n'a-t-il pas autorisé sur l'exploitation de ces lignes sur son territoire et ne prévoit-il pas de les faire exploiter à leur juste potentiel, en mode principalement tram, à la tarification TCL ? Même la ligne de Brignais a une plateforme originellement à double voie ; une fréquence à 10 min donnerait déjà une capacité non négligeable de plus de 3600 voy/h/sens. Et le prolongement de ce réseau vers l'est jusqu'à Part-Dieu a déjà été évoqué, sachant que la ligne C3 a déjà la fréquentation requise pour un métro, au sens de ce projet...

Concernant la desserte du Point du Jour : ne pourrait-t-on pas (re)-convertir le funiculaire Saint-Just en crémaillère et le prolonger jusqu'au Point du Jour ?

Les nouveaux fuseaux de métro à envisager plus judicieusement, afin d'offrir une meilleure répartition du nord au sud des échanges Est-Ouest, seraient

* plus au nord un prolongement de la ligne D vers le Pérollier, voire le sud de Techlid, par la Duchère, afin de s'intéresser sérieusement à la désaturation de l'ex A6 toujours aussi fréquentée;

Bonjour,

Je souhaiterais l'option Menival + Liberation, qui permettrait de bien desservir mon quartier, mais également, équilibrerait l'accès au métro avec des stations espacées régulièrement le long de la ligne, et désenclaverait globalement Tassin en termes de transport en commun (diminution des temps de trajet, accès direct,...)

Cordialement

Prenant le métro tous les jours, je me permets de donner mon avis sur le projet du métro E.
Je souhaite avant tout remercier le Sytral pour la possibilité de donner son avis sur ce projet qui sera bénéfique pour l'ensemble de la métropole mais à une seule condition ...
Pour le terminus coté Lyon, il doit impérativement n'être ni Bellecour ni Hotel de ville mais bel et bien Part-Dieu !

Il me semble évident que pour une métropole qui se développe aussi rapidement, son système de transport en commun doit suivre.

Tout d'abord, il n'existe aucune liaison de type lourd entre les 2 principaux centres de Lyon et cela s'en fait sentir aux heures de pointes : métro B bondé entre Saxe-Gambetta et Part-dieu et métro D saturé entre Saxe et Bellecour pour la simple et bonne raison que les personnes habitant en presqu'île ou sur le parcours de la ligne D (notamment vieux-lyon et Gorge de Loup) et travaillant à Part-dieu doivent passer par la station Saxe-Gambetta.

Ensuite, il n'est pas normal que seule la ligne B (nord-sud) supporte le flux de passagers quotidiens du quartier de la Part-Dieu et qu'il n'y ait pas de ligne est-ouest passant par Part-Dieu.

Enfin, cette nouvelle ligne ne doit pas uniquement bénéficier aux habitants du 5ème arrondissement et de l'Ouest lyonnais, mais à tous les habitants de Lyon et sa région.

En terme de coût et d'utilité il me semble plus logique que cela se fasse via Bellecour. Hotel de ville uniquement si il y a une correspondance possible à Vieux Lyon.

Cependant, le projet par Hotel de ville semble infiniment plus cher que celui par Bellecour et également moins efficace (sauf si correspondance à Vieux Lyon). Sans prolongement jusqu'à Part-Dieu, les personnes arrivant par le train à la Gare st Paul devront quoiqu'il arrive aller à Hotel de ville pour prendre la ligne A ce qui saturera un peu plus cette ligne entre Charpennes et Bellecour.

De plus, une liaison Alaï-St Paul ne ferait que doubler avec celle de la SNCF déjà existante entre ces 2 gares.

Donc ce que je propose : Ligne E entre Alaï et Part dieu via Bellecour. Dans un premier temps le tronçon Alaï-Bellecour et dans la continuité poursuite des travaux jusqu'à Part-Dieu afin de réduire les coûts.

Pour le dossier épineux de la gare st Paul, pourquoi ne pas prolongé la ligne C jusqu'à Vieux-Lyon? en remodelant l'actuel terminus de la ligne C.

pointe. Ça permettrait également de désenclaver saint Paul. Ça impliquerait par contre d'augmenter la fréquence des rames entre Bellecour et hôtel de ville...

n'est pas suffisant

Une connexion Liberation _hotel de ville n'existe pas ni en bus ni en tram train. Cette nouvelle ligne aurait donc une réelle valeur ajoutée

Je préfère terminus Bellecour

Bonjour,

Pour la ville de Tassin, l'arrêt Libération est absolument INDISPENSABLE.

Le cœur de la ville est l'horloge, et la Mairie, donc seul l'arrêt Libération est assez proche.

De plus, le choix du terminus BELLECOUR avec la correspondance avec les ligne D et A me semble le plus judicieux, le cœur de Lyon étant la place Bellecour.

Le tracé des stations de cette future ligne de métro E ont bien été pensés. Le terminus du coté de Lyon serait préférable au niveau de la station "Hôtel de Ville" qui relie actuellement les ligne A et C. Le problème de la station "Bellecour "est l'échange voyageurs aux heures de pointes arriver déjà a saturation. Pour accueillir cette future ligne E à Bellecour cela impliquerai des travaux supplémentaire donc un coût plus élevé.

La station "Hôtel de Ville"serai à mon gout un choix meilleur car cette station peut accueillir encore de nouveaux voyageurs car contrairement à "Bellecour" la ligne C possède bien évidemment un trafic voyageur moins élevé que la ligne D.

je suis plutôt POUR l'arrivée du métro à Francheville MAIS à voir de plus près comment cela va se faire. notamment - concernant la liaison avec les environs immédiats (si cela est trop compliqué, dangereux, long de venir du châtillon par exemple pour aller à alai, parce que le quartier sera saturé de voiture polluante aux heures de pointe - quel intérêt ?). - s'il n'est pas possible de garer son vélo en toute sécurité, ça serait dommage, voir inutile d'avoir un métro si on ne peut pas s'y rendre en vélo ou 2 roues (ou à pieds, via des itinéraires propres et non dangereux - zone des herminiers dangereux et passage obligé alors qu'un portail dans le parc d'alai existe mais n'est pas ouvert) voire le top serait de mettre le vélo DANS le métro. - l'interconnexion à Bellecour de préférence, pour aller sur la ligne D ou à la gare SNCF de la Part Dieu (grosse demande l'accès à la gare de la Part Dieu), pourquoi pas une interconnexion au métro d'Oullins/ hôpital Lyon sud ? - que faire de toutes ces voitures qui vont converger vers le quartier d'alai et rendre le quotidien des gens qui habitent sur le parcours infernal car elles ne pourront pas (et ne peuvent déjà plus les soirs vers 17h30 et les matins vers 8h30) sortir/entrer chez elles. Francheville est déjà une zone qui attire avec le C20E les gens qui
dans ce tracé il manque une ambition, celle de prolonger cette ligne jusqu'à Part-Dieu pour éviter une rupture de charge. De Saint Paul, le E pourrait rejoindre l'Hotel de Ville, puis reprendre les voies du A entre l'Hotel de Ville et Cordeliers, et à Cordeliers bifurquer en direction du pont Lafayette et Crs Lafayette ou la mise en place de la plateforme réservée du C3 a déjà grandement avancé une telle réalisation. Une station Lafayette / Jules Favre pourrait ainsi voir le jour
Je ne comprends pas l'entêtement du SYTRAL à poursuivre cette idée d'un métro dans l'Ouest lyonnais, et je trouve le questionnaire en ligne particulièrement biaisé, qui ne propose que des choix d'aménagement de ce métro, sans pouvoir remettre en cause le principe même d'un métro. Heureusement que ce formulaire existe pour donner un avis plus développé et moins contraint par les cases prévues par le SYTRAL ! La fréquentation attendue ne justifie pas un tel investissement, qui va assécher les capacités du SYTRAL pour développer le réseau là où il en a besoin. Comment justifier de réaliser un métro pour 60.000 voyageurs attendus par jour, quand pour une fréquentation similaire, le SYTRAL nous a vendu le trolleybus en site propre pour le C3 ? Il y a là une incohérence qui m'échappe... Bien entendu que la desserte de l'ouest lyonnais doit être améliorée, pour convaincre les automobilistes de se reporter sur le transport public. Mais d'autres solutions, sans doute moins spectaculaires mais moins onéreuses, doivent être étudiées : quid de la gare d'Alaï, sous-utilisée mais connectée à Saint Paul ? Quid d'un métros A et D à Bellecour, et cela permettrait un gain de temps en général pour accéder à Villeurbanne ou Part Dieu Aussi, pourquoi ne pas correspondre à la station vieux-lyon / longer la Saône ?
s'il y avait une station à faire c'est à St Iréné (ou St Iréné/Croix Blanche). En effet, je rappelle que pour ceux qui habitent aux abords de Trion, il y a déjà le funiculaire (quand il n'est pas en travaux) qui va jusqu'à l'arrêt St Just et qui est à 3 min à pieds de la place du Trion, et c'est très facile car le terrain est plat. En fait, les habitants des abords de Trion seraient alors doublement bien desservis, alors que ceux de St Iréné beaucoup plus péniblement (je rappelle que les bus le soir, y compris le samedi soir-un comble- il y en a qu'un par heure, à attendre dans la gare glaïouze de Perrache...Et pour tant, ce n'est pas les nombreux étudiants qui habitent la résidence Alix par exemple, pas tous équipés d'une voiture, qui manquent et qui ont envie de sortir le soir sans galérer. Et toute la difficulté du quartier, pour des piétons, c'est les dénivelés ; aussi, le métro à St Iréné serait beaucoup plus efficace (et je rappelle qu'il y a énormément de monde actuellement qui descendent à St Iréné et St Iréné Croix Blanche). Je ne suis pas certaine de pouvoir venir aux réunions de concertation avec mon emploi du temps et ma vie familiale à gérer, (je ne peux déjà pas venir ce mercredi 6), mais je me sens concernée pour être consultée ! Cordialement, Ariane Naegelen, j'habite à la fin du quartier St Iréné, en haut du boulevard des castors (arrêt le plus proche de

La ligne D sert de connexion à tout le reste du réseau : lignes A et B, nombreux bus, grande fréquence, métro automatique donc peu de grèves. Elle dessert les destinations les plus fréquentées : secteurs Bellecour/Part-Dieu/Jean Macé/Perrache/Monplaisir.

En passant par Saint Paul pour finir à Hôtel de Ville, il manquerait au métro E cette connexion avec la ligne D : Hôtel de Ville est plus enclavé, ne desservant finalement que peu de destinations (Croix-Rousse principalement). Et ce d'autant plus que le Tramtrain effectue déjà le trajet Francheville/Saint-Paul ; tandis qu'aujourd'hui pour effectuer un trajet Francheville-Centre de Lyon, il faut généralement prendre un bus menant jusqu'à Bellecour, ce qui est long et assez hasardeux en heure de pointe à cause des bouchons.

Relier le métro E à Bellecour me paraît être le plus opportun : cela permettrait à l'Ouest Lyonnais d'accéder

ne présente aucun intérêt pour l'activité économique et serait un entre deux qui ne satisfera ni les habitants de Tassin centre ni ceux de Ménival. Les habitants du secteur constellation auront quant à eux le choix entre deux stations. Depuis constellation on accède facilement à libération ou à Ménival. Le quartier Ménival est loin de point du jour et doit avoir sa propre desserte. Depuis libération on accède en 10 min à l'horloge et à la gare, ce qui permet des liaisons avec le tram train.

Cette ligne doit aller à Bellecour pour ne pas être un doublon du tram train qui dessert déjà Saint Paul et le nord de la presqu'île. Les connexions métro A/D sont plus intéressantes que A/C. Aujourd'hui l'accès à la ligne D depuis Tassin ne se fait que par bus ou tram train vers gorge de loup, un futur accès métro D permettra de

Bonjour,

Il serait bien d'avoir un accès à la ligne B ou au métro Part-Dieu.

pour d'autres parc-relais.

Il faut étudier des projets de pistes cyclables reliant les communes proches - Tassin, Francheville, Craponne - à Alaï ainsi que la création d'un parking vélo sécurisé de grande capacité.

En tant qu'habitant du quartier qui passe de plus en plus de temps de le bus pour relié Point du jour - Tassin - Gorge de loup et Perrache pour mes déplacements, je suis très heureux de voir que ce projet pourrait peut être enfin voir le jour. Les traffics sont de plus en plus long et les bus de plus en plus plein voir des fois trop petits pour le surplus de voyageurs. Je suis même assez surpris que le SYTRAL n'y ait pas pensé avant. Je n'ai pu m'empêcher de voir les esquisses des tracés de cette future ligne et l'hésitation qui tourne autour des possibles arrêts "Carrefour Liberation", "Ménival" ou "Constellation". Personnellement et passant très souvent en bus dans le secteur, je pense que Carrefour Liberation et Ménival ont le plus gros potentiel. Carrefour Liberation connecterait le metro aux habitants de Tassin Centre en plus de Alaï, bien plus que Constellation qui selon moi serait bien moins rentable. Ménival a aussi un fort potentiel, et pourrait connecter aux lignes de bus vers Gorge de Loup très utilisés, mais aussi a une diversité de lignes directes vers les villes de l'Ouest.

Pour ce qui est de la question Bellecour ou Hotel de Ville. J'ai vu beaucoup de gens penser même à Part Dieu. N'étant pas encore envisageable que le metro aille jusque là bas, car le projet en est encore a ses débuts, on peut se dire que dans le future ce pourrait être interessant si la ligne venait à être prolongée jusque là bas. La ville va peu a peu se fermé au voiture possiblement vers 2030. Si le metro E passe par Bellecour au lieu de Hotel de Ville dans un premier temps, il sera déjà très attractif pour n'importe quel utilisateur du réseau vivant dans l'Ouest, qui esperait qu'un projet de transport voit enfin le jour, mais aussi permettrait une connection à un endroit attractif et pourrait aussi, dans un future plus lointain, connecter Bellecour et ses lignes A et D

Compte tenu du nombre estimé d'usager quotidien et de l'intconnectivité entre les lignes A, D et funiculaires , je suis plutôt favorable à un tracé qui relie la ligne E à Bellecour

Le but est de conserver le Funiculaire MINIME / St JUST le plus longtemps possible

Une station METRO E TRION ferait "doublon" avec le FUNI St JUST

La perte du FUNI supprimerait de manière préjudiciable la station MINIMES très touristique et très fréquentée par les Lyonnais

et en week ends surtout pour la partie de champvert qui est mal desservi avec le 55 et le 90 qui ne roulent que toutes les 20mns et en plus aux memes horaires. Plus de bus de ce coté la et navette pour le metro. Merci
tracé ALAÏ - BELLECOUR stations CONSTELLATION
Deux remarques sur le tracé et ses jonctions avec les lignes D et A : 1/ Pourquoi ne pas avoir une station St jean pour être connecté à la ligne D puis se connecter à la ligne A à Perrache pour être en connexion directe avec les deux lignes de tramway et les TGV ? 2/ Ou bien toujours une station à St Jean pour être connecté à la ligne D, puis ensuite se connecter à Cordeliers sur la ligne A (ou bien éventuellement Hotel de ville A et C) , afin de poursuivre ultérieurement vers Part Dieu, dont la jonction presque/Part Dieu fait cruellement défaut dans les déplacements lyonnais. Nous choisissons l'arrêt ménival.
je pense que ce serait bien que la ligne E soit reliée à Bellecour. Par ailleurs, les stations pourraient être Alaie, constellation, ménival. ce qui est primordial avant toute chose, c'est qu'il y ai un parking relai TCL très grand. Pour que les gens qui viennent de l'ouest lyonnais puissent déposer la voiture. Cela désengorgerait la circulation au tunnel de fourviere et à Tassin ou Lyon 05. Je vous prie de trouver ci-joint ma contribution personnelle par rapport à cet intéressant projet.
La meilleure solution n'est pas proposée... Il faudrait que la ligne E passe par 'hôtel de ville' (correspondances A et C et indirectement donc la B et donc les 2 autres gares Jean macé et part dieu), par 'gare St paul' (correspondance gares) ET 'vieux Lyon' ! (correspondance D) CAR cela désengorgera bellecour insupportable en heure de pointe ou lors des événements place bellecour ! et secteur vieux Lyon accès au palais de justice, bars et discothèques, parkings quais !
Bonjour, Je souhaiterai le tracé bellecour alaï. Bien cordialement
Je ne vois pas l'Intérêt d'un départ à HDV si il n y a pas de correspondance avec la ligne D. Ça aurait pu avoir un grand intérêt avec une correspondance avec la ligne D à vieux Lyon puis relier Saint Paul et HDV. Donc le tracé par Bellecour paraît plus pertinent en prévoyant une possibilité de prolonger la ligne ultérieurement à Part-Dieu. Cordialement
Il est évident en regardant un plan joint, que les 2 solutions proposées sont obsolètes avant la décision !! la ligne par Gorge de Loup est MOITIE moins longue ! Cherchez l'erreur! Voir plan joint !!
changer mes habitudes quotidiennes : passer de la voiture individuelle au métro + bus (pour aller à Marcy l'Etoile)
Je trouve ça mieux à ménival
Je préférerais que la future ligne E desserve l'arrêt De métro Hôtel de Ville plutôt que bellecours.

Merci pour ce beau projet, que je soutiens pleinement, qui permettra de revoir profondément les modalités de transport dans l'ouest de l'agglomération Lyonnaise.

Au sujet du trajet, j'ai une préférence pour celui qui aboutit à HDV puisqu'il permettrait de ne pas surcharger la station Bellecour qui par ailleurs est déjà bien desservie (20mn porte à porte maximum, via C24 + métro D depuis Alai, ou via C20 depuis Trion). Il permettrait également de relier les 2 collines de Lyon. Par ailleurs la connexion vers la Gare Part Dieu, à terme indispensable, pourrait se faire via soit par une nouvelle ligne Saint Paul - Part Dieu, soit par une prolongation HDV - Par Dieu, 2 options qui me semblent plus intéressantes qu'un axe Bellecour - Part Dieu.

Quant au positionnement des stations, Libération + Ménival semble approprié pour toucher un maximum de population.

Enfin, comme précisé par de nombreux contributeurs, merci de soigner les parkings relais pour les 2 roues (espace, sécurisation), et leurs accès (pistes cyclables), l'objectif principal étant tout de même d'inciter les

implanté à Saint-Irénée.

Par ailleurs, cela serait pratique pour les étudiants de l'ENSATT, les étudiants du CROUS de la cité Allix, ainsi que les élèves de l'école Saint Marc et du lycée ICOF qui sont tous sur ce secteur.

D'autre part, cela mettrait un piéton du quartier des Provinces et Chavril à distance raisonnable de la station de métro.

Enfin, cela pourrait permettre de diminuer le trafic automobile sur la montée de Choulans et la D75 (avenue de la 1ère Division française libre) aux heures de pointe.

vieux Lyon).

C'est capital pour permettre aux personnes de sécuriser leurs moyens de transport complémentaire et rendre les derniers kilomètres moins consommateurs d'énergies.

Bonjour,

C'est une très bonne initiative. Il faut éviter la voiture de plus en plus. Je soutiens le projet qui relie tassin à bellecour car nous avons déjà le tram train qui relie tassin à saint Paul. Bellecour serait tellement plus pratique. Merci

Habitant à Ménival et constatant l'état de la circulation chaque jour, je ne peux que soutenir ce projet !

Nous perdons beaucoup de temps en voiture pour nous déplacer actuellement aux alentours ET dans Ménival, la configuration des routes ne permet pas un trafic fluide dans cette zone avec autant d'automobilistes, et ne parlons même pas de l'impact désastreux sur l'environnement...

Je suis donc à 100% pour l'implantation Périmètre 1 Libération + Ménival !

Et les deux options de tracé me conviennent entre Bellecour et Hôtel de Ville mais Bellecour me semble être une bien meilleure idée.

Merci pour ce projet !

hauteurs du 5ieme arrondissement. Cette partie de la ville reste desservie par des bus en journée très souvent surchargé et quasiment pas de transport le soir après 21h (le c21 de Perrache toutes les 30 minutes / le funiculaire st just)

Cela permettrait également de suppléer la ligne d surtout en heure de pointe et d'acheminer a bon port nos nombreux touristes à Fourvière dans le cas d'un dysfonctionnement du funiculaire. Cordialement

il serait bien que le terminus se trouve à Bellecour pour un accès aux lignes A et D.

destinations, notamment via la ligne D du métro vers l'est.

Ce qui serait encore mieux, ce serait de prolonger cette ligne E de Bellecour vers la gare de la Part-Dieu, sous la rue de Bonnel avec une station intermédiaire dans le secteur Palais du justice / Halles : c'est une liaison métro directe Part-Dieu/Bellecour qui manque aujourd'hui et qui serait à coup sûr bien fréquentée, et elle permettrait de connecter directement la future ligne E à la ligne B.

Pourquoi ne pas utiliser le tram train existant, il a été prévu pour être utilisé en mode urbain. Il suffirait de le faire passer par l'avenue Victor Hugo et Charles de Gaulles et continuer jusqu'à la sortie de Francheville pour reprendre son cours normal. Le coût serait bien moins élevé, et il desservirait beaucoup plus de population
avec un détachement entre "Vieux Lyon" et "Gorge de Loup". Ceci pourrait permettre de faire circuler la ligne D en deux itinéraires distincts d'une part l'itinéraire historique entre "Gare de Vénissieux" et "Gare de Vaise" et d'autre part entre "Grange Blanche" et "Gare d'Alaï" en rappelant que le secteur de "Grange Blanche" à "Gorge de Loup" est le plus fréquenté et est prévu (il me semble) avec les rames MP16 de faire circuler les voitures entre ces deux stations. Certes dans mes idées de projet je laisse la station "Gorge de Loup" avec 50% des rames en moins mais une grande partie des personnes prenant le métro à "Gorge de Loup" viennent de Craponne et Tassin qui auront l'accès au métro à l'Alaï.
à un réel besoin de connexion de ce type afin de désengorger le trafic routier et ouvrir plus de possibilités aux habitants de Croix Rousse mais aussi de Caluire car aujourd'hui c'est un secteur difficile d'accès en terme de transports en commun avec un métro C toutes les 7/8 minutes même en heure de pointe (cf le jeudi à 18h30), un bus 45 qui peine à sortir du plateau particulièrement le mardi matin ou qui met parfois le double de temps prévu entre le plateau et Gorge de Loup (presque tous les soirs).
Nous sommes retraités et utilisons uniquement les BUS pour aller au centre de LYON. C'est parfois un peu violent aux démarrages et en descendant CHOULANS. La population âgée, très importante dans ce quartier se sentirait plus confortable dans le métro pour ses déplacements.
Enfin un projet pour l'ouest lyonnais et plus particulièrement Ménival, un quartier qui semblait un peu à l'écart. Quand on voit la circulation le matin et le soir sur le Bd Eisenhower il y a vraiment un besoin de renforcement du maillage des transports collectifs d'autant qu'il s'agit d'un quartier avec de bonnes dénivelées. De plus cela ne peut que renforcer l'animation et l'attraction pour les commerces de proximité déjà présents ou futurs. Une station à mi-pente, au croisement d'Eisenhower et Joliot Curie ferait le plein c'est certain. Donc oui à la variante Ménival + Libération, cette dernière station permettant de desservir Tassin en complétant le tram train (3 stations déjà). Et une préférence pour Bellecour moins coûteuse et qui assure une correspondance plus rapide avec la gare de Perrache mais surtout, quelque soit le terminus, un futur prolongement vers Part-Dieu. Depuis l'ouest lyonnais la gare de Part Dieu est compliquée d'accès tant en transport en commun qu'en voiture et c'est quand même cette gare qui offre le plus de possibilités de départ
Très bon avis déposé par Monsieur Foucrier. Je pense également que prolonger cette ligne E de Bellecour vers la gare de la Part-Dieu serait une liaison qui manque aujourd'hui et permettrait un maillage efficace de Lyon surtout avec une future gare plus ouverte. Donc un arrêt à Bellecour et terminus à Part Dieu.
Super idée d'agrandir le tracé il faudrait même une ligne jusqu'à Craponne
Au pire un terminus vers Libération, pour désengorger le centre de TASSIN LA DEMI LUNE. Faire un terminus à Lyon 5, ça ne servirait à rien, ça ne connecterait que Lyon 5, et non l'Ouest Lyonnais (Tassin, Francheville, Craponne).
habitants de Tassin centre et nord de bénéficier de l'accès au métro. Le stationnement dans le centre de Tassin n'est pas aisé (et pas gratuit), l'accès à la station de Libération permettrait au plus grand nombre de personnes de bénéficier des transports en commun (et par là même de renoncer à la voiture, pour se rendre à Lyon)
Quant au choix "périmètre2" Trion ou bien St Irénée, je préfère la place de Trion pour favoriser les élèves des collèges et lycées. Quant au tracé, je préfère une connexion à l'Hôtel de Ville, voire carrément une poursuite de la ligne sur la Croix Rousse. Je regrette effectivement le bus de colline à colline d'autrefois, le 45 si je me souviens bien.
Si la ligne E passe à Bellecour, il faudrait la prolonger jusqu'à Part-Dieu pour qu'il existe enfin une liaison directe et rapide entre le centre historique de Lyon (presqu'île) et le centre d'affaires (Part-Dieu). Mais l'habitat est-il assez dense dans l'Ouest Lyonnais pour rentabiliser un métro ?

En effet, il faut prévoir d'ores-et-déjà le prolongement de cette ligne E jusqu'à Part-Dieu et profiter de cette ligne pour créer un lien direct en métro entre la presqu'île et la Part-Dieu, qui fait cruellement défaut aujourd'hui. Dans cette optique, le meilleur tracé de la ligne E est alors une desserte de Saint-Paul et Hôtel de Ville, et de prévoir dès l'origine le prolongement vers la Part-Dieu, avec stations intermédiaires à Saxe-Lafayette et Garibaldi-Lafayette. Bien sûr, la construction pourra être phasée pour raisons budgétaires, avec une 1ère phase Alaï - Hôtel de Ville et une 2nde phase Hôtel de Ville - Part-Dieu. Dans cette solution, la desserte de Trion est plus pertinente que celle de Saint-Irénée pour permettre une correspondance avec le funiculaire.
l'arrivée du métro E dans cette zone va faciliter les mouvements et dynamiser cette zone. le métro est un facilitateur de vie personnel et professionnel
La station Ménival semble la plus centrale et la plus cohérente par rapport au tracé. En outre la grande place de ménival semble tout à fait approprié pour y implanter une station.
réseau métro, et RER/S-Bahn, pas des trams ou des BHNS. 32 km en 40 ans , ce n'est pas sérieux. Plus de dix ans pour 6 à 7 km de métro, c'est dans la même veine. Si on veut remonter le retard, c'est plusieurs dizaines de km par décennie qu'il faut viser. Lyon , meilleur réseau de transports en commun français (hors Ile de France), cela ne fait que souligner une déficience nationale, Lyon, c'est le borgne au royaume des aveugles. Les objections financières sont l'aveu du manque de volonté politique pour répondre aux défis de la transition énergétique.
Bonjour, Je trouve qu'un terminus à Bellecour serait beaucoup plus judicieux. Cordialement
passerait donc aux Cordeliers et se prolongerait sous le cours Lafayette pour desservir la Part-Dieu et Villeurbanne. L'idéal serait bien sûr de réaliser en une seule fois une ligne Alaï, Bellecour, Cordeliers, Part-Dieu. Mais les finances du SYTRAL ne pourraient sans doute pas faire face à un tel investissement. Quant au choix de l'implantation d'une station à Saint Irénée ou à Trion, les deux hypothèses présentent des avantages et des inconvénients qu'il conviendrait d'approfondir pour ne pas commettre d'erreur. Quel que soit le choix, il pourrait être envisagé de profiter du creusement de ces stations, qui seraient situées en grande profondeur, pour réaliser leur desserte par le bus C20 en souterrain et à faible profondeur. Cette solution permettrait de désengorger les voies de surface lors du déchargement des voyageurs et faciliterait également le retournement du bus si cette station de métro devient son terminus. En conclusion, je suis totalement favorable à la réalisation de cette nouvelle ligne de métro qui constitue un investissement structurant et indispensable.
est plein à 7h30. Et que ce parc relais pourra être ouvert certains dimanches dans l'année (décembre, marathon de lyon par exemple) ou même tous les dimanches.
je pense que le choix du terminus de la station de Bellecour semble le plus judicieux. Cette dernière étant déjà en liaison avec le réseau des autres lignes de métro Cordialement
delà. Il me semble alors indispensable ce faisant de rendre l'immense quantité d'espace public (voirie et stationnement) occupé par la voiture individuelle, aux modes de déplacements vertueux (pour notre santé, pour l'économie, pour le bonheur et le cadre de vie) que sont: marche à pied (élargissement des trottoirs), vélo (voies cyclables séparées, stationnement vélo sécurisé) et bus. Ce projet de métro E doit s'inscrire dans une reconception globale des mobilités avec un but assumé : réduire l'usage de la voiture individuelle. Il en va de la

Je suis stupéfait de la rapidité de l'émergence de ce projet de plus de 1 Mds€ qui va bloquer tous les autres investissements potentiels du SYTRAL pendant des années.

Comment se satisfaire de ce fonctionnement, qui fait suite à une décision arbitraire de campagne de Gérard Collomb d'entre 2 tours des municipales 2014 !!

Sans renier les besoins de l'ouest lyonnais, ce choix ne vise pas l'optimum économique car, dépenser 1 Mds € pour sans doute de l'ordre de 50000 voyageurs/jour max, alors que le C3 se contente d'un bus pour bientôt 80 à 100000 voyageurs/jours, et que tant d'autres besoins vont émerger dans l'est sans parler des lignes fortes inscrites depuis des années au PDU et qui ne sont toujours pas lancées.

Il s'agit d'un déni de démocratie, et d'un gaspillage d'argent public.

Voici ci-dessous l'avis du collectif "Francheville à vélo", membre de l'association La Ville à Vélo Lyon

Si dans l'hypercentre urbain, une station de métro rayonne sur environ 500m, dans l'ouest lyonnais, cette attractivité sera plutôt de l'ordre du kilomètre en raison de la faible densité d'habitat.

Chaque usager devra alors se poser la question : "comment puis-je rapidement rejoindre la station de métro la plus proche". Et nous sommes persuadés que les modes actifs, dont le vélo, seront un enjeu majeur de cette accessibilité locale,

On nous promet un réseau TCL retravaillé pour permettre à de nombreux bus d'accéder facilement à ce métro. Nous serons vigilants à ce que les aménagements en faveur des bus puissent également bénéficier aux cyclistes, à l'instar de ce qui a été réalisé pour la ligne C24 chemin de la Poterie.

Par ailleurs, le SYTRAL envisage la réalisation d'un parc relais de 1 000 places aux abords d'Alaï : comment va-t-on prendre en charge ce trafic, très concentré sur les heures de pointe, afin de ne pas inciter à de nouveaux déplacements motorisés, même s'ils sont à destination du métro ? C'est une grande inquiétude. Nous ne souhaitons pas faire de ces stations de métro, des aspirateurs à trafic motorisé, inaccessibles en transports en commun, englués dans la circulation, à l'instar du métro "Gare d'Oullins".

Pour permettre l'accessibilité maximale de ces stations aux modes actifs, voici quelles seront nos revendications :

- * Réalisation d'aménagements cyclables sur l'ensemble des axes de notre commune, pour permettre au plus grand nombre de franchevillois et à ceux qui traversent notre commune de rejoindre ce futur pôle multimodal.

- * Mise en œuvre d'un parc de stationnement vélo conséquent, sécurisé et gardienné près du métro, pour permettre d'encourager un rabattement efficace et sûr.

- * Étude par le SYTRAL - Transports Rhône et Agglomération Lyonnaise de la possibilité d'emprunter le futur métro E avec son vélo, pour ceux qui souhaitent continuer à se déplacer à Lyon avec leur monture une fois arrivés en centre-ville.

- * Réalisation de liaisons piétonnes larges et confortables, continues, pour inciter le rabattement à pied sur la station.

du Jour, les équipements métropolitains sont assez peu nombreux dans cette partie de l'agglomération. Pour autant, je suis ravi que d'autres Grands Lyonnais aient un accès à un moyen de transports en commun lourd. Cette ligne est dispendieuse. Mais le Sytral bien géré. La dette maintenue et raisonnable. En parallèle, des chiffres de fréquentation assez bas (à peine supérieurs à C3, inférieurs à la plupart des lignes de tram lyonnaises), des travaux colossaux et impactants. A Toulouse, le projet d'une 3e ligne de 27km pour un coût de prêt de 4 milliards, alors que l'AOT local est très endettée et 75% du projet financé par la dette, est rentré en phase de concertation également. A la vue de tous ces éléments, se pose dès lors la pertinence d'inscrire cette ligne, en vue de rentabilité en terme de fréquentation, d'impact chantier, de prospective, de grands projets d'agglomération en cours (Part-Dieu 2030, tènements Milan et Swiss Life en lancement) d'un prolongement immédiat vers Part-Dieu. Sous cet angle, une arrivée à Bellecour est à plébisciter avec passage du tunnelier

L'interconnexion avec la gare SNCF Saint Paul permettra aux habitants de l'ouest lyonnais de se rendre dans le secteur Part Dieu avec un seul changement de ligne grâce à la ligne C3 en départ de Saint Paul sans surcharger les lignes B et D.

En effet à partir de la station Bellecour 2 changements de ligne sont à opérer pour se rendre à Part Dieu et les lignes B et D qui sont déjà surchargées en heure de pointe.

L'interconnexion avec la ligne A et C à Hotel de ville me serait plus judicieux.

souhaite vous faire passer mon avis :

1) concernant le choix entre Bellecour et Saint Paul puis Hôtel de Ville

Je choisirais plutôt la direction Saint Paul avec une station à Saint Jean

Cette station Saint Jean permettant de relier la ligne D qui nous permet d'aller à Bellecour et à La Part-dieu avec un changement à Saxe-Gambetta .

Elle permettrait la liaison avec les funiculaires

D'où la non nécessité de la station TRION

2) pour les emplacements des stations

Pour moi , il est indispensable d'envisager tout à côté de ces stations des parcs de stationnements sécuritaires pour les vélos , motos , véhicules électriques

Vos ovoïdes privilégient des lieux où se situent des marchés ou des espaces verts , il me semblent que les perturbations que vont créer les travaux font qu'il faut envisager en fonction de l'emprise nécessaire d'autres implantations comme par exemple les terrains de sport qui ne sont utilisés que de façon sporadiques et dans le cadre de réservations spécifiques, terrains de sport qui ont des surfaces importantes pouvant accueillir en sous-sol des parkings .

Mon expérience et ma disponibilité me permettent de travailler sur ces sujets de façon très constructives avec

je pense qu'il serait plus judicieux de prévoir une station sur saint irénée que trion pour 2 raisons :

1. il y a le funiculaire sur trion qui permet de descendre directement en ville en alors que sur saint irénée seuls les bus permettent de descendre en ville .

2. la place saint irénée est par exemple une place permettant facilement la mise en place d'une station de métro alors que sur trion les constructions sont beaucoup plus denses

Le tracé vers Saint-Paul et Hôtel de Ville ne vient-il pas en concurrence du tram-train de l'ouest lyonnais ? Celui vers Bellecour ne paraît-il pas plus pertinent dans ce cas ?

mal desservi. Ainsi de chez moi, je dois prendre le 46 jusqu'à la Favorite puis le C21 jusqu'à st Alexandre puis le funiculaire jusqu'à place des Minimes puis à pieds ! Temps environ 40 mn !!!

Je suis ravie qu'il y ait enfin un transport direct qui passe dans le 5eme ! Je pense qu'un départ à Hôtel de Ville, puis St Paul, puis st Just, Point du Jour, Ménival, Etoile d'Alaï serait judicieux, compte tenu des places existantes sous lesquelles une bouche de métro pourrait s'ouvrir.

Je préconise les arrêts Ménival et Libération plutôt que constellation :

-Ménival : zone très congestionnée actuellement puisque c'est le point d'accès à Lyon pour l'ouest lyonnais. Ce Carrefour dessert l'autoroute sous Fourvière, l'accès au centre ville par la montée de Choulans, l'accès au périphérique Nord ou encore Vaise. Aujourd'hui les bus sont complets, il faut parfois en laisser passer plusieurs avant de pouvoir monter dedans. Tout le monde a un seul objectif : GORGE DE LOUP qui est la seule porte d'entrée pour Lyon.

C'est un carrefour proche d'école, collège et lycée.

De plus le quartier est caractérisé par un grand nombre de logements sociaux, ce qui implique moins de véhicule personnel par foyer et donc un grand besoin de transport en commun.

Libération : C'est le point d'accès pour Tassin la Demi-Lune, la première ville de l'ouest lyonnais en termes de commerce de proximité. C'est un lieu de destination. Aujourd'hui, le centre-ville est seulement desservi par quelques bus, dont une seule ligne majeure. Il y a un besoin crucial de rattacher cette ville à Lyon, comme Villeurbanne ou Caluire.

Je souhaite que la ligne E arrive à Bellecour, noeud de correspondance sur la presqu'île.
Je suis intéressée par une station à Libération ou Ménival utilisant le 72.

merci
HK

ne refaisons pas les mêmes erreurs que la ligne B qui s'arrête aux Charpennes ou la A à Perrache sans aucune extension possible et profitons de cette ligne pour ENFIN créer une liaison directe entre Part Dieu et la Presqu'île

La Part Dieu

Si cette ligne doit effectivement se faire, il serait dommage de ne pas envisager un prolongement de Bellecour vers la Part Dieu.

Et si le budget interdit cette réalisation dans le même temps que le reste de la ligne, bien prévoir cette extension ultérieure, en évitant l'erreur commise à Charpennes.

avant et après le métro, merci !

Bonjour,

1/ Le choix du métro (versus tram) me semble globalement moins intéressant du fait du coût au km et donc de la possibilité de desservir une plus grande partie de l'agglomération (en surface et en habitants) avec une (ou plusieurs !) ligne(s) de tram à budget équivalent

2/ Le choix du plateau du 5ème pour accueillir cet investissement de la métropole ne me semble pas le plus pertinent : densité relativement faible, peu d'équipements importants, orientation inverse de la dynamique d'extension de la ville à long terme (vers l'est).

Néanmoins, si cette ligne se fait et se fait en métro, je m'inscris également dans la dynamique de prévoir dès à présent l'avenir et donc de l'étendre immédiatement jusqu'à la Part-Dieu (connexion directe Part-Dieu Presqu'île inexistante à l'heure actuelle sauf par l'indigent C3 même après passage en site propre) voir plus loin (Totem...Grandclément...Hopitaux Est ?).

Dans cette perspective, le passage par Hôtel de Ville et donc St Paul permettrait une connexion avec les chemins de fer de l'Ouest Lyonnais : infrastructure déjà existante, desservant l'ouest lyonnais et présentant un fort potentiel d'amélioration (avec un minimum de courage politique !).

De plus, la performance sur le trajet Part-Dieu-Bellecour via MB-MD est actuellement relativement bonne (malgré la correspondance) grâce à une belle fréquence sur MD et sera bientôt améliorée via l'automatisation

Ok pour une nouvelle ligne E qui desservirait l'ouest de la métropole mais seulement si cette ligne est pensée dès aujourd'hui pour aller un jour vers l'est via part dieu.

Un nouveau "cul de sac" dans notre réseau serait une catastrophe.

Habitant rue Sœur Bouvier je souhaite que le tracé prévoit une station à St Irénée :

- ce secteur proche également de Ste Foy les Lyon est actuellement mal desservi, notamment pour se rendre dans l'ouest (Craponne, Alaï...)

- cela permettra de limiter aux heures de pointe les bouchons et la pollution rues Charcot, 1ère DFL, sœur Bouvier et Point du Jour (lycée la Favorite)

Cordialement

AS BETTINGER

Une ligne de métro a surtout du sens si elle s'interconnecte avec les autres transports en commun de la métropole et avec les trains régionaux. C'est pourquoi il faudrait la prolonger à la Part-Dieu d'emblée, pour disposer de connexions avec le métro B, T3, T4, Rhonexpress, tous les TER vers Grenoble, Amberg, Vienne, etc.

Dans cet optique le terminus Hôtel de Ville est meilleur puisqu'alors le nouveau métro E sert aussi à rapprocher tram-train et métro C de la Part Dieu en 1 seule correspondance.

Ce sont ces longs trajets à travers la métropole (Tassin->Meyzieu, Gerland->point du jour, Francheville -> Caluire) qui sont les plus susceptibles d'être améliorés par le métro E car ces trajets sont aujourd'hui très longs et avec de multiples correspondances pour traverser le centre de Lyon. Le métro E peut révolutionner ces trajets.

A l'inverse, le tracé vers Bellecour sans prolongement vers Part-Dieu n'a qu'un intérêt limité : rejoindre la ligne D est déjà facile aujourd'hui que ce soit depuis Alaï avec le tram-train, depuis Saint-just avec le funiculaire, depuis le plateau du 5ème et l'ouest Lyonnais avec tous les bus qui convergent vers Gorge de Loup. Pour tous ces trajets courts le métro apporte certes un avantage de quelques minutes, mais finalement cela ne révolutionne pas la mobilité.

Trion est bien évidemment l'emplacement idéal et cohérent avec un développement urbain pour la ville de Lyon. La circulation est dense dans ce quartier vivant et proche du centre ville. Desservir Saint Irénée est une ineptie. Ce quartier n'est rien d'autre qu'une citée dortoir. Cet arrêt sera mal fréquenté et coûtera plus qu'il ne servira la communauté

Cdt

Adrien

Afin de justifier le coût très important de la construction d'une ligne de métro Alai - Bellecour dont la fréquentation prévue sur ce tronçon n'est que celle de la ligne C3,

il est impératif de prévoir EN MEME TEMPS la prolongation Bellecour - Gare Lyon Part-Dieu.

Sinon il vaudrait mieux réserver les sommes prévues (1,2 à 1,5 milliard d'euros ?) pour intégrer les voies RFF du tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) au SYTRAL et développer le réseau de tram.

Le prolongement vers la Part-Dieu est impératif, et doit se faire dans la continuité des travaux, pas 10 ans plus tard.

Une connexion aux Cordeliers plutôt qu'à Hotel-de-Ville a-t-elle été envisagée ?

Il me semble important de doter le quartier de Saint Paul d'un métro et d'avoir un accès Hôtel de Ville / st just - fourvière direct.

- D'hôtel de ville, il faut actuellement utiliser le métro A puis B puis enfin l'un des deux funiculaires pour accéder au quartier st just/fourvière. Il est plus simple et souvent plus rapide d'y monter à pied par la montée sainte Barthélemy via Saint-Paul mais au prix d'une fatigue importante.

- un métro à Saint-Paul permet une connexion avec la gare Saint-Paul et enrichi la toile des stations de centre-ville.

- un terminus à Hôtel de Ville permet un rapprochement plus direct des deux collines lyonnaises (Croix-rousse

Je suis habitant sur le secteur Alai-Francheville et je travaille au quartier de la Part Dieu et sur Paris. Actuellement, je fais mes trajets domicile-travail en vélo pour le quotidien et en transport en commun pour mes déplacements sur Paris.

Le projet de métro E est très intéressant et sera une bonne chose pour la désaturation des transports du secteur.

Néanmoins, il y a 3 points qui me semblent critiques dans le projet.

1/ Le terminus à Bellecour ou Hotel de ville :

Ces 2 sites ne sont pas des destinations finales mais surtout des sites de correspondances. Les zones de bureaux ne pourront être accessibles qu'avec des correspondances ce qui saturera la correspondance à Bellecour notamment.

Solution :

Une prolongation vers l'est avec à minima la traversée du Rhône apporterai de plus grandes possibilités de dessertes avec des transports finaux en mode doux (piétons, trottinette,...).

2/ Le terminus à Alai et le franchissement des vallons de Francheville

La création d'un terminus à Alai apportera un flux supplémentaires de véhicules venant de l'ouest. L'exemple d'Oullins montre que tout le quartier est bloqué aux heures de pointe en l'absence d'un réseau routier adapté. La zone d'Alai n'est reliée à l'Ouest que par 2 ou 3 accès du fait de la présence des vallons et des rivières (charbonnière en particulier). Ces secteurs (D489 avenue Charles de Gaulle, D750/D75 avenue de Taffignon, D7 Avenue du 11 novembre) sont déjà saturés et cela sera encore plus important avec la création souhaitable d'un parking P+R.

Solution :

L'extension du métro jusqu'à la zone de Bel-Air/Craponne apporterai une solution d'autant plus que des espaces semblent plus disponibles sur ces secteurs pour des aménagements importants.

3/ La connexion avec le tram-train

Le Tram/train dessert déjà la zone mais est très peu utilisé. Une réelle coordination et un tarif unique sont

la probable construction d'une nouvelle ligne.

Au niveau du tracé de la ligne, j'imagine que l'enjeu est de maximiser l'utilité du budget. Il est pertinent de voir que le Sytral propose aux usagers concernés de se manifester.

S'il est question de savoir si le métro devrait être lancé depuis Bellecour ou Hotel de Ville, je pense qu'il est d'abord préférable qu'il parte de la station Hotel de Ville.

En effet, en partant de Bellecour, il imposerait d'avoir une interconnexion avec deux autres lignes et donc plus d'affluence voire un réseau saturé aux heures de pointes. Il n'en sera rien avec Hotel de Ville.

Ensuite, le tracé proposé dépend de l'avis et des demandes de Lyonnais.

Quant à l'idée que je me fais du terminus, je pense que c'est dû à la faisabilité (géographique, technique et financière) et à la perspective d'un avenir d'extension plus lointain, mais pour ma part, la ligne E ne devrait pas se limiter à Alai mais redescendre sur Sainte-Foy-lès-Lyon et s'arrêter à Perrache, qui propose une multimodalité plus importante et plus intéressante.

Bien entendu, cette dernière station serait une aubaine pour les 21 000 habitants qui arriveraient directement dans le centre-ville.

- Ne pas oublier ou sous dimensionner le parc relais comme à Gorge de loup et Oullins pleins dès 7h30 en semaine. Dommage de se priver d'usagers.

- Prévoir une accessibilité facilitée des lignes de bus pour ne pas être coincés dans les bouchons (éviter la situation encombrée d'Oullins - ligne 14....)

- Prévoir une accessibilité facilitée et sécurisée pour les vélos depuis les différents quartiers de Francheville.

- Prévoir une interconnexion avec le tramtrain de Brignais

Je trouve regrettable que le tracé ne se poursuive pas plus à l'est. Il y aurait un sens à doter Lyon d'une ligne St Paul-Hôtel de ville - Part Dieu ouest (station actuelle) - Part Dieu est (Lyon express - tram), ce qui désengorgerait les lignes de métro actuelles et motiverait les habitants de l'ouest à utiliser cette nouvelle ligne (riverains, accès par anneaux des sciences) ou les trains à destination de St Paul. Par ailleurs une traversée en métro de la gare de la Part Dieu désengorgerait un peu celle-ci.

le tracé et les réservations nécessaires à un prolongement (le plus rapide possible) vers Préfecture/Guichard, Part Dieu Ouest et Part Dieu Est (et dans quelques décennies Hôpitaux Est). On peut imaginer différentes options, dont, pourquoi pas, un pont caisson tel le pont Morand qui devait être doublé à l'origine du métro. Cette éventuelle ligne E ne doit pas se terminer définitivement en cul de sac (comme la ligne B à Charpennes).
Bonjour, Je serai plus intéressé par un parcours rapide vers Lyon, donc la station Bellecour me convient mieux. 2030, c'est vraiment loin. Ne peut-on aboutir plus vite?
sens du fait de sa situation géographique centrale. Une étude des croisements des flux de voyageurs devra être réalisée au niveau du croisement des escaliers entre les lignes a et d.
La variante vers Bellecour semble la plus efficace, bien que cette correspondance soit déjà bien encombrée de piétons. Donc soigner les correspondances A E et D E sans passer par A D. La capacité de la ligne D va être augmentée. Avec l'arrivée de cette nouvelle ligne E, il faudra également augmenter celle de la ligne A à l'image de ce qui est prévu pour la ligne B. Mais dans tous les cas, il est impératif de prévoir un prolongement vers la gare de la Part Dieu, avec une station sous les voies ferrées quelque part entre la place Béraudier et la rue Pompidou, permettant de sortir à l'Est (Rhônexpress, tram) ou à l'Ouest (cc, bus, tram) sans avoir à traverser la gare actuelle, ou directement dans la nouvelle gare. Avec une correspondance métro B par exemple à la place Guichard. Le prolongement vers Part Dieu milite également pour le choix de Bellecour.
Ce petit mail pour approuver avec grande joie l'arrivée de la ligne E dans l'Ouest Lyonnais...Dommage qu'il faille attendre jusqu'à 2030, au vu des difficultés de circulation récurrentes et croissantes dans ce secteur si mal desservi par les TCL...! Pour ma part, l'idéal serait vraiment que MENIVAL, CONSTELLATION OU LIBERATION soient desservies car j'habite au 25 BIS avenue Général Brosset à Tassin, et il y a très peu de bus dans ce secteur, notamment les vendredi soirs et samedi soirs lorsque j'ai le malheur de rentrer après 23 heures... Je pense également que BELLECOUR serait vraiment de loin, le terminus idéal en ce qui me concerne, d'autant plus qu'il permettrait de rejoindre la ligne A et la ligne D qui permettent tout de même de mieux circuler en ville et de rejoindre la PART DIEU par exemple, alors qu'un terminus à HOTEL DE VILLE permettrait certes, d'accéder à la ligne A, mais aussi à la ligne C qui est beaucoup moins fréquentée, et bien moins pratique (peu de fréquence des métros par rapport à la ligne D et peu de stations desservies)... En espérant que mon avis apportera une pierre à l'édifice... Pourrais-je éventuellement être tenue informée des résultats de cette concertation SVP ? N'y a-t-il pas moyen d'obtenir plus de bus dans mon secteur en attendant, notamment les soirs de week-ends et durant les vacances scolaires ? Dans l'attente de votre réponse et vous en remerciant par avance,
pour la ligne nouvelle de métro E, je souhaite que celle-ci déserte l'hôtel de ville et surtout que dans l'avenir la ligne E soit prolongée à Cuire et sorte de terre après pour être prolongée à Caluire et Saint-Honnay-Rillieux sur l'emprise de l'ancien chemin de fer des Dombes.
Excellente idée de desservir Saint Paul qui est pour le moment mal desservi. Ce qui ferait privilégier l'itinéraire passant par l'hôtel de ville. Est-ce toutefois utile de rattacher ce métro sur des stations ayant déjà deux lignes de métro ? Une solution de départ tierce (autre qu'hôtel de ville et Bellecour) n'est pas envisageable ?
Bonjour, Je pense qu'Hotel de Ville serait un meilleur choix car il relierait d'Est en Ouest les banlieues et permettrait de gagner du temps par rapport à Bellecour car avec la ligne A, il y aurait 2 stations de plus Souhait de la station Hotel de ville. Merci bien

La ligne de métro E est un beau projet, qui permettra d'améliorer largement la desserte de l'Ouest lyonnais. Il paraît donc nécessaire de la réaliser, le métro étant le meilleur moyen de transport collectif, pour assurer la bonne capacité et la rapidité de transport, et réduire la pollution liée à la circulation automobile.

Pour le choix du point de départ de la ligne E, entre Bellecour et Hôtel de Ville, il semble judicieux d'adopter une vision globale en considérant également l'existence à l'Ouest de la ligne RER SNCF ayant comme terminus la gare Saint-Paul.

Le projet de « RER lyonnais » (confère un des articles sur ce projet : <http://transporturbain.canalblog.com/archives/2018/02/14/36140475.html>), prévoyant de prolonger cette ligne SNCF en direction de La Part-Dieu, permettrait – sur le très long terme – aux communes de l'Ouest lyonnais d'avoir un accès direct vers La Part-Dieu. Même si aucune hypothèse de réalisation n'a été faite sur ce projet, il paraît nécessaire de le garder en tête, pour travailler à sa complémentarité (complémentarité plutôt que choix alternatif) avec la ligne de métro E, de manière à préserver l'avenir au maximum.

Dans cette optique de complémentarité sur le long terme entre ligne E et « RER lyonnais », mieux vaut alors, pour la ligne E, avoir comme point de départ la place Bellecour, pour laisser ouverte la possibilité d'un « RER lyonnais » d'Ouest en Est, en complément ultérieur de la ligne E de métro.

Le sondage du journal « Le Progrès » proposant aux lecteurs d'indiquer leur préférence quant à la station de départ, montre par ailleurs une nette préférence pour Bellecour :

Résultats du sondage en date de ce jeudi 7 mars 2019

Source : <https://www.leprogres.fr/rhone-69-edition-lyon-metropole/2019/03/02/future-ligne-de-metro-e-direction-tassin-quelle-station-de-depart-preferez-vous>

Ce résultat paraît logique, la station Bellecour offrant la possibilité d'une interconnexion entre trois grandes lignes de métro, A, D et E, contre deux lignes A et E à la station Hôtel de Ville, plus la ligne C de moindre importance.

Bonjour,
préférence pour le secteur trion par rapport à saint irenée.

bien cordialement

habitant dans le secteur trion, le trajet depuis bellecour est déjà bien desservi par les bus et l'accès rapide au funiculaire.

bien cordialement

(entre autre sous Fourvière - déclassement A6-A7). Le parc relais au terminus et les infrastructures associées doivent être dimensionnées en conséquence.

N'habitant pas le périmètre concerné je n'ai pas d'avis sur les stations intermédiaires mais il me semble qu'il faut privilégier le maximum de fréquentation (donc Bellecour) ou si cela doit être Hôtel de Ville une correspondance avec MD à Vieux-Lyon serait pertinente. Il serait inconcevable pour moi de ne pas avoir de correspondance MD-ME.

Pour limiter le trafic routier A6-A7, le secteur nord-ouest (Ecully, Dardilly, Champagne...) doit aussi être mieux desservi pour rejoindre plus rapidement le centre avec MD (via gare de Vaise, Gorge de Loup).

Au delà, un terminus en presque il ne doit être qu'une étape vers la prolongation de ME vers Part-Dieu (MB+T1 d'un côté et T3+T4+Rhône Express de l'autre) puis Maison Neuve, Montchat, Hôpitaux Est (T6 par ailleurs prolongé dans Villeurbanne), une station + parc relais vers le périphérique, Bron (T5 jusqu'à Eurexpo prolongé à Décines par Chassieu) et un terminus vers porte des Alpes (T2+A43) avec un grand parc relais. Avis non intéressé car je n'habite, ni ne travaille sur aucun de ces secteurs mais le développement de la ville est vers l'est et ce tracé offre une correspondance avec toutes les lignes fortes existantes + l'entrée autoroutière à l'est de l'agglomération.

Par ailleurs, les voies ferrées pourraient être mieux intégrées au réseau TCL (St Paul vers l'ouest, Vaise et la

préférence à Constellation.
Bonjour, il faut absolument que le métro E soit interconnecté avec la Part Dieu. En outre, le tracé par l'Hôtel de Ville est intéressant car il permettrait une interconnexion avec le métro C.
coeur de Tassin, cet arrêt paraît fondamental pour les tassilunois. Il ne faut pas limiter les stations en peripherie de Tassin (Menival et Alai). Par ailleurs, je n'envisage pas une nouvelle ligne de metro, sans connexion avec la ligne D.
l'ouest lyonnais est déjà bien connecté à gorge de Loup par train/bus et le métro depuis gorge de loup est direct vers Bellecour. Un lien vers l'hotel de ville offrirait donc une meilleure alternative
St Irenée est moins évident d'accès surtout en dehors des heures de rush... On peut facilement mettre 45mn pour remonter de Perrache... Trajet d à peine 10mn. Également. La zone étudiantes André Alix amène beaucoup de monde. Les bus sont pleins le matin et les étudiants prennent des vélos pour descendre.. Et pas pour remonter. Les stations vélov sont vides.
La descente en vélo de St Just ou Choulans est très dangereuse avec les voitures. La remontée est très dure en vélo, tout aussi dangereuse et irrespirable. Peut-on prévoir une solution pour les vélos avec ce futur métro ? Ou autre solution ?
la densité de population actuelle et future me fait préférer deux stations (ménival et libération) au lieu d'une (constellation)
sur le plan écologique, j'espère que ce projet permettra de réduire la circulation en voitures du boulevard des Hespérides (pollution sonore et atmosphérique, danger pour traverser), si possible limité aux riverains
En ce qui me concerne, utilisant les transports en commun, je suis favorable à l'implantation d'une station à MENIVAL avec un terminus à BELLECOUR, les connexions pour les autres destinations du réseau sont évidentes (métros A et D). Bien entendu un éventuel prolongement du métro E vers Part-Dieu serait idéal...
Bonjour, Une station à Menival nous serait bien utile pour aller jusqu'à Bellecour...
actuel. Ces stations sont déjà saturées. Ajouter la ligne E nécessiterait de réfléchir à des aménagements lourds de ces stations, lesquelles n'ont pas le gabarit pour absorber davantage de voyageurs. Il me semble important que la ligne E soit prolongée à moyen terme vers la Part Dieu, afin de soulager de nombreuses stations de métro souvent paralysées en journée (Saxe-Gambetta, Guillotière)
Compte-tenu de la proximité des écoles et de la résidence universitaire, une station à cet endroit paraît justifiée. Le parcours Bellecour/st Irénée semble suffisant.
Station à Menival

Habitant sur les pentes de la croix rousse proche de la gare saint Paul et ayant fréquenté le quartier st Irénée saint just et passé par Alaï plusieurs fois voici quelques commentaires.
Une nouvelle ligne de métro demande du temps et de la patience. Elles peu être certes pertinente mais certaine solutions provisoires pourrait déjà bien améliorer les choses a moindre coût et mettables en place plus rapidement.

A cours terme :

Les Trams trains de l'ouest lyonnais, il faudrait les faire sortir de la gare saint Paul via le trajet du C3 et les emmener jusqu'à Thiers Lafayette en correspondance avec le T1 T4 T3 augmenter leur fréquence avec un tronçon commun part dieu gorge de loup puis un départ alterné vers les 3 directions Brignais (voir Givors) saint bel et Lozane.

Faire partir ou arriver des lignes de BUS de desserte fine st Just, Ecully la demi-lune, Alaï en gardant celles de Perrache et gorge de loup.

A long terme :

Si ces choses sont faites il me semblerait plus logique que la ligne E parte de Bellecour mais a-t-on envisagé un métro a crémaillère comme le C qui pourrait démarrer en lieu et place du funiculaire saint Just ce qui éviterais la difficulté de cette première partie qui semble la plus contraignante dans le projet.

Pour la desserte je verrais bien une station vers le fort st Irénée au début de la rue du commandant Charcot entre les arrêt st Irénée et saint Irénée croix blanche . (Sans etre exhaustif je vois plusieurs pole attractifs : Résidence étudiante Alix, Collèges, lycée pole d'enseignement superieur ICOF, Saint marc, Maison saint Irénée avec pleins de services nombreuses habitations plusieurs lignes passant)(46 49 C20 C20E)

La place de Trion peu etre pas mal aussi mais il me semble que l'on peu a pied ou en transport déjà existant se rendre rapidement a st just gorge de loup et pas mal de bus descendent par montée de choulans (C20 C21 55)

Pour point du jour il me semblerais important qu'une sortie sois poche du centre des massues avec le fait qu'il se sont agrandis et que cela draine un grand nombre de personnes dont certaines a mobilité réduite il y a aussi dans le secteur la mairie du 5ème et une maison de retraite sans oublier je croie de mémoire des terrains de sport et un college.

Partir sur Ménival ensuite pourrais etre pas mal avec connexion des lignes de bus arrivant de gorge de loup.

Je pense que le tracé s'arrêtant à bellecour permettrait de continuer plus à l'est pour rejoindre le quartier part dieu.

Ce prolongement à l'est est une nécessité dans l'optique du projet part dieu, qui vise fortement à augmenter la surface de bureaux à la part dieu.

Compte tenu de l'importance de ce projet, je pense qu'il est nécessaire de réaliser une parallèle au c3, qui ne peut éternellement palier au manque de liaison en TC direct entre le quartier d'affaire et la presqu'île.

Je pense également qu'il faudrait prendre leçon des erreurs du passé et éviter les terminus de métro en cul de sac de type charpennes et perrache, qui sont des véritables problèmes aujourd'hui pour toute extension des lignes A et B.

Ma question / mon avis concerne le terminus de cette nouvelle ligne en centre-ville.

Je trouve que pour que cette ligne ait un véritable intérêt à terme, elle devrait pouvoir être étendue au delà de la presqu'île. Même si la desserte de Saint Paul me semble intéressante pour développer enfin l'utilisation de cette gare, dans cette option la ligne semble venir buter sur la A et la C à Hôtel de Ville sans possibilité de prolongement.

N'étant pas un vrai connaisseur, l'intérêt est sans doute de rejoindre un nœud important, mais n'est-il pas préférable d'avoir un terminus à Cordeliers pour ne pas empêcher un prolongement surtout si celui-ci peut suivre un itinéraire stratégique direct Presqu'île / Part-Dieu tant réclamé par les Lyonnais ? Dans cette hypothèse Bellecour semble également être une option intéressante en offrant l'avantage de l'espace pour les travaux. Dans tous les cas, même si des prolongements ultérieurs se font en plusieurs phases, je pense qu'il

pas évident du tout. En effet, pour 1Mrd d'€ il va desservir quasiment que des zones peu denses avec peu de mixité fonctionnelle, la plupart étant, soit des zones activités économiques, soit des zones résidentielles, mais rarement les deux en même temps.

Avec cette somme il y a la possibilité de desservir en TC lourd (Trolley ou Tramway) en site propre l'ouest-lyonnais et également de prolonger des lignes de métro ou tramway vers d'autres secteurs denses et mixte

Je souhaite exprimer 2 préoccupations quand au tracé du métro E.

1) Il me semble absolument indispensable que le métro E desserve la Part-Dieu, en correspondance avec le métro B à la station Vivier Merle.

Le besoin d'une ligne de TC très capacitaire de direction est-ouest passant par Part-Dieu se fait déjà fortement ressentir aujourd'hui : en témoignent la fréquentation (comprendre saturation) des bus C3, C6, C9, C13, C14, du T3, et le nombre très important de correspondances effectuées à Charpenne et Saxe-Gambetta vers et depuis la Part-Dieu.

Or, je n'apprendrai à personne que l'activité de la Part-Dieu est encore amenée à exploser d'ici 2030 (+87% d'emplois, +22% de logements, +33% de commerces au centre commercial, +76% de passagers à la gare - le tout d'après les chiffres officiels).

Une telle ambition pour ce quartier (et la Métropole dont il constitue le cœur) n'est pas réaliste sans la même ambition pour sa desserte en transports en commun. Une seule ligne de métro (même avec capacité augmentée), avec une seule station pour desservir tout le quartier, ne me semble pas suffisante.

Il conviendrait ainsi d'avoir, selon le scénario choisi entre Bellecour et Hôtel de ville :

Bellecour - Préfecture - Garibaldi-Lafayette (Incité, Halles, Crayon, Auditorium, Britannia : de quoi délester la station Vivier Merle) - Vivier Merle

ou Hôtel de Ville - Edgar Quinet - Garibaldi-Lafayette - Vivier Merle

Si une liaison directe rapide entre la Part-Dieu et la Presqu'île est une arlésienne, les réflexions sur la desserte de l'Ouest par un métro E sont une aubaine pour se saisir de la question. Et à plus long terme, de celle des forts besoins de déplacements vers l'est de la Part-Dieu, sur un faisceau à mi-chemin entre les métros A et D ("ligne forte centre-est" identifiée au PDU).

1 bis) Cette desserte de la part-Dieu, de par son importance, ne devrait pas être l'objet d'une lointaine deuxième phase du métro E, mais bien être réalisée dès la première phase. Quitte, pour étaler les coûts, à ne pas atteindre Alaï dès cette première phase mais réaliser un terminus provisoire à Ménival (qui s'y prête bien).

Le projet de métro E se donne pour objectif majeur (sinon premier) de faire baisser le trafic automobile dans l'ouest de Lyon. Objectif louable que je partage entièrement. Néanmoins, les fondamentaux de la théorie des transports nous apprennent :

* Qu'il ne suffit pas de créer un métro pour faire baisser le trafic.

* Que des mesures parallèles de restriction de la voiture sont indispensables pour réaliser cette baisse.

* Que le métro sans les mesures de restriction de la voiture peuvent avoir des effets pervers de trafic induit et d'étalement urbain.

En conséquence, il convient de :

* Ne pas réaliser de parcs relais. Je sais combien l'idée est difficile tant tout le monde est encore convaincu de leur rôle positif. En réalité, ceux-ci font gonfler la facture du métro pour rien (quelle proportion des usagers du métro D est due à ses 5 parcs relais ? 5% grand maximum ?), augmenter le trafic automobile à l'heure de pointe à leurs abords (et je doute qu'Alaï ait besoin de ça ...) et incitent à se loger toujours plus loin (puisque il est dès lors possible d'accéder au centre-ville rapidement en voiture + métro).

* Ne pas réaliser le TOP, ce qui est une évidence absolue, mais vu la facture je ne fais pas trop de soucis dessus.

* Requalifier le Boulevard des Hespérides : 2x1 voies + couloirs bus, carrefours à niveau, boulevard urbain bordé de nouveaux immeubles alignés.

* Requalifier le Chemin de Choulans et l'Avenue de la 1ère DFL : 2x1 voies, piste cyclable, trottoirs élargis.

Ces grandes requalifications devront être menées dès la mise en service du métro E (sinon plus tôt selon son ambition en la matière ...).

* Mettre à sens unique un certain nombre d'axes plus secondaires : Rue de la Favorite, Rue de Trion, Montée

la ligne de métro D dans de meilleures conditions pour l'utilisateur, pour l'environnement et pour la vie des lyonnais.

Habitante du 3ème arrondissement, je fréquente beaucoup et depuis longtemps la ligne D pour le travail (Ecully), les loisirs (Ouest Lyonnais), la famille, etc... (5ème arrond.).

Je constate régulièrement qu'il y a un vrai problème lié à la grande fréquentation touristique des lieux Fourvière/Saint-Jean/Bellecour. Ceci complique pas mal la vie des Lyonnais. La ligne Bellecour/Libération, permettra de traverser la ville "entière" via la ligne D dans de bonnes conditions.

Le tracé Bellecour/Libération paraît engager des travaux moins envahissants et peut-être moins coûteux pour le citoyen. Et, ils dureront peut-être moins longtemps.

PARKING (requête) : la Station de Métro Libération sera-elle dotée d'un PARKING à grande contenance dès l'ouverture. Si l'on veut agir sur l'environnement et donner de bonnes habitudes aux automobilistes, c'est

réservations nécessaires à un prolongement ultérieur et ce des deux cotés de la ligne et donc de ne pas reproduire les "impasses" actuelles que sont les terminus de la ligne A à Perrache ou celui de la ligne B à Charpennes qui rendent quasi impossible des extensions de ces lignes des coûts raisonnables.

Ne préjugeons pas de l'avenir mais laissons les moyens de décider sans ajouter d'inutiles contraintes.

Un peu de marche à pied ou un peu de vélo n'a jamais fait de mal à personne ... surtout pour la qualité de vie de tous (santé et air propre).

Il faut prévoir de pouvoir garer aisément son vélo et gratuitement à proximité des stations de métro existantes et à venir et apporter un peu de verdure à la ville déjà dense.

Saint Paul et Hôtel de Ville sont déjà assez dense et les stations déjà serrées et petites pour recevoir des flux supplémentaires (2 métros, 1 gare). Un terminus de plus là me paraît beaucoup trop.

Le choix me paraît plutôt entre (avec desserte à plus long terme de la Part - Dieu)

soit - via Cordelier si cette station peut techniquement se transformer en correspondance

soit via Bellecour, à moins qu'il faille l'agrandir et qui deviendra une grande correspondance lyonnaise !

Il y a de la place, là, non ?

La montée de Choulans pourrait être améliorée pour les piétons et les vélos, dans les 2 sens ... et avec les vélos électriques, ce sera plus facile. C'est un bel axe déjà existant.

dieu. Il faut soit passer par charpennes ou bien par perrache. Ce serait peut être le moment d'en profiter pour rallonger jusqu'à part dieu Cordialement
Ça permettra à ceux qui depuis l'est de Lyon et la gare PD d'aller directement à Alai et dans le 5ème, sans correspondances . Ne pas refaire l'erreur de la B aux Charpennes Cordialement
Super projet que le métro E, L'ouest lyonnais est réellement enclavé et toute grande ville se doit d'avoir un grand réseau. J'espère, comme bon nombre de mes connaissances, que le métro E sera prolongé jusqu'à la gare de la part-dieu (et même plus loin dans l'est : grandclément ?) Merci de nous offrir la possibilité d'exprimer notre avis
Je fais parti des gens qui ont vu la construction de la gare de Gorge de Loup. Cet gare a été créée par la SNCF et non le Sytral et cette derrière possédait des commerces (Point Relais, Point chaud,...) ! A la suite de la construction cette gare, le Sytral a apporté le métro (Ligne D), ce qui est très bien puisque cela permet de rejoindre la Place Bellecour très rapidement. Le temps a passé et le Sytral, au vu de la fraude de plus en plus importante, a décidé de mettre en place des portiques et ce au détriment des commerces présent dans la gare puisque pour accéder ces derniers les voyageurs DEVAIENT PAYER un ticket de métro et donc ces commerces ont fermé faute de clients : Une honte !! Résultat, la gare SCNF est devenu la PROPRIETE du Sytral !!!
Bonjour, Ma question concerne le projet de ligne E : pourquoi ne pas prolonger le métro C si le tracé retenu part d'Hôtel de ville car le matériel à crémaillère est adapté pour monter sur la colline de Fourviere ? Merci !
ce métro, et en particulier faciliter l'accès des gares aux cyclistes en prévoyant dans l'enveloppe budgétaire des pistes sécurisées venant de l'ensemble des quartiers traversés.
Je pense que l'enjeu de ne pas fermer ce projet aux options de prolongations futures a bien été compris. Presque tout le monde semble porter son choix pour une correspondance à la station Bellecour. Toutefois cette dépendance du réseau à un noeud unique ne me semble pas raisonnable : imaginons que l'on soit obligé de fermer cette station en cas d'événement c'est l'ensemble du réseau qui est impacté. Par ailleurs cette option néglige le désenclavement de la station Saint-Paul, qui permettrait pourtant l'optimisation de l'utilisation du tram de l'Ouest qui existe déjà, et c'est bien dommage. Personnellement, je suis favorable à une correspondance à la station Vieux Lyon, puis poursuite de l'itinéraire en direction de Saint-Paul et Hôtel-de-Ville , ce qui est beaucoup plus ambitieux et n'empêche en rien une poursuite ultérieure vers l'est et la gare Part-Dieu. Selon moi, il ne faut pas ramener du volume là où il y en a déjà (Bellecour) mais offrir plus d'alternatives de trajets et mailler au maximum en optimisant les ressources existantes.
à la persistance du funiculaire sur le long terme (que je souhaite évidemment). Si il persiste, une station à st Irenée me paraît plus judicieuse que Trion car permettrait de faire bénéficier une population beaucoup plus large de ce nouveau transport (résidence universitaire, rue des castors, charcot... et potentiel d'évolution plus important) sans délaisser les habitants de St Just pour qui stIrenée reste tout à fait accessible. Par contre si l'arrêt du funi est envisagé alors Trion serait une meilleure option de substitution. J'ai aussi un avis nuancé sur le choix entre Bellecour et Hotel de Ville. Je trouve le projet Hotel de Ville plus ambitieux pour penser l'avenir des transports publics à Lyon (en exploitant StPaul au passage), et pourquoi pas à long terme une liaison efficace vers Part Dieu. Bellecour est pratique aussi, mais les options pour desservir la ligne D existent déjà (bus et funi vers Gorge de Loup St Jean et Bellecour) et je trouve que la station est déjà bien saturée... En plus pas de possibilités de liaison future c'est dommage pour un projet d'avenir. Je ne connais pas assez les autres sites pour me prononcer.

Tout d'abord je salue cette décision, le métro étant un remarquable moyen de transport. Toutefois, j'ai bien des réserves à émettre sur le tracé, plus exactement sur ce qui semble un terminus à Hôtel de ville. Je rappelle que les connexions métro entre la presqu'île et la gare Part-dieu sont affligeantes. D'où la nécessité d'un prolongement Hôtel de ville-Part dieu directement avec deux ou trois stations intermédiaires. J'ai bien conscience du coût supplémentaire mais il y va aussi de l'"irrigation du centre" voire de l'"hypercentre" pour reprendre un terme utilisé dans la présentation. Si le tracé sert d'abord en priorité à désenclaver une partie de la banlieue ouest, le plateau Nord n'ont, toujours côté métro, qu'une ligne avec des espacements souvent très importants en dehors des heures de pointe. Prolonger vers Part-dieu cette ligne E donnerait aux croix-roussiens et autres habitants du plateau un bien meilleur accès à cette zone un peu floue entre 6me et 3me. De plus, pour revenir au tracé actuel, cela permettrait aux habitants de l'ouest d'avoir un accès direct à Part-dieu, au lieu de deux changements. Sinon, nous avons un désenclavement de l'ouest qui reste partiel, inachevé.
Il me semble important que cette nouvelle ligne de métro qui reliera l'Ouest Lyonnais à la Presqu'île soit poursuivie jusqu'à la Part-Dieu afin d'avoir une véritable connexion entre ces espaces actuellement mal connectés. Par ailleurs, il est important de multiplier les stations sur le tracé, pour desservir efficacement les quartiers situés sur le trajet. Cordialement,
citoyen contribuable pourrait espérer que les choix soient dictés par des éléments objectifs et servent des politiques publiques cohérentes. Il arrive cependant que cela ne soit pas le cas... C'est ainsi que les habitants du Grand Lyon - mais en fait surtout les Lyonnais - ont vu apparaître à la fin de la campagne pour les élections municipales de 2014 la soudaine impérieuse nécessité de construire une nouvelle ligne de métro en direction de l'ouest lyonnais. Les études de faisabilité de cette ligne E étant terminées, la commission nationale du débat public vient de lancer la phase de concertation préalable. C'est dans ce cadre que je me permets ces quelques réflexions. Le dossier de présentation de cette nouvelle ligne fait état de 60 000 voyages par jour, essentiellement des déplacements pendulaires domicile-travail. Cet équipement répondra donc à la demande d'environ 30 000 habitants, nombre significativement inférieur de celui des salariés travaillant dans la vallée de la chimie et le sud-est de l'agglomération. Ces grands-lyonnais, eux aussi, attendent depuis de nombreuses années une desserte structurante en transport en commun. Le PDU comme le PLU-H prochainement voté par le conseil de la métropole prévoient d'ailleurs explicitement la ligne A8 devant relier entre elles les communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin), ligne qui devrait s'articuler avec des axes radiaux ferroviaires. Comment ne pas craindre que ce projet ne soit reporté au delà de 2030 ? Le coût de la ligne E (1,3 Milliards d'euros annoncés) va en effet largement obérer les capacités d'investissement du Sytral pendant de longues années (deux mandats ?). Les habitants du sud et de l'est de l'agglomération, là où se développent principalement l'activité et l'urbanisme, ont besoin eux aussi d'infrastructures de mobilité. Mais que ce soient les Saint-Foniards, les Vénissiens ou même les Vaudais qui espèrent être reliés au reste de l'agglomération par un tramway, tous devront sans doute continuer de patienter. Il est par ailleurs surprenant que le Sytral ait opté pour un métro pour cette ligne E. De tous les types de transports en commun, le métro est de loin le plus cher au kilomètre. Certes, le dossier support à la concertation préalable explique clairement les raisons d'un tel choix. Les collines de l'ouest et l'étroitesse de la trame viaire ne se prêteraient guère à un autre type de transport en commun. Mais ce choix a comme

Ma question ne concerne pas directement la ligne E, mais ses conséquences par rapport aux nouveaux déplacements qu'elle va engendrer et cet endroit semble idéal pour espérer une réponse. Ma question est : Pourquoi ne pas prolonger le métro C jusqu'à la part dieu ? Ainsi les habitants de la colline ne seraient pas obligés d'effectuer un changement obligatoire à hôtel de ville et cela désengorgerait le trafic (si en plus une ligne E vient s'ajouter à cette station). De plus cela créerait une liaison directe entre la part dieu et hôtel de Ville et donnerait une réelle utilité à la ligne C. Je me permet d'ajouter qu'il serait utile de poursuivre la ligne jusqu'à la DOUA/buers (quartier "oublié" des transports) en passant par la ferrandiere>grattes ciels pour desservir véritablement cette zone de l'est Lyonnais en connexion future avec le prochain T6 et (donc) la croix rousse, qui est aujourd'hui trop enclavée (comme dit plus haut, un changement est obligatoire à louis Pradel pour tous les croix roussiens et caluirards. Prolongement de la ligne C rimerait dans ce cas avec : - Meilleure intégration de la ligne E dans le tissu de transport - Connexion directe entre Hôtel de ville et La Part-Dieu - Désengorgement de trafic en heure de point à Hôtel de ville - Meilleure insertion du nord des terreaux dans la ville - Plus grande desserte de certaines zones de l'est Lyonnais. Je vous prie d'agréer ces suggestions et espère de votre part une réponse, merci.
- Cité Berliet (quartier en plein développement) - Revaion (quartier en plein développement et projet d'ouverture d'un collège) - St Priest Centre. Ainsi, il serait possible d'aller de l'Est à l'Ouest de Lyon en métro, de manière rapide, avec un seul changement à Bellecour.
L'itinéraire me semble plus judicieux En desservant carrefour de la Libération pour rallier Tassin En commençant à Bellecour ce qui permet via la ligne D de traverser tout Lyon Et...en finissant dans Craponne !!! qui est impraticable en voiture, en bus et dont la population ne va pas cesser de croître.
J'habites dans l'ouest lyonnais (Brignais) et je souhaite qu'il y ai des pistes cyclables sur le trajet du prochain métro E et également pour y aller. En effet, ce développement apportera vraiment un plus sur cette ligne et permettrait la sécurité d'un grand nombre de personne ! De plus, ces modes de transport (vélo + métro) sont vraiment complémentaires si il y a un espace aménagé pour garer son vélo dans les stations. On compte sur vous ;) Merci ! :)
Excellent projet pour réduire les emissions de CO2 dans un secteur saturé
Je pense qu'il faut surtout que la ligne E rejoigne la gare de Part Dieu, car cette gare va continuer à se développer, et les transports en commun vers Part Dieu sont saturés, il est donc plus qu'indispensable, si on a une stratégie à long terme intelligente, que ligne E relie la presque île à Part Dieu, avec une extension possible dans une deuxième phase vers l'est de Lyon. Un métro est extrêmement couteux, il est doit donc desservir des centres économiques importants, des gares, des lieux touristiques, des lieux commerçants, bref tout ce qu'Alaï, Point-du-jour, Trion ne sont pas (les bus à haut niveau de servir sont des solutions beaucoup plus adaptées à ces territoires)... Autre point, la ville développe actuellement les quartiers de Gerland, et de Confluence, avec de nombreux programmes de bureaux, de logements, et de commerce, et aucun projet de transport en commun structurant de type métro ou tram. La ligne E telle qu'elle est actuellement prévue n'est pas pertinente et ne sera utilisée que par une petite partie de la population de l'aire urbaine lyonnaise.. C'est triste de voir que la concertation repose uniquement sur le choix entre Bellecour, et Hotel-de-ville et non sur le tracé dans sa globalité qui est à mon gout est complément décoloré des besoins des lyonnais et des projets de la municipalité.

comme cela existe entre les TERREAUX et CUIRE .Cettesolution serait moins onéreuse et éviterait une traversée sous fluviale et le percement d'un tunnel .La station SAINT JUSTne se trouve qu' à 100 mètres de la place de TRION

de 20 ans . Je suis engagé à titre de bénévole dans la commune . Je lutte depuis des années contre la circulation des véhicules dans mon quartier (12 Millions de véhicules/an dans le quartier de Beaunant soit 22000 sur la cd342 , 12000 sur le RD 50 , 4000 dans le village et ceci par jour) . Force est de constater qu'aucun élu de quelques bords ce soit n'a jamais voulu s'engager pour la réduction de l'automobile dans l'ouest lyonnais . ça fait donc 20 ans qu'à chaque réunion, j'entends les même discours . De ce fait dans ce quartier, nous subissons la pollution sonore ainsi que des gaz d'échappement des véhicules, la pollution visuelle des 50 panneaux publicitaire, la pollution des bâtiments commerciaux hideux .

Malgré ceci, l'arrivée du métro E à l'étoile d'Alaï est une bonne chose . Plusieurs remarques :

- Comment rejoindre d'une manière efficace le quartier de Beaunant à l'étoile d'Alaï ? sachant qu'actuellement, l'absence de voie de bus dédié met l'étoile d'Alaï à 25 à 30 minutes en heure de pointe avec le 14 qui passe aléatoirement toutes les 20 minutes. Il en est de même pour rejoindre le métro d'Oullins (25 à 45 minutes le matin)

- Je propose de mettre au débat , le projet auquel j'ai pensé qui serait de faire un TER ouest lyonnais . Une boucle Brignais, Francheville, étoile d'Alaï, Tassin gare, gorge de Loup, Perrache, Oullins , Vernaison , Brignais . L'ensemble des emprises ferroviaires existent . Un schéma sera fourni en annexe .

L'avantage serait de :

-Dédoubler le trafic venant de St Etienne

- Permettre aux véhicules venant de l'ouest d'accéder à une ligne forte dès la ligne de TER

- Rentabiliser les lignes existantes

Travaux à envisager :

Connexion Givors gare - gare de Brignais, la ligne existe . Il faudrait simplement faire le raccord depuis Givors gare et le triage de Silandre (difficulté de franchissement du Garon)

Doublement de la ligne entre Brignais et Gorge de Loup

Connexion difficile à Gorge de Loup entre la ligne venant de Brignais et celle qui passe au dessous vers Perrache . Il y a peu de place

Création du parc relais vers la gare de Chaponost (la réserve foncière est importante) et alimenterait la zone industrielle de Chaponost

Extension du terminus C20 et C19 à la gare de Francheville avec création d'une route via la montée vers Carrefour Francheville à créer

Créer une liaison entre le métro Gorge de Loup et les voies venant de brignais (voir plan)

Créer une gare TER à Perrache

Créer une gare à Confluence

La difficulté n'est pas technique ni même financière . La difficulté réside dans notre milles feuilles politique .

Une nouvelle ligne doit etre penser moderne et prendre en compte les erreurs du passé.

Un transport en commun permet rarement de faire du porte à porte. Il faut penser multi modale. Les parking relai et autre associations avec la voitures ont montré leur limites.

Place au moyen de transport individuel compact et écologique.

Il faut faire ca place aux velo, trotinette, et autre mono roue, pour permettre à chacun de se deplacer efficacement.

Cela necessite de prevoir les emplacements adaptés dans les rames à toute heure et des stations qui accepte de faire passer nottament les vélos (ne me parlez pas de velov, indisponibles aux heures de pointes).

Merci

liaison tram entre perrache et alai serait moins coûteuse et plus pertinente ; elle est possible ; d 'autre part il faut supprimer le projet d 'anneau des sciences qui est une ineptie et qui étoufferait le secteur de Francheville Alai déjà saturé par la circulation des véhicules ;

à l'angle de l'avenue du point du jour et la rue edmond locard (au niveau du 48 de l'avenue du point du jour), il existe une ancienne station service, devenue fleuriste puis restaurant.
depuis un an, le commerce a périclité et la zone est inoccupée et est devenue un parking "sauvage" (zone surlignée en rouge sur le plan OpenStreetMap et IGN Portail).

vu de moi, cette zone serait parfaitement propice à l'implantation de la station Point du Jour.
les places Bénédicte Tessier et des Compagnons de la Chanson seraient ainsi "épargnées" par une sortie de station (commerces, marchés,...).

cette sorteie de station permettrait de parfaitement desservir le quartier du Point du Jour, sans "détruire" l'unité paysagère des 2 places et du reste du quartier.

Concernant les options Trion/Saint-Irénée, il me semble que le choix Saint-Irénée serait bien plus adapté que Trion, et ce pour plusieurs raisons :

- Trion est déjà raccordé via le mode lourd qu'est le funiculaire (raccordement à la ligne C à Saint-Jean).
- Saint-Irénée permettrait une meilleure desserte par de nouvelles lignes de Bus (venant de Sainte-Foy, voire Francheville, via l'avenue du Commandant Charcot, voire la rue des Soeur Bouvier). Ce secteur serait également accessible par tous les riverains adeptes de modes doux, venant de tous les quartiers du plateau, quelles que soient les communes (du reste, je n'ai lu nulle part que Sainte-Foy serait directement bénéficiaire de cette ligne E, au même titre que Tassin et Francheville).
- Saint-Irénée est à proximité de la résidence universitaire Alix, d'écoles (Saint-Marc, ENSATT,...) tout en étant relativement proche de Trion (200 à 300m).

De fait, cet arrêt permettrait de couvrir une "zone d'intérêt" beaucoup plus large et donc d'offrir un arrêt proche
Bonjour,

Concernant les scénarios de tracé, le terminus Bellecour me convient mais pas Hôtel de Ville (je travaille à Garibaldi et utilise le métro D). Je serai prête à faire un changement de métro mais pas 2 changements.
De plus, deux choix d'implantation sont à l'étude à Tassin : je suis favorable à l'implantation Libération + Ménival plutôt que Constellation qui ne m'arrangerait pas.

Merci pour la prise en compte de cet avis.

Je serai un terminus à Alai car il est plus pratique pour les personnes qui travail de rejoindre les grands pôle
Part-Dieu ou est lyonnais de là que d'Hotel de ville.

A saint irenee il n'y a que des bus !!!!

A Bellecour de nombreux bus et 2 grandes lignes de metro

même si les tcl sont bien présents le temps de trajet est trop aléatoire et relier bellecour a alai serait merveilleux

bellecour pour ne pas augmenter l'engorgement de la station. Relier une station qui est aujourd'hui secondaire pourrait aussi être une bonne idée. De plus il me semble indispensable d'accompagner ce projet d'une amélioration et augmentation des pistes cyclables et si possible d'apporter des trams supplémentaires pour desservir la région ouest.

Enfin la mise en place va certainement valoriser la région et il serait judicieux d'anticiper avec des règles d'urbanismes adéquates afin de ne pas aller vers une expansion incontrôlée de la ville et d'un moratoire des

On veut pouvoir aller à Bellecour

décideurs lyonnais n'ont-ils pas autorité pour créer un RER Est-Ouest dont il manque la liaison saint Paul Part-Dieu ou comme le proposait le maire de Lyon saint Paul cité internationale. La SNCF doit être intégrée au réseau lyonnais et c'est Lyon qui doit décider. le métro E est de courte vue le RER est un projet autrement dynamisant:

L'Arbresle-saint Exupéry direct

Postulat_(1) : le transport en commun est inefficace car on passe notre temps à attendre que les gens monte ou que les gens descendent.

Preuve_(1) : le même trajet d'un usager en trottinette électrique et plus rapide qu'un bus, alors que sa vitesse est limité à 25km/h. Inconvénient : il peut se faire écraser par un bus, donc il n'est pas sécuritaire.

Problème : le transport en surface est trop encombrant et gêne tout le monde -> souterrain.

Solution : L'avenir imposera de lui même la solution : sécuritaire et efficace et donc deviendra rentable. Cette solution est le transport souterrain de petits wagonnets qui nous mènent d'un point A à un point B le plus rapidement possible.

Votre réflexion sur le métro E est cloisonné dans le carcan de votre petitesse d'esprit, et de manque de vision global d'utilité générale ET écologique.

TOUT le système actuel doit être repensé. Il ne faut pas une ligne ABCD.Etc, mais un réseau matricielle avec des voies d'insertion et de désinsertion lente/débrayable, ET SURTOUT une voie rapide avec un flux constant (suivant le débit).

Bonne nouvelle, une partie de l'infrastructure actuelle peut être utilisé pour faire ce système. en effet, il y a deux rails actuellement, un rail peut être réservé pour l'insertion/désinsertion, et l'autre pour la voie rapide des gens qui n'ont AUCUN intérêt à attendre que d'autres personnes entrent dans leur capsule, car ils ne vont pas au même endroit qu'eux.

Le cas critique est pas exemple le stade de foot ou une congestion peut avoir lieu, seulement il y a des solutions pour cela, des algorithmes, et de fait, personne n'est assis sur la même chaise donc, finalement personne ne va au même endroit.

Le problème que cela peut engendrer si tout le monde ne mets que 5 minutes ($15[\text{km}]/200[\text{km/h}]=4.5\text{min}$) pour parcourir tout Lyon est que les lieux d'attractions peuvent devenir saturés, si ce n'est pas le mode de transport qui limite, aussi la solution simple est de proposer aux usager d'autres lieux similaire, ou de prévoir des réservations : interdiction d'aller à la FNAC Bellecour sans sa place.

Voilà, je vous ai donnée une vision de ce que sera l'avenir de notre moyen de transport, si ce n'est dans 20

Je ne veux pas remettre en cause le choix d'Alaï comme terminus à l'ouest du métro E. Cette option permet de desservir le quartier d'Alaï et permet une connexion avec le futur Anneau des Sciences (porte d'Alaï).

Cependant, elle permet une connexion avec seulement une ligne de tram-train (la ligne Saint-Paul / Brignais).

Par ailleurs, une station du métro E dans le secteur Trois Renards - Demi-Lune permettrait une connexion avec l'Anneau des Sciences (porte des Trois Renards), mais aussi avec plusieurs lignes de tram-train de l'Ouest lyonnais (gare "Écully-la-Demi-Lune") : les lignes Saint-Paul / Brignais, Saint-Paul / Sain Bel ainsi que Saint-Paul / Lozanne (quand celle-ci sera prolongée de Tassin à Saint-Paul).

On peut commencer avec un terminus du métro E à Alaï comme il est prévu. Mais on pourrait envisager ensuite, dans un second temps, de construire une seconde branche du métro E partant de Ménival, passant par la Demi-Lune et allant jusqu'à Écully. Cette branche permettrait de desservir davantage la commune de Tassin-la-Demi-Lune ainsi que de desservir la commune d'Écully. Le métro E aurait alors deux branches à l'ouest après Ménival : la branche d'origine Ménival -> Libération -> Alaï (connexion à 1 ligne de tram-train + Anneau des Sciences) et la branche Ménival -> Demi-Lune (connexion à 2 voire 3 lignes de tram-train + Anneau des Sciences) -> Écully Centre.

En effet, cette option, au-delà du fait qu'elle comporte un nombre plus élevé de stations par rapport à l'option "Constellation", permet de desservir de plus près encore le centre de Tassin-la-Demi-Lune ainsi que de desservir le quartier de Ménival.

Lou est systématiquement saturé et Gare de Vaise souvent),or ces équipements sont indispensables pour pouvoir déposer son véhicule avant de se rendre en ville .

Une plus grande fréquence du C24 en direction de Grezieu permettrait de faire l'ensemble des trajets en transports en communs plutôt que de devoir prendre son véhicule au moins jusqu'à Craponne.

Enfin la jonction Ouest Lyonnais-Satolas doit être repensée car actuellement elle est longue et couteuse (prix exorbitant du Rhône Express)

à savoir Bellecour, St Irénée(avec ses étudiants), Point du Jour(parc de la Mairie), Ménival(Joliot Curie), Libération, Gare d'Alaï.

Rappelons que le 5ème arrondissement de Lyon est le seul qui ne comprend qu'une unique station de métro, et encore à quelque 300 mètres du 2ème arrondissement(Vieux Lyon).

Quant aux détracteurs, la plupart ont déjà une station de métro à 5-10 minutes de chez eux, et "leur ligne" a coûté aussi très cher lors de sa construction.

il vaudrait mieux que la ligne parte d'hôtel de ville et cela desservirait saint paul
des autobus à cet endroit.
Une station à Ménival serai idéal , avec le nombre d'immeuble qui y a Ménival saint Anne , je peux vous dire que les voyageurs vont affluer de partout **
Je verrai bien un terminus a Hotel de ville !! pourquoi ? bellecour est bien desservi avec la ligne D
font en direction de Bellecour.
Je souhaite que le futur métro E passe par Bellecour
majoritairement dans le quartier des affaires de la part dieu. Personnellement devoir procéder à deux changements de métro ne m'incitera pas à laisser mon véhicule personnel pour un temps de trajet sensiblement équivalent qui résultera nécessairement du temps d'attente et du temps pour se rendre d'un métro à l'autre... Pour peu que l'on ne réside pas à proximité de la station il sera nécessaire d'utiliser un autre mode de transport, voiture etc... C'est déjà le cas lorsque l'on se rend à la part dieu en partant de la station gorge de loup et ce avec 1 seul changement !
Le projet ne me semble pas essentiel. Le réseau couvre déjà une grande partie de l'Agglo, favoriser une plus grande fréquence sur les lignes existantes,
périmètre urbain d'utiliser les titres TCL sur les trains, tram-trains & autocars TER comme cela se fait sur Tours ou Le Havre ?
Bien que le dimensionnement de l'offre ne soit pas identique, si le choix « Hôtel de Ville / St-Paul / (...) / Alaï » est fait, le Tram-Train sera en doublons avec le Métro E mais pas avec la même tarification (Région Rhône Alpes / Sytral).
Si Sytral arrive à faire comme à Tours, la connexion St-Paul / Gorge de Loup / Alaï (et jusqu'à Chaponost, et voir Brignais qui souhaite intégrer au Sytral) pourrait être fait avec la tarification TCL, un vrai gain d'offre sans infrastructure supplémentaire sur cet itinéraire.
Le Sytral s'est déjà distingué dans le passé en faisant une des plus petites lignes de métro du monde avec 5 stations : ligne C, mal desservie, lente, inconfortable ... Une ligne pour un arrondissement, ce qui est antinomique avec l'idée même d'un transport de masse. La logique aurait voulu qu'on construise un "vrai" métro desservant le Nord de l'agglo (Croix-Rousse, Caluire, Rillieux) en utilisant l'emprise du chemin de fer des Dombes... Ne va t'on pas recommencer avec "la ligne du 5ème arrondissement" ? De plus, les changements sont la plaie des transports urbains pour les voyageurs. Or, faire partir cette ligne du centre de Lyon oblige donc à un changement. D'où mon avis: on ferait mieux de prolonger la ligne A de Perrache vers le 5ème arrondissement et les zones Trion, Menival, Alaï, ... ce qui désenclaverait cette gare et assurerait une deuxième ligne transversale Sud-Ouest/Nord-Est complémentaire à la ligne D orientée Nord-Ouest/Sud-Est... La desserte de Saint Paul n'a vraiment que peu d'intérêt sachant que tous les trains s'arrêtent à Gorge de Loup, où la correspondance se fait avec une vraie transversale (ligne D).

Pourquoi devrait-on choisir une seule des deux stations Trion ou Saint Irénée, quand les deux seront utiles aux Lyonnais ?

Supposons une station "Trion" approximativement sous l'école Ferdinand Buisson, ici :
<https://www.google.com/maps/@45.7574274,4.8110995,268m/data=!3m1!1e3>

La surface étant à 264 mètres d'altitude, les rails pourraient être à 245/250 mètres ?

Ces rails devront passer sous la Saône à 135/140 mètres ?

Pour compenser ce dénivelé de 110 mètres entre la rive droite de la Saône et Trion, des métros capables de grimper à 10 % auront besoin de 1100 mètres linéaires ... ou un peu plus.
Est-ce impossible de trouver cette longueur, même au départ de Bellecour, avec un tracé légèrement sinueux (passant sous la Place des Minimes et le Parc de la Visitation par exemple) ?

Imaginons la station "Saint Irénée" sous la rue Cdt Charcot, au carrefour du boulevard des Castors,
<https://www.google.com/maps/@45.7548541,4.8071346,255m/data=!3m1!1e3>
La surface du sol est à 280 mètres d'altitude. La distance depuis Trion (école F. Buisson) égale 450 mètres.

Le métro grimpant à 10 % n'aurait aucun mal à compenser le dénivelé depuis Trion pour parvenir à Saint Irénée à faible profondeur.

Bien sûr deux stations sont plus chères à construire qu'une seule, mais serait-ce une bonne économie que d'en réaliser une seule ?

Plus forte concentration de population par rapport à Alai et à mi chemin entre point du jour et justement Alai.

Menival bien plus adaptée aussi par la suite pour des projets de vie de quartier (ouverture magasins de proximités etc)

funiculaire)

présence d'écoles et d'étudiants, de résidences de sénior ; et quartier à dynamiser

MAIRE de Lyon pour répondre à la desserte intra-muros sans tenir compte des besoins de déplacement des habitants des communes environnantes de l'ouest et lyonnais.

Il est urgent de finaliser l'aménagement de l'Ouest lyonnais en terminant le projet de desserte par le tram-train lancé en 2007. Pour cela il faut mettre en double voie le tracé entre Ecully et Lyon gorge de loup dont le coût est estimé à moins de 100 millions. Cela permettrait d'accroître le nombre de dessertes sur les lignes existantes en particulier entre ALAÏ et LYON St Paul

Je constate avec plaisir que la gouvernance du SYTRAL va changer de nature pour devenir un EPCI et permettre aux différentes communautés de communes d'adhérer à cette (AOM) autorité organisatrice de la mobilité.

J'espère que cette nouvelle AOM gèrera les transports publics en complémentarité (Bus TCL, autocars départementaux, trains SNCF, parkings relais, câble) avec une tarification commune RER sans lutte d'influence politique entre les différents élus (Région, métropole, communes).

de la voie verte de Vaugneray/ Grezieu qui viendrait rejoindre la bande cyclable de la rue Centrale existante au croisement de la rue de Verdun, puis vers Alaï. Ceci permettrait de réaliser un parcours cycliste sans interruption, ce qui a plusieurs effets: - sécuriser les cyclistes dans leur parcours - sensibiliser les automobilistes a la coexistence des mode doux sur la chaussée - faire un réel maillage entre les communes, qui dans l'ouest lyonnais sont pauvres en voies et pistes cyclables et quand elles existent, sont fortement morcellées ce qui décourage l'utilisateur - accroître le nombre d'usager vélo Je ne peux que saluer l'initiative du Sytral d'installer un parc relais vélo à Alaï, mais j'espère de tout coeur que la vision vélo sera développée sur un long parcours au même titre que les parcours bus, qui permette de développer ce mode de déplacement doux, gratuit et écologique, et pas juste pensé aux alentours d'Alaï. Pour changer les comportements, il est nécessaire d'avoir une vision ambitieuse de ces changements et ne pas
il est indispensable que le tracé desserve St Paul et l'Hôtel de Ville, "tout" passe déjà par Bellecour, ce qui peut mener à saturation à certaines heures, alors que la répartition St Paul et Hôtel de Ville permettrait de mieux répartir les flux sur le réseau. Cela déchargerait également un peu la station Gorge de Loup sur St Paul. Et enfin, le lien entre le bas et le haut du 5ème arrondissement est actuellement insuffisant, et se fait essentiellement par bus via la montée de Choulans. Cette liaison directe serait donc bénéfique aussi bien pour le quartier St Paul que pour le "plateau" du 5ème. Une liaison St Paul - Fourvière est-elle également prévue à terme par le tunnel de l'ancien funiculaire ? En vous remerciant de ce beau projet, bien cordialement,
Le tracé le plus pertinent me paraît Hôtel de Ville - St Paul - St Irénée - Point du Jour - Menival - Libération - Alaï . Cette desserte permet une connexion rapide entre le centre ville, la Croix Rousse, Villeurbanne et l'ouest lyonnais plus rapide et une bonne interconnexions entre différents modes de transport en commun. Pour St Irénée, il permet de relier plus rapidement la rue Cdnt Charcot au nord presqu'île. Une ligne de bus forte étant prévue dans ce secteur (ligne A2) vers Perrache depuis Francheville et certainement une amélioration de la desserte vers Ste Foy les Lyon Le Point du Jour est un carrefour central de cette zone résidentielle avec des services importants L'arrêt Menival (vers croisement avenue de Menival - Eisenhower) permet aussi la desserte d'une zone résident populaire qui a besoin d'être reliée à des centres de services plus rapidement et ainsi décroiser ce quartier (vers Tassin ou Lyon) Pour l'arrêt Libération, c'est un carrefour important de trafic qui peut être facilement relié aux différents quartiers de Tassin et vers Ecully et jusqu'à Charbonnières et un raccordement à la future ligne forte Leol Le terminus Alaï est possiblement proche de l'axe du futur anneau des sciences, de la ligne Leol (vers Craponne et plus) et permet une desserte de Lyon depuis un axe fort de transport en commun entre le nord et le sud de « l'ouest lyonnais » . Dans le cadre d'une organisation des transport de type RER à tarification unique (SNCF, Sytral, département du Rhône), cela permettrait un doublement de la desserte de Lyon par les axes métro (transport rapide à haute fréquence) et tram-train (fréquence élevée) vers Bellecour et Perrache par Gorge de loup Les dessertes locales seront grandement améliorées par la redistribution des moyens de transport en commun routiers (bus) dans tous l'ouest de Lyon, Tassin, Francheville et Ste Foy les Lyon et plus loin sur la métropole. Il faut aussi envisager des lignes nord sud (Lozanne, Brignais, l'Arbresle) par le train et/ou tram-train pour mieux connecter ses pôles importants entre eux .
j'espère que la connexion sera effectuée avec hôtel de ville pour desservir le haut de la presqu'île et ne pas surcharger bellecour avec une nouvelle connexion
ce qui aurait comme opportunité de faire vivre le quartier et les commerçants alors que la zone saint Irénée est exclusivement résidentielle.
desservie par une ligne de métro. La ligne pourrait se poursuivre jusqu'à Hôtel de Ville afin que les lignes de métro soient connectées entre elles. Par ailleurs le secteur Bellecour me paraît déjà beaucoup trop encombré. Il arrive que la station soit fermée lors de manifestations importantes ce qui a un impact considérable sur le flux des usagers.
IL est très important de prévoir suffisamment de places de parking si l'on veut inciter le public à prendre le métro au lieu de leur voiture pour aller en ville. Par exemple le site de gorges de loup est complètement engorgé, impossible de se garer après 8 h du matin
je préfère le tracé Tassin/Hôtel de ville

Charpennes pour la ligne B

A Alaï et à Bellecour ou Hôtel de Ville laisser la possibilité de poursuivre techniquement cette ligne E
A la prochaine tour à la Part Dieu il faudra prolonger la ligne E jusqu'à Vilette au moins

A priori à Hôtel de Ville ça coïncera pour un prolongement à l'est

Raymond Barre a publié le différentiel de coût entre le Km de T1/T2 et du prolongement de la B à Gerland
Un différentiel en investissement initial de 20% mais correspondant aux automatismes à comparer au coût actualisé du personnel tramnot sur 20 ans

Donc cette ligne doit être automatique sinon arrêtez de nous vendre des robots

Néanmoins, ceci va avoir un avantage et un inconvénient.

L'avantage c'est que les voyageurs ne seraient pas amenés à faire plusieurs correspondances car ils auront le métro A et D.

L'inconvénient c'est qu'aux heures de pointes la station accueillera beaucoup de monde, et c'est déjà le cas avec la configuration actuelle.

Il faudrait pour contourner l'inconvénient de trouver un moyen pour réguler le flux des voyageurs ou bien faire d'abord un arrêt à Hôtel de Ville (puisque ça passerait par Saint Paul) puis arriver à Bellecour comme terminus.

Ne serait-il pas pertinent de prolonger cette future ligne E vers Part-Dieu en passant par Bellecour et offrir ainsi une liaison directe entre la Presqu'île et Part-Dieu en mode lourd ?

Je trouve dommage qu'on doive choisir entre soit aller à Bellecour, mais dans ce cas là Saint-Paul est toujours mal desservi, soit Hôtel de Ville mais dans ce cas là on doit faire tout un détour pour récupérer la ligne D...

Ne serait-il pas envisageable de choisir le tracé Saint-Paul et Hôtel de Ville, et rajouter un arrêt à la station Vieux-Lyon?

Cela permettrait de récupérer rapidement Bellecour ou Gorge de Loup, et aussi de connecter Vieux-Lyon/ Saint-Paul/ Hôtel de Ville. N'y a-t-il pas une solution pour rajouter cette station Vieux-Lyon? Pourquoi faire simple quand on peut faire compliquer...

Par la suite, il faudrait donner la possibilité de faire une extension jusqu'à Charbonnière pour le projet de campus numérique (à 4 Km d'Alaise) et une extension jusqu'à La Part-Dieu en faisant un arrêt vers la Chapelle Sainte-Croix - Lyon 3ème (un désert land niveau métro).

permettrait un accès plus simple à la clinique Charcot, aux universités pour la Résidence Allix et permettrait de donner plus de liberté de mouvements aux habitants du quartier de St Irénée et de St Luc/Charcot dépendants des bus et de leur circulation encombrée aux heures de pointe et d'une rareté des bus le soir. Cela permettrait aux habitants du quartier de moins prendre leur voiture pour se rendre à leur travail dans Lyon. Trion étant plus loin pour envisager de s'y rendre (ce qui est déjà le cas aujourd'hui même avec la présence du funiculaire).

.
Il n'est pas normal que certains grands élus utilisent les réunions consacrées au métro E pour faire l'apologie de l'anneau des sciences qui est une autoroute, et pas un transport en commun.

Quand il s'agit d'investir des milliards l'un et l'autre sont en concurrence, quoi que ces élus en disent.

Donc à l'heure où le changement climatique nous menace de graves conséquences, c'est le transport en commun qu'il faut absolument privilégier, pas la voiture.

.
Pour convaincre les automobilistes de l'ouest de prendre les TC il faut aller les chercher au plus près de chez eux.

Une fois qu'ils sont montés dans la voiture, c'est perdu, une grande partie continue en voiture.

..
On doit utiliser au maximum les trams-trains de l'ouest lyonnais.

Que nos élus arrêtent de dire "ce n'est pas le Sytral, c'est la Région" et autres excuses irrecevables.

Ils doivent penser à l'utilité pour la population et ne pas rester sur leur pré carré ! Les grandes villes allemandes coordonnent TOUS leurs transports publics depuis 40 ou 50 ans.

..
Mr Gérard Collomb a réussi à récupérer les autoroutes A6 et A7 dans la traversée de Lyon.

Il faut réussir la même chose avec les trams-trains, qui traversent sur des kilomètres Tassin, Dardilly, Charbonnières, Chaponost, et d'autres villes, et peuvent rendre de grands services.

-
Pour cela il faut les TRANSFERER aux TCL (au Sytral).

Puis augmenter les fréquences, doubler les voies par endroit, créer des gares supplémentaires, coordonner avec les bus, permettre d'utiliser les mêmes billets et abonnements, donner une "image TCL" bien visible sur les plans de réseau et sur les applications numériques TCL.

..
Il faut créer des tramways au lieu du métro (ces tramways seront - à Alaï - reliés directement aux rails du tram-train, vers Tassin et Francheville) :

.
Des branches tramways en provenance de Alaï (et plus loin), de Sainte Foy et de Tassin, qui se réunissent près de Trion,

et descendent sur Perrache (métro A vers hypercentre, tram T1 et T2 vers Confluence et vers Lyon rive gauche),

puis continuent vers la place Jean Macé (métro B vers Part Dieu_Charpennes et vers

Compte tenu de l'évolution exponentiel du nombre d'habitant du quartier menival, une station de métro permettrait de fluidifier le trafic et d'alléger les lignes de bus.

complètement surchargées et d'en faire une station de métro. Je pense qu'il serait préférable que la ligne commence à Bellecour.

Paul et Sainte Irénée) afin de connecter la future ligne E à la ligne D et ainsi améliorer le maillage? La ligne ainsi créée permettrait de relier directement Alaï avec Hôtel de Ville et, via une courte correspondance (voir à pied les jours de beau temps), avec Bellecour.

je trouve cela très bien de développer les transports en commun dans l'ouest lyonnais cela permettra de désengorger le tunnel de Fourvière et autres axes routiers

pour ma part je verrai préférentiellement le tracé depuis hôtel de Ville ce qui permettrait également d'accéder rapidement à Villeurbanne Charpennes par exemple.

De nombreux bus sont déjà présents et vont en 5 minutes à Gorge de Loup avec une correspondance très rapide pour Bellecour d'où mon choix porté sur Hotel de Ville. De plus Bellecour est déjà très engorgé avec les 2 lignes A et D.

J'habite vers Ménival et j'ai vu qu'il y avait un choix entre les 3 stations libération, constellation, ménival, pour ma part, une préférence pour Ménival mais au pire même point du jour et Alaï seront très bien.

Meilleures salutations,
Emilie Perrussel Morin

Bravo pour ce choix de desserte de l'ouest en métro, il n'y a que ça de vrais, il n'y a que ce moyen lourd et rapide vraiment efficace, c'est d'ailleurs la base incontournable du transport publique de toutes les grandes métropoles du monde.

2 avis :

La station St.IRENEE me semble plus pertinente que Trion déjà gâté avec le funiculaire et l'accès à la ligne D par la rue Pierre Audry. En effet St.IRENEE assurerait une déserte de tout le secteur de St. FOY LES LYON. Le terminus à BELLECOUR me paraît d'un rapport coût/efficacité bien meilleur pour un service équivalent, il semble que la station sous la place serait plus simple et plus rapide à réaliser techniquement (???)

Je suis aussi fervent partisan de la construction de "l'Anneau des Sciences" qui pourra permettre dans le futur toutes les liaisons inter-quartiers (automobiles, livraisons, transports collectifs en bus électriques, deux roues motorisés, vélos).

Et suppléer ainsi en partie au réseau routier de l'ouest Lyonnais actuellement identique à ce qu'il était il y a cent ans alors que la population est en continuelle et rapide expansion.

Cela paraît d'autant plus indispensable et urgent que l'A6/A7 vient d'être déclassé et qu'un projet de plantation d'une forêt de feux tricolores sur les berges du Rhône se fait jour ...

TRION/ST IRENEE

- une station St Just/Trion ne s'avère peut être pas indispensable (surtout aux vues du cout d'une station) du fait d'un tissu urbain depuis longtemps établi avec peu de possibilités d'évolution. Ce secteur devrait pouvoir continuer à fonctionner assez facilement avec les bus et le funiculaire déjà en place.

- Contrairement à l'intérêt d'une station à St Irénée, un peu plus justifiée pour plusieurs raisons :

- proximité pour les usagers du secteur,
- proximité pour les étudiants de la résidence universitaire André Alix,
- mais aussi et surtout, point intéressant pour une prise de relais des usagers des bus provenant de l'avenue du Commandant Charcot, avec une rapidité d'accès au centre ville et de connexions aux autres métros, sans être dépendant des bouchons de la montée de Choulans.

BELLECOUR

- Une arrivée à Bellecour est peut être plus intéressante car elle permettrait aux habitants de l'OUEST lyonnais d'avoir un accès rapide (en un seul changement) vers l'EST Lyonnais coté Nord (via la ligne A) ou vers l'EST Lyonnais coté Sud (via la ligne D).

PART DIEU

- en sachant que si un prolongement devait être pensé, il serait à privilégier en direction de la Part Dieu. Les habitants de l'Ouest Lyonnais sont lésés pour accéder à l'aéroport. Ce dernier ne se fait plus que depuis Part Dieu contre Perrache autrefois avec les bus spécifiques. Regarder actuellement le nombre de changements et

Nous pensons que les habitants du secteur Trion/Saint Irénée ont tout intérêt à pouvoir rejoindre directement Hotel de Ville, la direction Bellecour étant déjà bien desservie. merci de votre attention

Pourquoi, depuis l'Ouest lyonnais, avoir toujours fait en sorte que le réseau routier ait été privilégié ?

En effet, si l'engorgement (routier) est aussi manifeste entre St Genis les Ollières, Craponne, Tassin, Francheville, c'est bien parce que le réseau de transport est depuis toujours TRES insuffisant (même s'il c'est amélioré avec les bus express notamment..).

De fait, les usagers ont alors toujours privilégié le véhicule personnel...

Cependant, pourquoi avoir créé ex nihilo des voies de bus express (C 24 notamment), alors que ces tracés pré existaient... antérieurement pour des réseaux ferrés notamment, autrement plus efficaces, plus denses, plus rapides et permettant de transporter bien davantage de personnes, que des bus, dont la fréquence est famélique (3 ou 4 dans la matinée..).

Pourquoi ne pas ne serait ce qu'envisager, un transport par CABLE, entre l'ouest lyonnais et le métro ?

C'est une des seules solutions (ou le ferré souterrain, dont le prix est prohibitif...) à envisager pour un jour

Au vu de la densification et de l'élargissement urbain, il me semble que arrêter cette ligne à Alaï est déjà obsolète. la Ligne doit dès le début être prévue pour désengorger le trafic routier sur l'Ouest en allant jusqu'à Craponne voir Maison blanche et être ensuite prolongée par des lignes de bus et/ou la réouverture de l'ancienne voie ferrée pour accueillir un tram train.

En effet les problématiques de transport ne sont pas intra métropole puisque 70 % des salariés résidents hors métropole travaillent dans la métropole et la pollution ne s'arrête pas à l'entrée de la métropole.

De plus pour moi l'intermodalité est indispensable non seulement avec le vélo ou le covoiturage mais aussi avec les lignes TER qui irriguent l'ouest lyonnais

station à Hôtel de ville pour une jonction croix-rousse / ouest lyonnais aisée

station à Trion pour une bonne correspondance avec le funiculaire

Saint-Georges), à l'instar de la station Saint-Paul dans le scénario "Terminus Hôtel de Ville".

- Dans le scénario "Terminus Hôtel de Ville", une station supplémentaire à Fourvière serait intéressante selon moi.

- Quel que soit le scénario retenu, la Presqu'île ne doit pas être un lieu de terminus définitif pour le métro E, comme c'est déjà le cas pour le métro A avec Perrache et pour le métro C avec Hôtel de Ville. Il faudra donc anticiper un prolongement futur vers la Part-Dieu à l'est afin de ne pas se retrouver dans une impasse.

façon très large jusqu'à la rue Cdt Charcot, le secteur de la Plaine en particulier) pour avoir un accès rapide non contraint par les embouteillages (auxquels les bus n'échappent pas malheureusement vue l'étroitesse des rues).

Pour les lycéens, les étudiants, les personnes travaillant en ville ou à l'est de l'agglomération. La connection

Habitant Trion j'aimerais une station à Trion pour dynamiser le quartier. La ligne 21 est toujours surchargée (pourquoi pas de bus double comme pour la ligne 20). Une liaison avec le funiculaire.

Je choisirais St Paul Hôtel de ville plutôt que Bellecour.

Ce projet d'extension du métro E sur ce secteur Tassin Francheville Craponne est indispensable si on veut développer l'utilisation des transports en commun et réduire l'utilisation de la voiture personnelle

Ne serait-il pas possible d'envisager une connexion à Perrache ?

Cela permettrait de garder cette continuité avec la ligne A sans engorger davantage les stations Bellecour et Hotel de ville (sauf pour les passagers qui poursuivent vers ces destinations) ?

Le fait de tout centraliser sur Bellecour ou Hotel de Ville contribue à un système de circulation "en étoile" qui fait voyager tout le monde vers un épïccentre. Les usagers localisés en périphérie ont certes du mal à rejoindre rapidement le centre ville, mais c'est encore bien plus compliqué d'aller une zone périphérique à une autre.

De plus arrêter de vouloir développer Lyon, on va finir comme Paris, des loyers élevés, des heures pour rentrer chez soi !!! agrandissez les autres villes!! La taille est suffisante.
Après un tronçon commun entre Bellecour et Libération, il serait intéressant d'avoir un métro E qui se scinde en deux branches vers l'ouest à partir de Libération. Une des branches irait à la gare d'Alaï et l'autre branche irait à la gare de Tassin. Ainsi, le métro E permettrait de relier le centre-ville de Lyon à l'Anneau des Sciences et aux 3 lignes de tram-train de l'Ouest lyonnais. - Tronçon commun : Bellecour / Vieux-Lyon / Saint-Irénée / Point du Jour / Ménival / Libération. - Première branche : Gare d'Alaï (connexion à l'Anneau des Sciences et à la ligne de tram-train Saint-Paul <-> Brignais).
Le top serait également de rejoindre l'horloge de Tassin pour rejoindre le centre de Lyon
Le choix Saint-Irénée me semble le plus pertinent : - les arrêts entourant Saint Irénée (grange blanche, ...) sont actuellement bien plus utilisés que les arrêts de bus côté Trion - Saint-Irénée est à proximité de la résidence universitaire Alix, d'écoles (ENSATT,...) sans être loin de Trion (300m). St Irénée est plus proche d'une population plus large. - Pour desservir Ste Foy/Francheville, il paraît difficile de ramener du trafic bus dans Trion (petites rues exiguës, chargées en heure de pointe, notamment à l'heure de dépôt des enfants à l'école (alors que St Irénée s'y prête bien au carrefour Charcot/Castors), d'autant plus que l'itinéraire de substitution du tunnel de Fourvière passe par Trion (impact sur le trafic bus dès le moindre problème sur Fourvière), ce qui rendrait l'offre transport peu fiable et n'inciterait pas au mieux à l'utilisation des transports en commun
ferait déjà moins d'arrêts et en plus de cela, les personnes habitant près de Ménival pourront soit aller à point du jour soit à constellation qui n'est pas si loin que ça.
permet de mieux desservir le centre-ville de Tassin-la-Demi-Lune. - Je n'ai pas de préférence entre Saint-Irénée et Trion. Cependant, quelle que soit l'option retenue, il faudrait implanter une station supplémentaire dans le Vieux-Lyon, que ce soit à Saint-Georges ou à Saint-Jean. - Je suis en faveur du scénario "Terminus Bellecour" car c'est cette option qui semble la plus pertinente. En effet, cette option permet de desservir le centre de Lyon et permet une connexion avec les deux lignes de métro les plus fréquentées (métros A et D). - Dans une seconde phase, je préconise un prolongement du métro E jusqu'aux Hôpitaux Est via Part-Dieu. Tout d'abord, une ligne allant d'Alaï jusqu'aux Hôpitaux Est permettrait d'avoir un axe ouest-est fort et donc d'aller facilement et rapidement d'un bout à l'autre de Lyon. De plus, cela permettrait de desservir des quartiers lyonnais encore non desservis par le métro comme Montchat. En outre, cela permettrait d'avoir une liaison forte et directe entre les deux grands pôles commerciaux de Lyon que sont Bellecour et Part-Dieu.
=> À horizon 2040, voici donc le métro E que j'aimerais voir : Alaï / Libération / Ménival / Point du Jour / Saint-
Je suis utilisateur de transport en commun depuis Marcy l'Etoile jusqu'à Lyon centre ou lieu de travail (Miribel) : - train (La Tou de Salvagny ou Chrabonnières) + vélo personnel - bus (98) + vélov Le trafic est tel que je privilégie le train. Le métro au départ d'Alaï peut m'intéresser s'il me permet de mixer mon déplacement avec un déplacement vélo. Pour se faire, j'aurai besoin d'avoir au minimum un lieu sécurisé pour laisser mon vélo à Alaï et éventuellement la possibilité de charger mon vélo dans un wagon du métro. D'une façon plus générale, je suis intéressé pour que le Sytral autorise la présence de vélo dans les tram comme cela se fait dans d'autres villes européennes. Cordialement,
Habitant le centre de Sainte Foy-Lès-Lyon, je me demande comment je pourrai utiliser ce nouveau métro facilement. La connexion avec St Irénée permettrait de faciliter l'accès : est-il prévu de faire des stations vélo v entre St Irénée et Sainte Foy-Lès-Lyon (avec des voies vélo)? Est-il prévu d'intégrer un grand parking à vélos Sécurisé aux stations de métro E (avec des casiers à clés ou code pour y laisser casque ou autres affaires nécessaires au vélo) ? Est-il prévu de faire la connexion de ces stations métro E et le centre de Sainte Foy-Lès-Lyon avec des bus (ou

Des tours énergivores vont accueillir 35 000 emplois pour la part Dieu dans les 10 ans à venir.
Le plan de déplacement pour ces nouveaux emplois n'a pas été prévu.

Avec une seule ligne de métro, cela sera insuffisant.
Les lignes de tramway ne pourront augmenter sensiblement la cadence.

Cette ligne de métro E dessert, quelque soit le tracé proposé, peu de personnes, elle aurait un autre sens si elle était prolongée jusqu'à la Part Dieu.

Cela permettrait de connecter la métropole entre l'EST et L'OUEST avec une connexion- Ligne E- et T3

Ce projet me semble majeur pour l'ouest qui manque cruellement de transport à fort débit de voyageur à cause en partie de son caractère accidenté et par des décisions prises dans le passé qui étaient moins lucides (suppression des emprises ferroviaires qui allaient à grenier et au delà.

Mon avis est que cette ligne proposée doit être réalisé en pensant à l'après Qui doit être le prolongement au delà d'Alai sur le secteur Craponne (en aérien ou sur viaduc?) plus encore que celui vers la part dieu qui est déjà bien desservie.

Bravo pour ce projet structurant en tous cas.

La version par belle cour est de loin la plus pertinente car le hub bellecour ouvre sur la ligne À comme celui par Hôtel de Ville mais surtout la D qui est la plus importante en est ouest et bien plus utile pour un plus grand nombre qu'une jonction avec la C qui dessert que des quartiers certes importants mais secondaires comme croix rousse et caluire.

Vous avez tout mon soutien et celui de ma famille

beaucoup plus pertinent en bien des points :

- moins compliqué techniquement : insertion urbaine moins contrainte que dans les secteurs Saint-Paul et Hôtel de Ville, lancement du tunnelier, interconnexion avec la ligne A sans doute moins compliqué dans le secteur Bellecour/rue Victor Hugo),
- bien meilleure en matière de fréquentation et de bilan socio-économique : interconnexion avec les lignes D et A notamment,
- probablement moins cher (notamment vis à vis du coût des infrastructures dans les secteurs Saint-Paul et Hôtel de Ville),
- et non-redondant vis à vis du tracé alternative et du TTOL existant entre Alaï - Saint-Paul (avec desserte fine du 5ième arrondissement en plus).

Surtout, le scénario Bellecour, et la ligne E en général, n'ont de sens à mon avis, vis à vis du niveau d'investissement à consentir, qu'en envisageant directement un prolongement jusqu'au secteur de la Part-Dieu, en pleine mutation et en plein développement sur les prochaines années et qui nécessitera impérativement un renforcement de l'offre de transport en mode lourd type métro pour (re)-devenir un quartier mixte en pointe, notamment en matière de transport et d'environnement.

Le metro E n'aura de sens que si il dessert vraiment le centre de Lyon:Bellecour puis Part Dieu en extension. Cela permettrait de relier ces deux arrêts sans changer de métro.

Habitant à l'ouest de Lyon, cette nouvelle ligne de métro me permettra d'accéder plus rapidement au quartier Part Dieu.

Empruntant la ligne 2ex, une correspondance avec le métro E à ALAI serait le mieux et me ferai gagner environ 10mn de trajet.

Les stations Menival et Libération me semble plus judicieux.

La station constellation est trop éloignée de Menival.

Constellation et libération sont assez proches.

achevées.

Mais en l'état actuel du dossier on peut souhaiter

- un départ de la ligne de BELLECOUR,
- une station à Trion,
- une station au Point du Jour,
- une station au Carrefour Libération pour irradier commodément TOUT le centre de Tassin entendu au sens large, réduire l'insupportable circulation de véhicules dans ce secteur et permettre une réorganisation urbaine de l'ensemble du carrefour
- comme prévu le terminus à Alaï mais avec une harmonisation des dessertes par bus et la redéfinition de leurs correspondances

tracé Hotel de Ville > Trion
Je verrai bien la station en bas du boulevard des castors, oy au niveau du square jean tritou.
Je voudrais que le métro soit Place Bénédict Tessier au Point d'un Jour.
comme maire de Lyon. On va gaspiller 1,2 Milliards d'euros pour 40.000habitants alors que l'on ne veut pas dépenser 10 fois moins dans un tramway pour desservir Vaulx la grande ile qui a autant d'habitants. Ce projet va absorber la capacité d'investissement du SYTRAL pour 10ans privant ainsi tout le reste de la Métropole de Lyon d'investissement nécessaires à son développement, de plus se projet aura pour conséquence le doublement de la dette. J'invite tout les habitants de la Métropole à voter en 2020 contre la ou les liste qui soutiendrait le projet de métro ligne E. La desserte du plateau de 5ème arrondissement doit passer par l'existant (lignes SNCF qui devrait être confiés au SYTRAL et tarif TCL avec le doublement du tunnel des deux Amants) + le prolongement de T3 jusque à la gare St PAUL en passant par le Cours Lafayette, rue Grenette pont sur la Saône, rue François Vernay. La desserte du plateau de 5ème Arrondissement « Fourvière » passe par un tram allant du terminus du funiculaire de St Just tracé du C21 ou et avenue Jolio Curie ou autre puis utilisation du réseau SNCF jusque à la gare St Paul et continuation jusque à Part-Dieu sur le tracé que je viens d'indiquer pour T3 (se tram fonctionnerait en 1500volts comme le réseau SNCF au lieu de 750volts pour le réseau actuel).
comme maire de Lyon. On va gaspiller 1,2 Milliards d'euros pour 40.000habitants alors que l'on ne veut pas dépenser 10 fois moins dans un tramway pour desservir Vaulx la grande ile qui a autant d'habitants. Ce projet va absorber la capacité d'investissement du SYTRAL pour 10ans privant ainsi tout le reste de la Métropole de Lyon d'investissement nécessaires à son développement, de plus se projet aura pour conséquence le doublement de la dette. J'invite tout les habitants de la Métropole à voter en 2020 contre la ou les liste qui soutiendrait le projet de métro ligne E. La desserte du plateau de 5ème arrondissement doit passer par l'existant (lignes SNCF qui devrait être confiés au SYTRAL et tarif TCL avec le doublement du tunnel des deux Amants) + le prolongement de T3 jusque à la gare St PAUL en passant par le Cours Lafayette, rue Grenette pont sur la Saône, rue François Vernay. La desserte du plateau de 5ème Arrondissement « Fourvière » passe par un tram allant du terminus du funiculaire de St Just tracé du C21 ou et avenue Jolio Curie ou autre puis utilisation du réseau SNCF jusque à la gare St Paul et continuation jusque à Part-Dieu sur le tracé que je viens d'indiquer pour T3 (se tram fonctionnerait en 1500volts comme le réseau SNCF au lieu de 750volts pour le réseau actuel).
La station sera-t-elle sur la place principal de point du jour ?
marchent de la place des terreaux a la gare St Paul pour faire la connexion) pour une correspondance avec les ter de l'ouest lyonnais puis sous Fourvière pour desservir les quartiers ouest de l'autre côté de la colline vers Alaï. Bellecour est déjà plutôt bien desservie en lignes de bus vers l'ouest via St Foy en trajet rapide cela ferait double emploi ...il faut rééquilibrer les possibilités de correspondances pour la population venant des lignes de hôtel de ville/Cuire et La Soie/hôtel de ville soit tout l'est le Nord est et le nord de l'agglomération allant vers l'ouest de la ville déjà que la ligne vaise/Vénissieux n'est accessible que via deux coordspondances
Pour relier la gare Saint Paul au reste du réseau TCL, le tracé de la ligne E arrivant à Hotel de ville me semble pertinent, même si plus long pour aller à la gare Part-Dieu que l'autre tracé. On peut toujours rêver de la prolongation de cette ligne jusqu'à Part-Dieu dans le futur. Merci pour la prise en compte de mon commentaire. Sylvie Baland Usagère des TCL

Pourquoi feriez vous pas une ligne de metro de. Oullins a piscine Alaï. Alaï a Tassin. Tassin a Menival. Menival a place trion. Place trion et Terminus Gorge de loup.
Bonjour, Il serait plus pertinent selon moi que la ligne du futur métro E aille à Bellecour et non à Hôtel de ville. En venant de l'ouest lyonnais il est important d'avoir directement accès à la ligne D et A en arrivant à Bellecour que d'avoir seulement accès à la ligne A (et C). De plus, relier St Paul à Hotel de ville cela se fait déjà à pied ...
étoiles Alaï. Le terrain des maraîchers se prêterait très bien à la station de métro.
chaque station. Le déclassement de l'autoroute va être une catastrophe monumentale pour la circulation dans l'ouest lyonnais. La circulation actuelle et future ne vas pas disparaître par la multiplication des stations de vélos. Il n'y a que des gens déconnectés de la réalité pour imaginer que le flux de la circulation va disparaître d'un coup de baguette magique !
La station Bellecour comme point de départ me semble beaucoup plus approprié par compte il faudrait prévoir une extension pour la relier à la gare de la Part-Dieu.
les frequences de bus actuelles en soiree (toutes les 30 mn puis toutes les heures) n encourage pas du tout a son utilisation). Quand au velo, il n est pas a la portee de tout le monde de monter choulans, qui plus est dans un endroit où la polution se fait fortement ressentir. Enfin, les vols de velo même accrochés me dissuadent de vouloir laisser le mien stationné.
Je regarde le tracé et j opterai pour la jonction Bellecour. Ayant habité a Francheville le point d arrivée qui m arrangeait le plus était Bellecour. Mais en même temps il est sûr que St Paul n est pas le mieux desservi et Hotel de ville est un centre multi modal intéressant. Mais j ai peur que cela sature Hotel de ville. Pour la jonction Hôtel de ville avez vous pensé créer une connexion ligne E et D a Vieux Lyon?
Bonjour Je préférerais que la nouvelle ligne passe par Bellecour pour avoir une connexion avec la ligne D. Merci Cordialement S Rousseau
D'abord bravo pour ce projet, il réduira le flux de voitures qui circulent dans le 5eme pour converger vers la presqu'île chaque jour. Je trouve très pertinente la solution d'une ligne qui desservirait Hôtel de Ville en passant par la gare Saint-Paul - la gare de Perrache étant déjà desservie - cela éviterait de grands détours et faciliterait l'accès à la Croix-Rousse et à Saint-Paul pour celles et ceux qui viennent du 5eme et de l'ouest lyonnais. Sans compter que le soir la fréquence de passage des bus est insuffisante et incite à prendre sa voiture plutôt que les transports en commun. Faire converger tant de lignes vers Bellecour serait d'après-moi une erreur. Il faudrait plutôt favoriser le
Je pense que Bellecour est plus central et utile qu'Hotel de Ville
trams.
Mon mari est handicapé visuel, cela restera difficile de se déplacer pour aller prendre le TGV ou aller à St exupery avec une personne au bras, 1 ou 2 valises, et 3 changements de Mo. Essayer de vous mettre à la place !

pourtant j'habite plus près de Constallation. Il faut faire passer avant tout, l'intérêt commun. Une station à Ménival et une à Libération desservirait un très grand nombre d'usagés et inciterait les Tassinois à ne pas prendre leur voiture.
Pourquoi : Il faut, par principe, faire simple, autant que possible. La complexité a de multiple défauts. En ce qui concerne les tracés, pour relier un point A à un point B, le plus simple, le plus court, le plus rapide, le plus économe, le plus écologique est la ligne droite. C'est évident. Sauf que les concepteurs de tracés de ligne de transport ne tiennent pas du tout assez compte de cet impératif pourtant basique. La ligne D aurait du aller tout droit à l'ouest. Trop tard. (Tout comme la ligne A.) Pour la ligne E, rectitude à respecter, il ne faut pas faire de détours (comme le Tramway Perrache - Pte des Alpes au tracé tant critiqué et au temps de parcours faisant fuir), il ne faut pas faire de crochets (Cf. la ligne Ballard - Créteil), il ne faut pas un "plat de spaghetti"(Cf. Paris où les gens ont du mal se repérer), il ne faut pas dévier de trajectoire droite, rectiligne. Au fil des décennies, plutôt que de construire un "plat de spaghetti", voyons loin et faisons simple et clair : construisons peu à peu un quadrillage. Fervent partisan de la rectitude des tracés, de la simplicité, de la clarté, je me prononce pour que le tracé de la ligne E tombe à Bellecour sur l'axe de la ligne D.
Ce message pour demander de remplacer le tramway Perrache - Pte des Alpes (au tracé stupide et beaucoup trop lent) par un métro en ligne droite qui suivrait l'axe routier jusqu'au C.C. de la Pte des Alpes, et pour que ce métro continue à l'ouest en tunnel sous la colline.
Pour moi la création des stations de Menival ET de Libération serait idéale. Car beaucoup d'habitants dans ces 2 quartiers.
Je préférerais Trion à Ste Irénée vu mon adresse ; et meilleure articulation avec le F1
Je préfère le tracé qui passe par trion (articulations St Paul et Funiculaire)
En préambule, habitant Francheville et utilisateur des transports en commun, je suis pour la création d'un métro dans l'ouest lyonnais, afin de désengorger nos lignes de bus et la circulation. Ceci dit, pour ma part, je trouve le projet présenté le jeudi 14 mars à Francheville surdimensionné voir suspect ! Pourquoi un projet de cette envergure avec le percement d'un tunnel sous Fourvière ? Sans pour autant répondre aux besoins de Francheville et Chaponost. Une voie ferrée dessert déjà en site propre : Gorge de Loup, Tassin horloge, Alaï, Francheville et le bas de Chaponost. Pour ce qui est de Saint-Just-Trion, le quartier que j'ai habité, possède déjà un accès métro par l'intermédiaire du funiculaire vers Saint-Jean. Funiculaire à rénover et moderniser, car je vous jure que c'est vrai : il possède encore des sièges en bois ! Pour ce qui est de « récupérer » la ligne TER, qui disparaîtra à terme, le doublement des voies, déjà prévu au tunnel des Deux Amants, permettrait la circulation de nombreuses rames à un tarif TCL! Le double actuellement en TER: 3.20€ Francheville-Saint-Paul contre 1.70€ par le bus. Donc que des avantages. Reste la jonction Saint-Paul - Hôtel de Ville prévue sur vos plans. En espérant être entendu et avoir une réponse de votre part, je vous transmets mes salutations distinguées. Bernard Chaléat
Je pense qu'un départ de la ligne depuis Bellecour est plus logique : correspondance directe avec les lignes A & D, correspondance assez voisine (2 stations) avec la ligne D
Plutôt le choix de ces 3 stations. Si j'ai bien compris c'est soit ces 3 stations soit seulement Alaï, je préfère ces 3 stations. Arrivée à Terreaux cela ne fait pas doublon avec la ligne D. Plutôt Trion que St Irénée, cela me paraît plus approprié.

Je donne un avis bien que je ne sois pas concerné directement par ce métro. Je pense que Trion est mieux placé que St-Irénée.
Il est indispensable que cette station soit un pôle multimodal pouvant mettre en relation: métro- train-bus de proximité-anneau des sciences- et modes doux. Un tarif intégrant train et sytral doit voir le jour comme en île de France. Le train de Brignais à Francheville et Gorge de Loup devrait être intégré au tarif TCL. La station Alaï sera la porte d'entrée de tout l'ouest Lyonnais, si l'on souhaite réduire la circulation automobile il est indispensable de pouvoir stationner et que le prix du ticket soit très abordable.
Les scénarios "Terminus Bellecour" et "Terminus Hôtel de Ville" sont tous deux intéressants : - le scénario "Terminus Bellecour" permettrait, à terme, de relier Bellecour et la Part-Dieu directement par le métro ; - le scénario "Terminus Hôtel de Ville" permettrait, à terme, une connexion du métro E avec toutes les autres lignes de métro, à condition que le métro E ait une station à Vieux-Lyon - Cathédrale Saint-Jean pour permettre une correspondance avec le métro D. J'insiste dessus mais le métro E doit avoir une station à Cathédrale Saint-Jean, quel que soit le scénario retenu. S'il est décidé de rajouter une station supplémentaire au métro E à Cathédrale Saint-Jean, alors le scénario "Terminus Hôtel de Ville" aura ma préférence. À long terme, on pourrait avoir un métro E avec les stations suivantes : Alaï ; Libération ; Ménival ; Point du Jour ; Saint-Irénée ; Vieux-Lyon - Cathédrale Saint-Jean (connexion avec le métro D) ; Gare Saint-Paul ; Hôtel de Ville - Louis Pradel (connexion avec les métros A et C) ; Lafayette ; Gare Part-Dieu - Vivier Merle (connexion avec le métro B) ; Vilette ; Maisons Neuves ;
ligne D à Vaise, et la B à Oullins, il y a un grand quart totalement isolé... et en plus, sans infrastructures routières dignes de ce nom. Il était temps que les "décideurs" du Sytral tournent leurs têtes vers l'Ouest... Alors, oui, et plus que oui. Métro automatique ? Oui ! Et les inévitables râleurs voudront bien s'installer au Point-du-Jour (j'y ai vécu) ou à Tassin, afin de comprendre quelles sont les galères quotidiennes de ces gens qui sont totalement dépendant de bus englués dans des rues étroites et embouteillées. Un ville comme Lyon doit pouvoir offrir à tous ses habitants des transports rapides et confortables. Cet investissement est fait pour 50 ou 100 ans... Pour le tracé : Tout voyageur qui a utilisé la station Hôtel-de-Ville-Louis-Pradel a pu constater l'exiguïté des quais et des accès, qui accueillent, entre autres, les voyageurs venant de Villeurbanne et de la Croix-Rousse, dans des espaces datant des années 1975/1978 ! Oui, Bellecour, avec les lignes A et D, ça fait "étoile", cette station est sans doute destinée à devenir notre CHATELET-LES-HALLES, mais bon, il y a de la place, bien plus qu'à Hôtel-de-Ville. Stations : .Bellecour .Trion (plus central que Saint-Irénée et connection avec le funiculaire) .Point-du-Jour .Ménival pour renforcer ce quartier, le sortir de son isolement .Libération (présence d'un pôle commercial, projet de pôle municipal de la ville de Tassin)
L'arrivée du métro est une chance pour nous et les entreprises de Francheville. Il ne faut pas oublier la connexion avec les habitants et les entreprises de Francheville le Haut et de Bel Air. Ne pas reproduire le même problème qu'au métro d'Oullins avec des parkings relais saturés dès 7h du matin.
proximité du funiculaire, de nombreux arrêts de bus et des axes circulés plus importants qu'autour de la place St IRENEE. Pas d'avis particulier sur la connexion à Hotel de Ville ou Bellecour, les 2 présentent des avantages. Hotel de Ville en créant une station à St Paul. Bellecour pour une plus grande connexion avec les lignes A et D. Bon courage pour ce magnifique projet et SVP, dépêchez-vous !;-) cordialement

Mon choix va à un terminus à Bellecour. Le choix des stations sera déterminant pour l'accessibilité et la fréquentation de cette ligne par les Tassinois et Tassinoises. C'est à ces derniers que je pense, en effet une station au carrefour Libération rendra le métro plus accessible au plus grand nombre et en particulier aux habitants du bourg. La configuration avec 2 stations (Ménival + Libération) rend par ailleurs le métro plus central côté Tassin mais également plus accessible aux habitants de Ménival compte tenu de la typologie des lieux.
I Il faut en effet avoir un arrêt à Libération et aussi à Ménival. L'arrêt à St Irénée a également ma préférence par rapport à Trion/St Just qui est déjà bien desservi. Pour le terminus Hotel de ville a plutôt ma préférence mais en faisant une jonction avec la ligne D avec Gorge de Loup ou St Jean. Merci pour ce projet qui va enfin relier l'ouest lyonnais au centre ville !! gare Perrache plus accessible .Nombreux sont ceux qui sont amenés à prendre le train et se rendre à Paris ... De plus, la ligne du tram train permet déjà de rejoindre Tassin à la gare Saint Paul non loin de l'Hotel de Ville.Ce qui est très appréciable . Pour notre part, nous sommes partisan d'un terminus "Bellecour" Bien que plus proche de l'éventuelle station "Constellation" nous pensons qu'il serait plus logique que le projet retienne les stations Libération et Ménival.
Ce projet de métro E est enfin l'aboutissement indispensable au réseau du métro Lyonnais qui a largement été développé du côté Est de Lyon au détriment de l'ouest Lyonnais. Ce déséquilibre est dommageable à une métropole de la taille de Lyon. Concernant le tracé du futur métro E, et afin que celui ci vienne compléter au mieux l'existant, je trouve qu'il serait judicieux que celui ci aille de la gare d'Alaï à Bellecour et non Gare d'Alaï - Saint Paul car il y a déjà le tram- train qui dessert la gare de Saint Paul.
état. Le point de vue sur Lyon est exceptionnel. Les statues du fameux sculpteur Fabisch, (celui de la vierge de Fourvière), les croix, les stations du chemin de croix et autres sculptures mériteraient un classement au MH et une rénovation urgente. L'institut franco-chinois logé dans le magnifique Fort St-Irénée serait ainsi plus accessible aux visiteurs. Il faudra aussi faire précéder les travaux par des recherches archéologiques dans nos quartiers gallo-romains puis chrétiens.
Bonjour , Ma préférence serait pour un arrêt à Libération , et un terminus à Bellecour Cordialement, Dominique
- Bellecour est aujourd'hui assez facilement accessible de l'ouest lyonnais avec les bus C21 (Perrache), C20 et C24. - possibilité d'interconnexion de cette nouvelle ligne E avec la Gare St Paul qui est aujourd'hui dépourvue de station de métro proche - possibilité de prolonger ensuite la ligne E via une ligne directe "Hotel de Ville - Part Dieu", en évitant ainsi de multiplier les interconnexions A/C ou A/D
Je trouve que les stations actuelles de métro comme de tramway ne prennent pas assez en compte le respect de l'environnement et les enjeux climatiques. Ils seraient bon d'y intégrer et créer des stations intégrant des toits végétalisés, des panneaux solaires voir même des éoliennes urbaines. Avec toute la surface des arrêts et stations, il y a bcp de potentiel.

Brignais-St Paul et bus). Un parking relais de 1 000 places semble très insuffisant. Sera-t-il possible de créer de vastes parking relais plus en amont ? A Craponne, sur le site de l'ancien hôpital Charial par exemple : dans un premier temps il pourrait être relié au terminus d'Alaï par les bus qui circulent déjà.
Bonjour , L'arrêt Libération serait le meilleur choix pour les habitants de Tassin-la-Demi-Lune. Comme indiqué dans d'autres avis. Combiner libération et Menival serait l'idéal. Pour le terminus préférence pour Bellecour. Cordialement
ville est retenue. Une implantation de la station Trion sur le petit stade de football, où il avait une ancienne gare ferroviaire, serait un avantage pour son intégration.
Ville... Mais, N'y a-t-il pas un risque d'augmentation du trafic sur l'avenue du Chater déjà bien saturée? Ne pourrait-on compléter le projet en visant une circulation sur l'avenue du Chater plus conviviale (moins de camions en transit), moins de voitures vers les points d'accès métro (au profit de nouveaux moyens de
lignes SNCF de la gare Saint Paul et permettrait de dynamiser la gare Saint Paul en favorisant les transports en commun pour les villes de banlieue déservies par la SNCF Saint Paul. De plus la station saint Paul pourrait très bien s'intégrer sous le parvis de la gare, les sorties pourraient se faire par une des arches donnant rue Saint Paul. De plus la station Saint Paul drainerait les flux voyageurs sur la partie Nord Du Vieux Lyon jusqu'au quai Pierre Scize, les établissements scolaires très fréquentés, et provoquerait une véritable extension de la zone touristique attractive au nord de la Rue Saint Paul et sur les quais de Saône qui ont besoin d'être revitalisés.
prend notre voiture pour aller à Lyon et y rentrer. Il faut un grand parc relais à Alaï, on s'y gagera pour prendre ensuite le métro. Cette ligne est indispensable si on veut moins de trafic dans le tunnel de Fourvière. Cette ligne concerne tout le grand ouest et pas seulement Lyon 5 et Tassin, il faut en tenir compte quand vous étudiez le nombre de personnes potentielles pour la rentabilité de la ligne. Il faut la faire très vite si on transforme l'autoroute A63 en un vrai boulevard urbain apaisé, sans attendre des décennies. Les Lyonnais de la presqu'île crèvent de cette pollution autoroutière.
Pour moi il est important de continuer de développer la presqu'île
Au vu du dénivelé très conséquent il semblera bien préférable de concevoir un projet de métro profond pour éviter les fortes pentes comme à Lausanne où il y a tant de problèmes d'exploitation. On ne peut investir 1,2 Mrds€ pour avoir un métro de faible capacité. Bref, faire différemment des métros existants n'ayant pas à gérer ce type de topographie. Enfin, il paraît indispensable de rallonger d'1,5 km cette ligne pour rejoindre Part Dieu, ça doperait le potentiel de la ligne.
plateau. Aujourd'hui pour aller à St Paul en transport en commun depuis le Point du Jour, il faut plus de 30 minutes, alors que Bellecour n'est qu'à 1/4 d'heure (2 lignes de bus pour Gorge de Loup). Depuis Trion ou St Irénée, c'est la même chose. Il n'y a qu'Alaï qui soit relié à St Paul par le tram-train.
réseau A. Mais son intérêt serait décuplé si ce métro était prolongé jusqu'à la gare de la Part Dieu, puis ensuite jusqu'au périphérique, afin de densifier les transports de masse en centre ville, comme souhaité par les plans, et demandé par le rapport de la Cour des Comptes (2015). Cela résoudrait correctement le problème de la saturation du C3. Naturellement, pour drainer les pendulaires de la périphérie, il faudrait aussi que le métro E soit accompagné d'un vrai parc relais en étages, de plusieurs milliers de places, à son terminus Ouest, ceci dès sa mise en service. Si cette prolongation n'est pas prévue, et si l'on peut craindre, à juste titre, que ce projet obère trop les finances du SYTRAL, il pourrait être avantageusement remplacé par une ou plusieurs télécabines (avec des cabines de

Ma préférence va pour une station à Libération.
Ma préférence va pour une station à Saint-Irénée pour un tracé vers confluence.
Bonjour, Je pense que le tracé jusqu'à Bellecour est mieux que les terreaux du fait que de Bellecour, on peut aller dans le vieux Lyon avec la ligne D et on peut également aller aux terreaux avec la ligne A.
Etant habitant de Craponne, je souffre de l'enclavement de l'Ouest et me réjouis de ce projet, souhaitant sa mise en œuvre rapide. Côté Ouest, il est souhaitable de disposer d'un grand parking à la station terminale ; l'exemple de celui de Gorges de Loup serait un bon exemple s'il était suffisamment dimensionné (chaque fois que j'y passe il est affiché complet). Côté ville; je privilégierais plutôt Bellecour, bien centré, et pour une bonne connexion avec Perrache. Et, rêvons un peu, à quand un terminal au centre de Craponne (+ parking bien sûr).
Tessier ne ferait que densifier la zone et le trafic qui est déjà très important le matin et le soir....Dépose de personnes, récupération... Cdt
Ménival exclurait les Tassilunois de l'opportunité de se rendre dans le centre de Lyon rapidement. A ce propos, la connexion avec la ligne D semble la plus adéquate pour rayonner dans les différents arrondissements de Lyon.
Concernant le tracé, je pencherai plutôt pour Bellecour-Alaï, en effet Bellecour me semble plus central et attractif, proche de Perrache, Vieux-Lyon et commerces. De plus la liaison avec les métros A et D permettrait un accès assez rapide pour Part-Dieu ! Pour les stations, il me semble préférable d'implanter à Saint-Irénée pour plusieurs raisons : Désenclaver la montée de Choullans (bouchée tous les matins), peu de Bus (46-C20), beaucoup d'étudiants (logement universitaire, institut Franco-Chinois), beaucoup de logement donc d'utilisateurs potentiels (quartier très résidentiel, nombreux immeubles), zone de couverture plus importante (on toucherait les habitants de Ste Foy, Mulatière), accès rapide à la Clinique Charcot...
Je suis favorable au projet à condition que les parking soient gratuits et que le prix du foncier reste maîtrisé
Ménival.
intéressé par une desserte / arrêt sur le quartier de Ménival, nous permettant de nous rapprocher des centres plus rapidement sans prendre de véhicule pour rejoindre les parking relais. Merci,
Comme il est indiqué dans votre communication, il y a de véritables enjeux autour de l'intermodalité et du report modal. Il est indispensable d'intégrer les transports en amont des stations de cette ligne E et surtout, tous les types de déplacements, pas seulement la voiture. Il faut favoriser les aménagements qui permettront aux usagers de ne pas prendre la voiture et d'éviter les "aspirateurs à voiture" que constitueraient les parc relais. Il convient donc de mailler et d'organiser en amont les lignes de bus TCL et les cars du Rhône. Il s'agit de permettre des accès et parcours facilités pour les piétons. Il faut favoriser le vélo, meilleur rapport temps/ distance/ coût pour les distances moyennes dans la périphérie (4/5kms) de cette ligne. A ce titre : 1- aménager la voirie pour une véritable place sécurisée du vélo 2- prévoir des parkings sécurisés de plusieurs centaines de places (300/400 dans chaque station) avec des services d'entretien / réparation comme existants déjà dans certaines villes. 3 - des emplacements vélos dans au moins une des 2 rames.
Il faudrait renforcer la desserte vers / depuis le pôle d'Alai en provenance des communes du val d'Yzeron. Fréquence C24/C24E par forcément suffisante + manque de desserte transverse vers Marcy l'Etoile / Charbonnières pour boucler avec les liaisons par train.

Bonjour Je suis pour un tracé vers bellecourt avec une station à Ménival et une à saint Irénée
presqu'île. Aussi, ma proposition est que le tracé passe par Hôtel de Ville afin d'envisager ensuite la prolongation jusqu'à la gare de La Part Dieu puis vers l'Est. En effet, la gare de La Part Dieu est en travaux afin de pouvoir faire face à l'augmentation du trafic prévu sur les 30 prochaines années au moins. Il convient d'envisager dès maintenant de rallier ce pôle clé par plusieurs lignes de transport en commun, et plus particulièrement plusieurs lignes de métro à horizon 15 ans (2035). Il me semble donc que le tracé Alai, Libération, Ménival, Point du Jour, Trion, St Paul, Hôtel de Ville...Lyon6 puis Part Dieu présente plusieurs avantages : - Libération + Ménival plutôt que Constellation. 2 stations vont pouvoir drainer davantage de voyageurs qu'une seule. L'objectif de favoriser ce type de transport au détriment de l'automobile prend ici tout son sens. - Trion plutôt que St Irénée. Les études techniques montrent que la pente est moins forte dans le schéma de montée vers Trion, que ce soit depuis Bellecour ou St Paul. Cet élément technique est important pour l'exploitation future du métro et ses coûts de fonctionnement. - St Paul + Hôtel de Ville plutôt que Bellecour. Bellecour est déjà en quasi saturation et ajouter une nouvelle connexion augmentera les temps de liaison pour les usagers, ce qui finalement fait perdre l'intérêt de cette destination. De plus la place Bellecour est un lieu de rassemblement régulier qui peut amener une fermeture de la station de métro. L'intérêt d'avoir une ligne qui passe par une station qui ferme régulièrement n'est pas clair. Il faut privilégier une solution de contournement. Cette solution est l'option St Paul + Hôtel de Ville. Cette solution permet de franchir la Saône au pied de la Croix-Rousse, comme cela aurait pu être le cas si le Tram-Train ne s'arrêtait pas à St Paul. Cela permet surtout d'envisager solution d'avenir pour faire face à la saturation de la ligne C3. Enfin, l'arrivée à Hôtel de Ville permet de mieux connecter la Croix-Rousse. Le passage par St Paul offre également une alternative pour rejoindre le Vieux-Lyon, que ce soit depuis l'ouest lyonnais ou que ce soit pour les habitants de la presqu'île et demain les voyageurs arrivant à la gare de La Part-Dieu. Les 2 options ci-dessus (Libération/Ménival et St Paul/Hôtel de Ville) amènent à un tracé à 7 stations plutôt que 5. Cela devrait avoir un impact coût sur le projet. Mais nous sommes ici dans un projet à long terme pour lequel le tracé doit répondre à 2 exigences de long terme : être au plus proche de la population en ayant un nombre de stations suffisamment dense, et donner des perspectives de prolongation future de la ligne.
Le tracé qui m'intéresse : ALAI - BELLECOUR Stations : MENIVAL et TRION
Je choisirais le tracé Alai - Bellecour afin d'accéder directement à la ligne D ainsi qu'à Perrache. Concernant le terminus/ une station à Tassin-la-Demi-Lune, je pense qu'il serait intéressant de mettre en place une ligne de bus (voire étendre le métro plus tard ?) vers Marcy-l'étoile notamment.
Pour une connexion à Hotel de Ville plutôt que place Bellecour. Connexion aisée à Vieux Lyon avec le funiculaire depuis St Just en cours de rénovation. Il y aurait doublon.
Bonjour, Alai n'étant pas loin de Craponnes, l'idéal serait de pousser le terminus jusqu'au bas de Craponnes. D'autant plus que de nombreuses lignes de bus desservent cette ville. Merci
et cela donnera un coup de fouet au quartier Saint Paul et aux Quais Branly ainsi que Pierre Scize qui est excentré. Il n'y a que la station Saint Jean qui dessert la rive droite de la Saône avec ses quartiers touristiques et emblématiques de la ville de Lyon. Une autre station dans le périmètre historique serait Bienvenue pour les lyonnais mais aussi pour permettre aux touristes de plus en plus nombreux de pouvoir faire un vrai parcours. La station de métro bellecour est déjà grande et labyrinthique. La station Hôtel de Ville est plus indiqué pour
A choisir entre ces 3 stations je choisis Ménival qui est plus accessible
Il me semble que l'arrivée du métro E soit plus pertinent à la station bellecour compte tenu de la présence de déjà 2 autres lignes dont la ligne A qui passe par hotel de ville.

Paul, et la liaison Saint Paul/Hotel de ville en métro serait un plus. Mais l'option Bellecour semble techniquement plus simple et financièrement moins couteuse, et permet de rejoindre deux autres lignes, créant ainsi un maillage en étoile qui me paraît logique. Et l'option avec les 2 arrêts Libération et Ménival permet de desservir un plus grand bassin de population et se rapprocher plus du centre ville de tassin
Je préférerais l'implantation de 2 station à Libération et Ménival car cela permettrait de desservir le bas de ménival dont la MJC du quartier ainsi que l'école de cirque
Je préfère une station à Saint-Irénée (et non Trion) qui manque de transport en commun lourd. De nombreux étudiants, collégiens et lycéens, et des bus remplis dans la zone de Saint Irénée (3 établissements scolaires importants). L'implantation au début du boulevard des Castors est faisable. Idéalement un début de ligne à Bellecour me parait plus pertinent.
l'interconnexion. Préférence pour Saint Irénée (par rapport à Trion).
Remarque générale sur ce projet : l'enveloppe financière (qui ne manquera pas d'augmenter comme tout projet de métro avec ses aléas de génie civil notamment) est extrêmement élevée pour un impact très réduit (à savoir le trafic d'une ligne de tramway en zone peu dense). Les station métro de Bellecour, St-Jean et Hôtel de Ville sont en outre déjà saturées. Y ajouter un flux supplémentaire demanderait des travaux gigantesques d'agrandissement des cheminements de personnes, ventilation, etc, dans un sous-sol et déjà très contraint. Le plateau du 5ème peut bénéficier d'une desserte efficace et pour moins cher : - depuis la gare de tram-train d'Alaï (ligne TER sous utilisée, qui pourrait être accessible à la tarification TCL) : actuellement Alaï -> Gorge de Loup en 10 minutes, ou --> St-Paul en 14 min en marche détendue, record imbattable. L'ajout d'évitements permettrait une augmentation de fréquence. - depuis Gorge de Loup, ou Perrache, avec un téléphérique urbain, nettement plus économique et plus novateur. Ne vaut-il pas mieux investir cette somme dans des projets plus efficaces : - réhabilitation d'un tram-train Neuville-Sathonay sur la plateforme ferroviaire dans un premier temps, puis prolongement ultérieur en centre ville ? - tramway ou métro dans zones nettement plus denses et prioritaire ?
transports en commun de Saint-Irénée. Terminus : Bellecour
Desservir cette partie de Lyon permettra un gain de temps interessant.
Mon avis serait de créer une sorte de métro D "à deux têtes" C'est à dire qu'une fois arrivé à Bellecour, que la rame E se transforme en métro D laissant le choix à ceux qui le souhaitent de prendre une correspondance ou de rester dedans pour suivre le parcours de la ligne D.
Ce projet permettra de réduire les temps de trajet.
Habitant sur Craponne et prenant tous les jours les transports en commun, je pense qu'il est urgent et necessaire de nous apporter une offre de transport efficace et rapide. Les bus sont saturés ainsi que les voix de circulations. Le secteur de l'ouest s'est fortement developpé ces dernières années en oubliant de mettre en adequation l'offre de service de transport. Je suis plus que favorable à cette nouvelle ligne de metro que nous attendons comme le messie.
Bien cordialement
Je souscris entièrement aux remarques de Mr. Prévost, le 24 mars 2019. Le budget est conséquent ! Il se réalise des téléphériques urbains, c'est peut être une option à examiner.

nécessitent une structuration en TC bien plus urgente que Alai, ou Trion... Un téléphérique, une extension du métro D ou un BHNS serait des solutions bien plus adaptées à ces quartiers... Cette concertation n'en ai pas vraiment une... on a juste le choix entre Hotel de ville (saturé) et Bellecour (saturé)... super on va encore plus saturer ces stations... Etes-vous déjà aller à la station Bellecour à 8h30 du matin ? On ne peux pas rajouter une correspondance, la station implorerait... Hotel de ville c'est pareil... Pourquoi ne pas proposer un arrêt à Perrache avec un terminus à confluence par exemple ? Un quartier un devenir mais mal desservit... Ou alors pourquoi ne pas faire un métro qui parte de l'est lyonnais (quartier aussi en expansion) et rejoigne PartDieu ?
Oullins sont très rapidement complètes. Par ailleurs je vais dorénavant jusqu'à Gerland. C'est guère mieux et très très mal entretenu (trou dans chaussée / véhicules épaves etc...)
voyageurs/jours ce qui représente le total des voyageurs des lignes de surfaces existant actuellement dans le secteur desservi mais qui ne sera pas forcément ce qui sera effectivement transporté par ce métro tracé sous un plateau peu densément habité, - coûts de construction et de fonctionnement trop élevés en raison des caractéristiques très contraignantes de la ligne (dénivelé démesuré, quantité d'énergie insensée, coût d'achat de matériel de transport déraisonnable car on prévoit un modèle spécifique, donc en petite série), - les investissements très élevés qui lui seraient accordés obèreraient, pendant une très longue période, pratiquement tous les autres projets envisageables pour améliorer l'ensemble du réseau TCL.
La ligne E, telle que prévue sera très cher et ne résoudra pas les problématiques de circulation à l'ouest. Pourquoi ne pas réutiliser les voies du TTOL qui desservent tout l'ouest, et prolonger ces lignes en raccordant St Paul à bellecour / cordelier puis part dieu ? Cordialement
Je souhaite faire part de mon avis sur le projet du métro E. Je pense qu'entre Hôtel-de-Ville et Bellecour, comme terminus, Bellecour serait le mieux parce que cette station accueil déjà le métro A et D, qui sont des lignes beaucoup utilisées, et en plus le métro E relierais l'Ouest de l'agglomération Lyonnaise au centre ville. De plus, en partant de Bellecour, ils seraient peut être mieux aux habitants d'aller travailler, grâce à la rencontre de ces trois lignes.
Bonjour, Habitant à Francheville le Haut, je souhaite que la station d'Alaï me soit facilement accessible par les transports en commun (lige directe, sans changements) ou alors qu'il y ait un très grand parc de stationnement.
Je suis favorable pour Saint Irénée et non Trion. En effet,Trion bénéficie déjà du funiculaire saint Just qui est à 5 minutes tandis qu'à Saint Irénée,il n'y a que des bus. Il serait interéssant de capter le flux de voyageurs venant de Saint Foy à cette station,j' imagine la station sous la rue commandant Charcot (numéro 34). Avec une bouche de métro vers ENSATT,Résidence Alix,boulevard des Castors, deuxième vers la Favorite et la dernière vers le collèe Charcot.

Quand je lis certains avis ahurissants qui proposent des idées comme le téléphérique ou le tram à la place de cette possible ligne de métro, et bien je les encourage à prendre leur voiture en heure de pointe dans l'ouest lyonnais ou le tram en centre-ville et ils comprendront l'intérêt que cette nouvelle ligne de métro apporterait à l'ensemble de la région.

Ces soit disantes solutions (téléphériques et tram??!!) ne solutionneraient pas le problème du flux de personnes qui souhaiteraient prendre les transports plutôt que leur voiture bien au contraire!

En revanche, le problème de fond qu'est le coût reste à solutionner. Pour améliorer la rentabilité de cette nouvelle ligne, il faut dès le lancement du projet penser à la prolonger jusqu'à Part-Dieu afin que ce soit bénéfique pas uniquement à l'ouest mais à l'ensemble des lyonnais (avec potentiellement prolongation future vers Montchat/grandclement et hopitaux est). Une métropole comme Lyon manque d'une connexion directe entre ses 2 points névralgiques (presqu'île et part-dieu)

métro dans notre métropole! Il y a comme un syndrome de l'inachèvement dans notre cité Je pense bien évidemment à la ligne A du métro qui aurait pu se poursuivre jusqu'à la gare d'Oullins en connexion avec la nouvelle arrivée de la ligne B dans le secteur.

Pour rentabiliser la fréquentation de ce futur axe de transport, il faudrait donc à minima envisager la ligne E du métro jusqu'à la Part Dieu en connexion avec la gare qui s'envisage comme le véritable pôle des connexions entre la ville et le reste du pays.

Envisager de suite le terminus provisoire du métro à la Part Dieu, c'est gagner en fréquentation 2 à 3 dizaines de milliers de passagers par jours et permettra aussi de joindre la Part Dieu directement depuis l'hyper centre Presqu'île, Bellecour ou Hotel de Ville.

Les perspectives de développement du centre d'affaire de la Part Dieu, comme pôle d'activité majeur de la ville de Lyon, avec la construction D'IGH voire même d'IGTH, ne peut s'envisager sans accroître la mise à disposition d'une capacité de transport largement supérieure à l'offre des dessertes actuelles.

Cela permettra évidemment à convaincre nombre d'automobilistes de l'ouest lyonnais à délaisser leur

Très beau projet, qui je l'espère, aboutira rapidement.

Il est indispensable d'anticiper les connexions avec les autres moyens de transport en commun au terminal d'Alai.

Il faut en effet prendre conscience que

- des municipalités comme Ste Foy lès Lyon, limitrophe d'Alai sont très mal desservies
- la circulation en direction et en provenance de l'ouest lyonnais (Craponne, Marcy...) est totalement saturée.

Autre point, le lycée Branly, (où j'enseigne), situé entre Menival et Point du jour, est très mal desservi. Il y avait un service de bus "special" pour les lycéens entre Perrache et le Lycée. Il a été supprimé. L'accès au lycée en transport en commun est problématique pour de nombreux lycéens et surtout étudiants; 1/3 de l'effectif du lycée concerne des classes post-bacs (prépa, STS, apprentis...)

Cdt,

CG

préférence pour ST Irénée direction Bellecour <

Pour les gens qui ont des doutes sur le bien-fondé de l'investissement, venez faire un tour le matin aux heures de pointe avenue du Point du Jour.

Je pense que ce ne sera pas un luxe de faire ces travaux, pour lutter contre les nuisances en tous genres, pollution, bruits, dangerosité pour les cyclistes et les piétons, etc....

Je suis pour un départ de Bellecour, plus central qu'Hôtel de ville.

Une station a Saint-Irénée me paraît également plus logique ; Trion a déjà la ficelle et les bus.

Une plateforme multimodal sur Alaï serait également très intéressante, pour les gens qui viennent de l'Ouest lyonnais.

Il me semble qu'un tracé aboutissant à Bellecour permettra de satisfaire le plus grand nombre, puisque relié à la ligne D, qui est devenue l'ossature du réseau TCL.

Le choix de l'arrivée vers Hotel de Ville aurait été pertinent si une ligne forte en partait. Or la ligne C n'a pas cette capacité.

Il aurait fallu peut-être envisager une ligne de tram reliant hôtel de ville à Vaise puis Tassin, pour donner du

Les ingénieurs savent-ils lire une carte ???

- le plus court,
- le moins CHER,
- le tunnel le plus court,
- le + pratique,
- le moins embouteillé,
- le + favorable pour le future ,

SERAIT la JONCTION avec GORGE de LOUP !!!

Vos choix ne sont pas judicieux : il y a déjà DEUX funiculaires

les stations préconisées de jonction sont déjà SATURÉES !!!

riverain de la rue Commandant Charcot, quand je descends "en ville" en bus ou, le plus souvent, à pied, mon terminus est inmanquablement Bellecour.

Je souhaiterais l'implantation de la station de métro sur la Place Saint-Irénée. Elle se situerait sur le point culminant de tout trajet retour si j'ai pris le métro à Hôtel de Ville ou Saint-Paul, ce qui me permettrait de

pour désengorger l'ouest Lyonnais.

Par contre il faut absolument rejoindre la ligne D à Bellecour plus facile pour rejoindre part dieu. L'idéal serait en effet d'envisager un prolongement vers part dieu. Une connexion direct Bellecour Part dieu même si non prévu dans le tracé serait un vrai facteur de rentabilité et de désengorgement des lignes B et D actuelles ... d'ici

excessivement agréables pour un couple de moins de 30 ans. Le seul manque ? LE MÉTRO!

Quelle bonne idée d'amener ce moyen de transport en commun ultra rapide jusqu'à Alaï !

Attention cependant à prévoir un parc relais suffisamment grand tout l'ouest Lyonnais va se ruer dessus, et ce sera encore les lèves-(très-)tôt les premiers servis ...

Il me semble qu'un tracé aboutissant à Bellecour permettrait de satisfaire le plus grand nombre : grande station au Cœur de la Presqu'île / reliée à deux autres grandes lignes de métro (A et D) pour les changements nécessaires à chacun.

Travaillant dans le 7ème arrondissement, j'ai grande hâte que ce projet soit abouti !

améliorerait considérablement le cadre de vie. Accès plus rapide au centre, désengorgement des routes, environnement ++

Attention juste à la grandeur du parc relais : prévoir suffisamment de places ...

Préférence pour une arrivée à Bellecour (accès lignes A et D pour potentiels changements)

Bonjour,

vu le tracé de cette future ligne de "métro", il faudrait que le gabarit des infrastructures puissent être compatible à celui des trams-trains pour envisager une interconnexion avec le tram-train à Alaï (et à St Paul si ce tracé est retenu) et dans le futur d'avoir une véritable liaison type RER Est-Ouest : tram-train de l'Ouest - tram T3/Rhône Express de l'Est ou autre.

Bonjour,

Je pense que l'option Saint Irénée serait plus judicieuse car à proximité de la Résidence Allix où de nombreux étudiants prennent les transports en commun chaque jour.

Par ailleurs, la station Bellecour comme terminus est plus raisonnable car beaucoup plus grande, aérée, lumineuse, contrairement à la station Hôtel de Ville qui est sombre et petite.

L'arrêt De métro au carrefour Libération me semble opportun pour bien connecter la commune en fort développement d'en Tassin, et il y a dans ce secteur un fort potentiel de développement urbain en complément du centre de Tassin

Cet arrêt se situerait ainsi à proximité du centre ville de Tassin, du collège Jean Jacques Rousseau, de l'auditorium, de la bibliothèque, du gymnase des généticiennes, de la Mairie, des équipements socio éducatifs, etc. Cet arrêt est indispensable pour faciliter la vie des tassulinois, et mieux les connecter Au centre ville de Lyon.
Cdlt

de oulins il est difficile de se garer au parking manque de place cela sature le quartier de véhicules et cela rend difficile de se garer, je crains qu'il en soit de même sur alai

Le projet de ligne E d'Alaï à la Presqu'île (Hotel de Ville Bellecour etc) est intrinsèquement lié au projet d'Anneau des Sciences et au déclassement de l'A6 dans le périmètre de Lyon et sa banlieue proche même si nous avons deux autorités publiques en cause le SYTRAL et la Métropole

Par ailleurs la localisation de l'atelier du matériel manque au dossier , cette nouvelle ligne nécessite un dépôt spécifique différent de la Soie ou de Vénissieux, voire couplé avec le futur de la ligne B

Donc si l'Anneau des Sciences n'est pas fait en cohérence (voire le déclassement autoroutier de Limonest à la Confluence)avec cette ligne ,ceci milite pour un premier tronçon de la ligne E plus long que celui mis à la concertation Alaï Presqu'île, en envisageant un premier tronçon de ligne E du campus de Lyon Ouest par Alaï

Tassin et que les 8200 habitants de ce secteur n'aient pas l'info. D'autre part, il est impératif qu'une station de métro se situe à Ménival où la population laborieuse est nombreuse avec des équipements structurants, (Ecoles-- collège- crèche -Maison des jeunes_ relais d'assistantes maternelles- gymnase - salle des fêtes

préfère Hôtel de ville, qui relie ouest et nord,et non ouest-ouest, avec laissant une possibilité d'extension vers Part-Dieu, et la ligne B, même s'il y a doublon avec le train Alaï -St Paul .

connexion aux autres métros. Mais si le passage à St Paul est envisagé, il faut le relier à Hotel de ville pour offrir là aussi une liaison avec la ligne de métro.

- l'impact sur la fréquentation des lignes TER(aujourd'hui 8000/jour seulement) si le raccordement proposé n'est pas parfaitement ajusté
- l'impact sur l'esthétique urbaine du secteur d'Alai si des parkings viennent l'envahir...alors même qu'on n'a pas encore défini l'emprise de ceux-ci dans le cadre de l'anneau des sciences
- la complexité de la liaison avec la Part Dieu, alors que les emprises de la rénovation en cours du secteur n'ont pas anticipé cette éventualité
- le choix du metro sur pneus empêche une connexion ferrée avec le réseau classique
- les couts énergétiques sont peu éclairés dans la comparaison des scenarios

Sinon, nombre des arguments positifs mentionnés dans le dossier militent pour une desserte améliorée des

Connexion avec Bellecour plus intéressante pour desserte Perrache, Part-Dieu, grange blanche.....

Il existe peu de possibilités fiables en temps d'aller dans le secteur Hotel de ville, alors que Bellecour est déjà assez accessible(funi et bus).

Cela permettrait de réduire significativement le trafic et le besoin d'une voiture dans le quartier de Trion, d'augmenter la place des piétons et de diminuer les nuisances diverses(bruit, pollution).

Je pense que la connexion avec Bellecour me parait le scenario le plus intéressant, ceci pour 3 raisons essentielles. 1-Un coût moindre: 1 Mds Euros prévus au lieu de 1.2 Mds € concernant la connexion avec l'hôtel de ville . Ce n'est pas neutre financièrement pour les finances publiques. 2- des risques d'interruption de ces travaux lourds, pour des raisons historiques et archéologiques proche du secteur de Fourviere dans le cas d'une ligne raccordée à l'hôtel de ville. 3- Enfin, Bellecour est un nœud central du réseau métropolitain innervant de nombreux quartiers d'importance et d'avenir : Perrache, Confluence, correspondance avec la ligne D desservant l'est Lyonnais.
- connection avec le réseau de tram-tain de l'Ouest Lyonnais, faisant de St Paul un possible hub d'entrée de l'ouest à Lyon et d'interconnexion entre les différentes parties ouest de l'agglomération, et in fine intégrer ce réseau de tram-train dans le réseau TCL (avec un partenariat avec la SNCF à l'image du réseau RER parisien ou du métro C de Toulouse). -Possibilité de prolonger la ligne E vers l'est, via le pont Morrand peut etre, et développer une offre de métro dans la zone blanche entre l'axe de la A et l'axe de la D, via la Part-Dieu, Rouget de l'Isle (quartier tertiaire de la vilette) et Maison-Neuve qui connaît une forte densification depuis quelques années sur le coté Villeurbanne. Cela déchargerait le C3 dont l'offre restera à jamais sous-dimensionnée et non-attractive dans sa forme bus, site propre ou non. Globalement je pense qu'il faut aussi anticiper des plans de développement pour les prochaines décénies et ne pas reproduire l'erreur de la station hotel-de-ville dans son état actuel qui rend le prolongement de la C vers la
Je préfère le tracé Alaï - Bellecour.
Bonjour, Il serait intéressant de privilégier Alaï-Bellecour plutôt que Alaï-St-PAul qui est déjà bien desservi. Cordialement
Bonjour, je souhaite apporter ma contribution, sur une alternative au métro E, je propose pour le même coût, un tram sur 3 lignes desservant efficacement le plateau du 5ème arrondissement, et les villes de Ste Foy, Tassin, et Ecully, et d'aller plus loin que la presqu'île, vers Part Dieu, et au delà Vous trouverez l'étude ci joint de ma proposition
Station place Bénédicte Tessier Sortie place des compagnons de la chanson Conservation des places de stationnement
Je trouve important qu' il y ait une station de métro dans un secteur comme le Point Du Jour.

ce grand débat.

J'en suis arrivé à cette conclusion (presque) évidente : cette ligne E ne doit pas s'arrêter à Gorge-de-Loup ou à Perrache, ou à Bellecour ou à Hôtel-de-Ville (selon les différentes propositions lues ici).

Il faut impérativement la prolonger jusqu'à la Part-Dieu, cette option se fait jour au fil des avis, et elle est vraiment très pertinente.

Effectivement, ce quartier, qui est en train de devenir un pôle majeur de déplacements, une deuxième "Défense", quoi qu'on en dise, et donc un formidable pourvoyeur d'emplois encore plus qu'il ne l'est aujourd'hui, nécessite une desserte bien supérieure à ce que lui offrent pourtant actuellement la ligne B, et les tramways T2, T3, T4, et Rhônexpress.

Je suis donc tout-à-fait en accord avec la proposition de nombreux participants. Même si un passage par Bellecour (étoile centrale du réseau bien plus que la "petite" station Hôtel-de-Ville-Louis-Pradel, aux quais et accès particulièrement exigus) paraît indispensable, la prolongation vers Part-Dieu doit être étudiée **DES A PRESENT**.

La suite pourrait être un passage par Saxe-Gambetta (par un accrochage du tunnel E au tunnel D existant, ou bien une double desserte E/D sur l'itinéraire Bellecour-Gabriel Péri-Saxe-Gambetta, ce qui serait une grande première à Lyon, je laisse la parole aux vrais experts) permettant de nouvelles correspondances vers les lignes B et D puis un terminus à Part-Dieu.

Je l'ai lu ici maintes et maintes fois, l'Ouest Lyonnais a longtemps été oublié en matière de modes de transports lourds, et, on le sait, le report vers la voiture est d'autant plus important que l'offre de transport public est régulière et fiable.

Les habitants de l' Est Lyonnais peuvent bien sûr dire qu'ils ne sont pas assez desservis : une lecture de la carte de l'agglomération devrait pourtant les calmer : qu'ils viennent vivre au Point-du-Jour (j'y ai vécu) ou à Tassin, ou à Francheville, ou à Craponne.

Meyzieu, Décines, Saint-Priest, Vénissieux, Bron, toutes ces communes de la première couronne Est (à l'exception notable de Vaulx-en-Velin, c'est vrai...) ont tous une desserte soit métro soit tram.

Combien à l'Ouest ? Aucune. Et le relief ne simplifie pas les choses.

Et qu'on ne vienne pas dire que le trafic envisagé ne mérite pas ce projet. Tout le monde sait que justement, un mode lourd de transport métamorphose les zones traversées, et favorise les implantations de logements, de services, d'entreprises, attirés justement par la nouvelle offre, et qu'elle provoque ou induit une rénovation des logements, des voiries, une augmentation des itinéraires cyclables et autres modes doux, un renouvellement ou l'installation de populations, (et même des plantations d'arbres supplémentaires, ce qui n'est pas un luxe ces temps-ci...).

Bien sûr, on peut envisager de prolonger la D vers Vénissieux, la A vers Meyzieu, le T3 vers Pusignan, le T1

Il est aberrant de continuer à concentrer l'activité économique dans Lyon. Il suffirait de décentraliser dans l'ouest lyonnais pour réduire le trafic et la pollution associée.

De plus créer ce métro va drainer encore plus de véhicules de la campagne vers Alai et augmenter la pollution hors agglomération.

Il existe encore beaucoup d'axes à plus de 2 voies (choulans, etc...) qui peuvent être aménagés pour des modes doux.

Les anciennes lignes désaffectées, parfois réaménagées en voie verte, pourraient être réutilisées.

Avec une portion du milliard d'euros, il y a beaucoup à faire pour améliorer les transports en commun de surface, sans attendre 2030.

Cordialement

Fabrice Betton

Habitant du point du jour, utilise les transports en commun et aussi le vélo

Bonjour,

Je pense qu'il serait intéressant de débiter le tracé par HDV et de passer par St. Paul pour rejoindre Tassin. Mais il faudrait penser également à raccorder Ecully à cette nouvelle ligne E.

Bonne journée.

Monsieur Martin

Il est évident que cette nouvelle ligne prend du sens dans le cadre d'un prolongement direct jusqu'à la Part Dieu via Saxe/Lafayette, Les Halles/Auditorium et Part Dieu Vivier Merle. Le passage le plus intéressant reste celui par Bellecour pour connecter A et D, les plus fréquentées du réseau.
Habitant chemin de la Raude, je préfère nettement avoir une station à Constellation, à mi-chemin de Libération et Ménival. Quelques hectomètres à pied depuis ou vers chez moi ne sont rien et font du bien. Les trois quartiers seraient ainsi desservis, les deux "extrêmes" l'étant équitablement. Cordialement.
délaissé concernant les transports en communs. A l'heure actuelle le temps de transport pour rejoindre le centre est considérable alors que les communes de Tassin et Francheville sont pourtant limitrophes à Lyon. Je pense que le trajet Alai => Bellecour présente de nombreux avantages de plus le projet est moins coûteux. Ce métro permettrait aux habitants de Tassin Lyon 5e et Francheville de ne plus prendre la voiture et aux habitants des communes environnantes telles que Craponne de privilégier le bus (avec un temps de trajet réduit) et de ne plus prendre la voiture jusqu'au parc relais de gorge de Loup qui est saturé.
prendre en compte les notions d'éloignement, d'utilité (transport de marchandises, de passagers - enfants, personnes âgées, etc...) de temps et de liberté, pour laisser place, quand même, à l'automobile. Une politique de ville visant à favoriser les transports en commun doit répondre à trois impératifs : -Rapidité, pour amener les usagers d'un point à un autre -Fréquence, pour éviter les temps d'attente, et pour répondre également à l'objectif de rapidité -Amplitude, pour, après avoir pris le transport en commun le matin, être certain de revenir en transport en commun le soir Ce sont les seuls arguments aptes à dissuader les automobilistes d'utiliser leurs véhicules. Un type de transport en commun répond à ces critères : LE METRO. La perspective d'avoir une ligne de métro traversant le 5ème arrondissement est enthousiasmante, car elle complète le maillage lyonnais et permet : -le désenclavement du seul arrondissement lyonnais qui ne bénéficie pas d'une structure lourde de transport en commun, tout en favorisant sa vie touristique et culturelle et suscitant des activités économiques -l'allègement d'une circulation pendulaire asphyxiante et polluante d'automobiles le traversant venant en nombre de l'ouest lyonnais -l'ouverture d'un accès rapide au centre de Lyon aux bénéfices des habitants de Lyon 5ème, Ste Foy les Lyon, Francheville, Tassin la Demi-Lune et des localités plus éloignées de l'ouest lyonnais -la prise en compte de la suppression prochaine de la portion autoroutière traversant Lyon, ainsi que la réalisation de l' « Anneau des Sciences » et des parcs-relais associés -une nouvelle orientation des lignes de bus en direction des stations de métro, permettant un quadrillage transversal des quartiers ou localités favorisant l'utilisation des transports en commun en interne
rues de trion/ av b buyer et rue de la favorite, il se rapprocherait du funiculaire et de toutes les écoles à proximité
métros et un bus et avec le funiculaire qui est souvent à l'arrêt Ce n'est pas toujours très pratique... la station à Trion serait appréciable pour moi et mes enfants. Merci à vous
On est aussi d'accord pour les stations Menival et Libération. Notre seul point de divergence reste le choix entre Saint Irénée et Trion. Le terminus à Bellecour est déjà joué d'avance. Saint Irénée est le choix à faire. C'est une évidence vu que Trion à le funiculaire, on peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre...
Mieux vaut rejoindre BELLECOUR LIEU PLUS CENTRAL

JE PREFERE LA LAISON SUR BELLECOUR
au niveau de la circulation routière, c'est très chargé le matin, avec un terminus à Bellecour et pourquoi pas un stop à saint jean. Je pense également que cela re dynamiserait le quartier , nous sommes plusieurs jeunes familles qui trouvent que ce quartier mériterait une nouvelle jeunesse ! C'est un quartier qui a un potentiel non exploité à ce jour. En espérant que mon avis comptera
éloignée de l'offre de transports terrestres que Ménival / Libération, alors que cette zone est pourtant à forte densité résidentielle. Une station à Constellation serait équidistante entre Libération et Ménival, permettant ainsi de rayonner sur l'ensemble de la zone, et aurait pour mérite de limiter le coût du projet et les temps de trajets (une station au lieux de deux)...
tracé Saint Paul - Il serait toutefois optimal de prévoir dès aujourd'hui, un prolongement aussi direct que possible jusqu'à Garibaldi et Part Dieu Est (Villette pour prolongement ultérieur de la ligne vers l'est entre les métros A et B, et correspondance immédiate aux deux trams est et à Rhônexpress) - Réalisé en une seule fois pour en limiter le coût, un tel trajet augmenterait de manière considérable l'utilité de ce métro E, et donc sa fréquentation prévisible (grande transversale est-ouest, et liaison directe métro E-Part Dieu) - Le passage sous la Saône devant être profond, peut-être est-il possible de croiser les deux métros A et D dès la Place Bellecour - Par ailleurs, à Part Dieu, un croisement sous le métro B semble réalisable si l'on abandonne officiellement l'hypothèse inutilement ruineuse d'un agrandissement des voies ferrées SNCF en souterrain - Un puits de sortie du tunnelier dans le 6° ou le 3° est-il absolument indispensable, ou peut-il être remplacé au terme des travaux, par le démontage et l'évacuation des composants par le puits d'entrée côté Allai ? - N.B. : ma contribution est inspirée d'un communiqué de l'association Déplacements Citoyens de M Jean Murard, qui a
J'utilise chaque jour les transports en communs et le quartier de St just est très mal connecté au reste du réseau Lyonnais. Rénovations permanentes du funiculaire, lignes de bus déviées dès qu'il y a une manifestation à Belcours.... Pour se rendre sur la presqu'île cela est relativement facile , mais pour aller à la Part dieu par exemple cela prend beaucoup trop de temps. Ne pas pouvoir savoir si on sera en retard ou non à son travail ou combien de temps allons nous mettre pour
Bonjour Je souhaite que le terminus de la future ligne de métro E se fasse à Bellecour cordialement
Ce n'est pas seulement aujourd'hui que les honorables responsables des déplacements dans l'ouest lyonnais auraient dû se pencher sur ce problème mais il y a au moins une bonne quarantaine d'années. Il est vrai qu'à LYON on en est toujours resté à la priorité absolue aux déplacements en voiture individuelle, comme au bon vieux temps de feu le président Pompidou. Le jour où LYON évoluera un peu ce sera une surprise pour tout le monde ! - Une ligne de métro E c'est très bien, avec limitation à ALAI c'est NUL ! Ce métro, s'il se fait un jour, doit aller au moins jusqu'à CRAPONNE ! - Qu'est-ce que l'on attend pour supprimer DÉFINITIVEMENT le projet de TOP à 4 milliards d'euros financés par les contribuables de Métropole et eux seuls ? - Les honorables présidents de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la SNCF Région attendent quoi pour faire réaliser IMMÉDIATEMENT le 2ème tunnel des 2 Amants pour les lignes de l'ouest lyonnais entre ÉCULLY LA DEMI-LUNE et GORGE DE LOUP, ce qui permettra de multiplier la fréquence des trams-trains, de réduire le temps de parcours et donc d'inciter un plus grand nombre de voyageurs à utiliser ce moyen de transport beaucoup plus adapté.
Terreaux.
Je souhaite que la ligne e arrive à Hotel de ville
Je suis favorable à deux stations : Libération et Ménival.

Je pense qu'il est préférable de faire un terminus à Bellecour. La station Bellecour accueille deux lignes de métros qui est la ligne A et D. Ces lignes de métros sont desservies à un plus grands nombres de voyageur. La stations Bellecour compte aussi des terminus de bus qui permettra un plus grands nombre de voyageur. le terminus à la station Bellecour permettra de facilité la vie des voyageurs.

Je vous souhaite une bonne journée.

Cordialement
Lovely

saint just et terminus Gorge de loup.

Je suis favorable au tracé via Trion. Le city stade implanté proche de la place de Trion me semble être un endroit parfait qui ne genera pas les commerces de la place de Trion.

Pourquoi je suis favorable à Trion (et non Ste Irenee) : Il me semble que Trion est la vraie polarité du quartier en étant immédiatement connecté à St Just, avec à proximité les commerces, le funiculaire, la ligne D (par Gorge de Loup en cas de terminus à Hotel de Ville), le lycée, le college, les écoles et de nombreux habitats collectifs (Loyasse, Choulans, Buyer etc).

Le site de Ste Irénée est trop peu dynamique, l'insertion de la station parait compliqué, et argument qu'on entend pour les étudiants de la residence Alix ne tient pas puisqu'il y a aussi à St Just de nombreux jeunes (residence étudiante, classe prépa).

Bref, parce que la polarité de vie et le dynamisme sont à Trion, le nombre de lignes de bus qui y convergent est plus important, je suis favorable à une station à Trion.

Pour le terminus, il serait intéressant de prolonger jusqu'à la Part Dieu, que ce soit par HdV ou Bellecour.

en lisant les arguments des uns & des autres , en regardant vos plans, en ne voulant pas dilapider nos impots de con-tribuables, en racourcissant le tunnel , la seule station d'arriver est GORGE de LOUP !!

elle possède tous les avantages :

le coût moindre de construction ;

la liaison SNCF

de la place

possibilité d'allongement vers le nord!

elle est encore NON saturée !

St Iréné & Trion, ont déjà les deux ficelles : cela ferait "double emploi" !!

TRION SAINT IRENEE : Endroit parfait pour les habitants de Sainte Foy les LYON

le futur éventuel métro E venant de l'ouest lyonnais, ne se termine pas à Bellecour, mais soit prolongé jusqu'à la Part Dieu (afin que gare et quartier soient en accès direct depuis l'ouest lyonnais et depuis le centre ville) - Cela accroîtrait l'utilité de ce métro, et permettrait son extension future vers l'est par une traversée souterraine des voies ferrées - Pour en minimiser le coût, cette prolongation mériterait d'être faite en même temps que le reste des travaux, ce qui pourrait vraisemblablement être financé par un endettement plus long - Espérant d'éventuelles décisions politiques et techniques optimisant ce projet, je joins un schéma théorique qui fait apparaître les 2 km supplémentaires envisagés

je suis pour le tracé qui dessert Bellecour

Le tracé au départ de Bellecour semble être le mieux adapté en terme de chantier car un départ à l'Hôtel de Ville exigerait sans doute des travaux beaucoup plus complexes. Il me semble que la 1ère station à desservir doit être St Irénée et non Trion. Une station St Just précipiterait le déclin et la disparition du funiculaire de St Just qui doit absolument être maintenu. Par ailleurs, le coût de cette ligne E n'est-il pas prohibitif compte tenu du trafic attendu ? La solution Tramway n'est-elle pas malgré tout envisageable ? Cela permettrait un investissement moindre permettant le financement d'autres projets (le C3 avec un tramway prolongé sur le tracé de la ligne E pourrait-il représenter une alternative ?). N'est-il pas possible techniquement d'envisager le prolongement du funiculaire de St Just transformé en crémaillère et circulant en surface ce qui a été fait avec succès avec la ligne C du métro ?
-favoriser l'économie du quartier (commerces et restaurants qui commencent à se déployer) ; -forte convergence d'habitations dans le secteur (Loyasse, Choulans, Buyer) et de nombreux nouveaux logements sont programmés ou actuellement en construction (Place Trion ; Clinique Champvert) ; -nombreuses écoles, collèges et lycées. Le quartier est ainsi en développement et la circulation est d'ores et déjà très dense. Il est dès lors impératif de limiter la circulation automobile à venir. Cependant, le funiculaire Saint Just ne permet pas une desserte suffisante (révisions régulières : arrêts pendant deux semaines régulièrement ; pannes ; fréquence basse) et la circulation ne cessera de s'accroître face à l'augmentation à venir du nombre d'habitants. Dès lors l'implantation du métro à Trion serait cohérente avec le développement urbain du quartier. Elle permettrait d'accompagner la croissance démographique et économique du quartier.
Habitant Francheville, le tram-train dessert St Paul, à proximité d'hôtel de ville. Je trouve plus judicieux que Bellecour soit le terminus de cette nouvelle ligne.
Je suis favorable à un tracé via Trion. Celui-ci permettrait d'être Également connecté au funiculaire. De plus un tracé depuis ou vers Bellecour permettrait d'envisager dans un second temps une prolongation du métro E depuis Bellecour vers Montchat (quartier sans tram ni métro).
Pour ma part j'opterais pour une station Libération + Ménival
Je souhaite le tracé Hotel de Ville , Trion Je souhaite la station à Trion
alors la ligne "D2". On aurait une bifurcation à Bellecour, avec alternance de rames desservant (ou venant de) Alai et Vaise.
La desserte de la Part-Dieu pourra se faire (avec changement) à Guillotière ou Saxe.
la ville. Desservir Saint Paul est une très bonne idée. Pour le périmètre 1 : J'opte plus pour le choix Ménival + Libération. Pour le périmètre 2 : J'opte pour Saint-Irénée car Trion a déjà le funiculaire F1.
Bonjour, Il est important de garder le caractère de la place de Trion, villageois avec sa fontaine et ses arbres, ainsi que celle de saint Irénée qui vient d'être refaite en beauté. Construire le métro à proximité de l'école Ferdinand Buisson me paraît une excellente idée. Cela permettrait une proximité avec le lycée La Favorite. Cordialement Brigitte Corda
de Ville.
Ce n'est que ma troisième intervention. Quand on donne la parole au peuple ,on en profite car c'est rare... Pour le flux voyageurs à la station Bellecour, il faudrait que le métro E se situe entre Décitre et le grand hôtel (sortie bus C10,15,35). Il ne faut que le couloir métro A et D soit utilisé pour la correspondance avec le métro E (en HP on arrive plus à circuler,une vraie fourmilière...). Pour le couloir de correspondance métro A et E,on crée un nouveau couloir ou on prolonge le couloir existant (en direction de Décitre) pour éviter de croiser les usagers du métro D. Au fait le métro E à la Part Dieu,on y croit pour 2030 ! s'il vous ne plaît ne nous décevez pas. Cordialement

Afin de dynamiser le quartier qui s veut commercial mais qui n'en a pas pour l'instant l'ampleur, pour le périmètre Saint Irénée / Trion je préconise une station Trion.
Je souhaite voir le metro au carrefour liberation. Lieu le plus proche du centre ville de Tassin
Je suis formellement opposé à une nouvelle ligne de métro augmentant la surface zone "métro" de Lyon Car plus on agrandit, plus il y aura de nouveaux habitants autour de Lyon et augmentera les temps de trajet et les loyers, car cela rendra attractif les logements loin de Lyon Je ne veux pas un "Paris" bis! avec ces RER etc... Lyon doit rester une ville agréable, pas une mégalopole! avec des loyers et temps de trajet raisonnables. ps: Oui à une ligne de métro restant dans le périmètre existant de la zone "métro" actuelle, mais pas cette ligne E !!
donner l'accès au tram train. Réaménagement de la moyenne surface carrefour market pour l'intégrer dans un parc relais. idée de parc relais en lieu et place du parking d'aquavert ou de gare routière. Souterrains d'accès aux différentes zones. plan joint.
D les plus fréquentées du réseau et caractère bien plus central de la place Bellecour. De plus le tracé serait plus court.
Je suggère de situer la station Place Saint Alexandre: elle se situe entre Saint Irénée et le Terminal du funiculaire et présenterait l'avantage de ne pas creuser trop profondément la station.
Ménival
Une implantation à Saint Irénée permettrait de décharger les lignes de bus 46-49 et C20E qui sont surchargées jusqu'à cet arrêt.
2 thématiques : - implantation des stations : rejoindre Part-Dieu plutôt que Bellecour et surtout pas Hôtel de Ville qui ne concentre pas la population active et impose de changements inutiles ; - connexion aux autres modes de transports : il faut anticiper le développement de la population de l'agglomération et surdimensionner dès maintenant le parc relais (cf. la saturation dissuasive du parc relais Gorge de Loup) en intégrant des espaces sécurisés dédiés aux 2 roues motorisés et non motorisés.
Dieu. Egalement Trion bénéficie déjà d'une liaison rapide avec le proche centre ville et le métro par l'intermédiaire du funiculaire cela ferait doublon. Le quartier de Saint Irénée ne dispose quant à lui que de liaisons bus pour le centre ville. Cette fréquentation de bus crée de nombreuses perturbations aux heures de pointes avec des arrêts fréquents pour les écoles et résidences étudiantes environnantes. Cela encombre également la montée de Choulans. Cette liaison souterraine permettrait de désengorger l'axe Commandant Charcot surchargé par les différents axes fréquentés et les écoles environnantes.
Avis concernant le tracé du nouveau métro E. Je suis favorable au terminus à l'Hôtel de ville plutôt qu'à Bellecour. En effet, habitant Tassin La Demi-Lune, nous avons déjà grâce à l'étendue du réseau de bus la possibilité de rejoindre la station de métro D "Gorge de Loup" qui nous permet d'être très rapidement à Bellecour (bus + métro = 15 min environ). A l'inverse, pour ce qui concerne le lieu "Hôtel de ville" cela devient plus compliqué. Il nous faut prendre d'abord le métro D, descendre à Bellecour puis ensuite prendre le métro A ce qui nécessite des changements. Ainsi, avec ce nouveau métro E, il serait plus pratique et plus simple pour tous d'accéder au quartier de l'Hôtel de ville en ayant la ligne directe.

je préfère le trajet trion (pas saint irénée) /saint paul / hotel de ville beaucoup plus direct pour se rendre dans ce quartier que de passer par bellecour merci!
lequel on peut se poser, manger, profiter de la verdure, se promener avec passerelles piétonnes qui peuvent aller directement à la piscine par exemple pour mutualiser le parking. Faire une partie en jardin comestible pour profiter pleinement du lieu (cerisiers, petits fruits, aromatiques...) Cela se fait déjà ailleurs (voir exemple: HDB Car Park Roof @ 88 Tanglin Halt Rd, Singapore)
Option de tracé préférable vers hotel de ville: -Déjà beaucoup de possibilités pour aller à Bellecour (bus/métro D) et station Bellecour très engorgée ! -Permettrait d'éviter le changement (long) à Bellecour pour aller vers le 6ème,Villeurbanne Vaux en velin...
Un arrêt "Constellation" me semble plus proche du centre actif de Tassin.
semble le plus pertinent, bien que sans prolongement vers Part-Dieu (puis plus à l'Est en phase 2) il soit bien trop limité. La desserte Hôtel de Ville/St Paul pourrait s'envisager plus tard via un prolongement du T3 sur le cours Lafayette, permettant un raccordement au réseau Tram train de l'ouest.
notamment à Craponne... et où construire le parking relais ?? Côté Lyon, il faut impérativement aller jusqu'à la Part-Dieu via Bellecour (surtout pas Hôtel-de-Ville, station exigüe et totalement saturée). Et dans l'Ouest Lyonnais, réfléchir à des dessertes transversales de rabattement vers le train à Tassin et Lentilly-Charpenay, renforcer la ligne vers Brignais (doublement du service en desserte de base).
Je suis pour l'implantation d'une station de métro à Trion plutôt qu'à Saint-Irénée : - J'habite à Trion, forcément, ça aide dans mon choix, - Le quartier est en plein boum : commerces et restaurants qui commencent à arriver, se moderniser, - Nouveaux programmes immobiliers en cours dans le quartier = forte affluence de personnes, donc forte demande de transports rapides, - Nombreuses écoles, Le quartier est ainsi en développement et la circulation déjà trop importante (surtout quand le tunnel est fermé !). Le funiculaire de Saint-Just ne permet pas une desserte suffisante (pannes, révisions régulières, fréquence basse (en dehors des heures de pointe) et la circulation ne cessera de s'accroître face à l'augmentation du nombre d'habitants. L'implantation du métro à Trion serait cohérente avec le fort développement en cours du quartier. Merci de m'avoir lu, Bonne journée, Cordialement,
Une sortie sur la place des Compagnons de la Chanson pour accès aux bus desservant les versants Nord-Sud de la colline Une sortie sur l'avenue du Point du Jour (en direction de la Poste) Parking-Relais souterrain suffisamment important pour éviter la saturation..... et parking en surface pour
Je pense qu'après le point du jour la station devrait être Ménival. Soit la place du marché (Louis Schweitzer) soit le carrefour devant l'Eglise de Ménival.
Je suis favorable au choix des stations Ménival et Libération. Une station a Ménival parce que c'est le quartier qui a le plus de population et une station à Libération parce que cela permet de "raccorder" Tassin à la ligne E.
Je suis favorable à l'implantation d'une station à Ménival.
population. L'implantation me paraît souhaitable Place des compagnons de la chanson avec décalage du parking vers l'emplacement actuel de circulation et légère diminution de la dalle piéton peu exploité. Cet emplacement paraît avantageux comparé à la place du marché qu'il n'est pas souhaitable de pénaliser aussi bien pendant les travaux que pour l'avenir.
Je pense que le site du carrefour de la Libération est le meilleur choix pour l'implantation d'une station de métro du fait de la centralité et de l'espace disponible sur Tassin.

Habitante de Tassin, je vous fais part de mon avis.

Tout d'abord, je trouve fort dommage qu'il n'y ait pas de station prévue à proximité de l'horloge ; que ce soit à l'horloge-même Place Pierre Vauboin, ou sur l'Avenue des Tuileries, ou encore au rond point du Maréchal de Lattre de Tassigny qui est à la limite de Tassin et Lyon et très proche de l'horloge. Car la majorité des magasins et boutiques se situe dans le quartier de l'Horloge/Tuileries, et qu'un arrêt dans cette zone favoriserait le dynamisme commercial en incitant les lyonnais et les ouest-lyonnais à venir faire leurs achats à Tassin centre. De plus, connexion avec de nombreuses lignes de bus qui desservent l'ouest lyonnais (C21 + 5 + 55 + 72 + 73 + 86 + 98 + 142).

Ceci étant, à défaut du quartier de l'Horloge, voici mon avis avec les proposition de stations prévues.

Je suis persuadée qu'il faut une station à Libération. Les raisons :

- Quelques commerces situés à Libération, qui est tout de même encore loin du centre des commerces de l'Horloge/Tuileries (10/15 minutes à pieds).
- Connexion avec quelques lignes de bus qui desservent l'ouest lyonnais (C21 + 5 + 14 + 72 + 73), mais moins qu'à l'Horloge...

Pour ce qui est du choix entre Constellation et Ménival, je n'ai pas d'avis particulier. Ces zones sont plus résidentielles et l'objectif serait alors le désenclavement et la fluidité des transports de leurs habitants sur Lyon. Constellation reste proche de Libération ; Ménival est plus centré entre Libération et Point du Jour...

Dans tous les cas, la station d'Alaï et son parking relais sont primordiaux pour l'objectif de changer les modes

En tant qu'utilisateur de transport en commun (avec de jeunes enfants) je trouve les correspondances difficiles. C'est pourquoi je suis pour que la ligne E maximise le nombre de connexion avec les autres lignes de metro. De ce point de vue, je regrette que l'option vers hotel de ville ne prévoit pas de connexion avec le ligne D. L'arret a la gare de St-paul me semble ne pas desservir un besoin local, mais venant des trains de l'ouest, ni un noeud de réseau important. Ne serait-il pas plus judicieux de creer une ligne de tram entre Gorge de Loup et la part-dieu (via st-paul puis en suivant +/- le tracé de la ligne C3).

metro existante. Ceci est particulièrement dommageable sur les zones a fort dénivelé comme la zone couverte pas la ligne E.

Merci de prendre en compte le vélo dans ce projet, idéalement en l'autorisant dans les metros, et de toute façon en installant suffisamment de place vélos et sécurisés a proximité des entrees.

Le projet de ligne E est une formidable (et rare) occasion de relier deux des principaux points de connexion aux réseaux de transports Métropolitains : Bellecour et la Part-dieu.

Le prolongement du projet de ligne E jusqu'à la Part-Dieu permettrait :

- de connecter toute la frange ouest de la Métropole aux infrastructures de transports en communs d'échelles métropolitaines (TCL), régionale (TER) et nationale (TGV),
- de décongestionner les lignes D et B du métro entre les stations Bellecour et Part-dieu.

ligne et son prolongement vers part-Dieu... au lieu de laisser cette ligne "mourrir" en centre ville. En effet ne serait-il pas plus opportun de creuser la ligne de metro jusqu'à Part-Dieu directement (randant le C3 obsolètes sur le tronçon) au lieu de discuter des possibles prolongement en 2030, pour avoir des échéances vers 2040 : 20 ans pour faire 8-9 km de ligne ça n'a pas de sens). Part-Dieu est la porte d'entrée de Lyon et ne pas avoir de ligne reliant directement l'hyper-centre est une faiblesse.

Sinon je suis favorable a la station hotel de ville car ma deserte de la gare St Paul me semble essentielle malgré le cout plus important dû au terrain deja sur-chargé. Bien-entendu il faudra revoir toute la configuration

La réalisation une infrastructure de transport telle qu'une ligne de métro est un investissement de long terme. Il me semble donc important de s'interroger sur la future Métropole de Lyon. Va-t-on privilégier la mobilité d'hier avec une nouvelle bretelle routière à 3 milliards d'euros apportant son lot de congestion et de pollution ou va-t-on privilégier la transition écologique et sociale de ce territoire à travers un transport en commun judicieusement conçu ? Pour ma part, je vote en faveur du métro. En parlant d'avenir il semble indispensable de concevoir cette ligne avec une vision à long terme : les métros lyonnais sont globalement mal organisés : pour aller d'un bout à l'autre de la ville, il n'est pas rare de devoir faire 2 changements. Comme à Paris sauf que le territoire est beaucoup plus petit et qu'on ne fait que 2 ou 3 stations sur chaque ligne. La non desserte du Sud de Confluence par le métro est par exemple un non-sens sans doute dictée par des visions court-termistes. Bref, réfléchissons à long terme pour ce métro et la Métropole et raccordons-le aux principaux noeuds d'intermodalités comme Bellecour et surtout Part-Dieu. Ça évitera de nombreux changement aux usagers. Plus globalement la metropolisation va engendrer une densification du territoire et il est indispensable de densifier le maillage de transport en commun et de pistes cyclables pour éviter l'asphyxie automobile. Enfin une vraie réflexion est à mener sur le tarif des transports à Lyon : plus chers qu'à Paris pour un réseau beaucoup moins dense et performant. Cela interroge et n'encourage pas vraiment le recours aux mobilités douces. Les 2 milliards d'euros d'économie liés à l'abandon de l'anneau des sciences au profit de ce métro permettra de financer des infrastructures cyclables dignes de la 2ème Métropole du pays et de rendre les transports en
Métro E en 2030 sera Alai - Bellecour - Part-Dieu
Association Loi 1901 Palais du Travail , 9, place Lazare Goujon - Villeurbanne Site : http://deplacementscitoyens.free.fr Adresse postale : chez Jean Murard, Président -110, rue Hénon - 69 004 Lyon - murard3735@wanadoo.fr Contacts téléphoniques : 04 78 29 19 92 (J. Murard) - 06 31 54 14 79 (J.C. Reverchon) 04 37 24 33 37 (Jean-Luc Saber) - 06 89 33 89 74 (O.Billion) - 06 65 17 12 02 (M. Bernard) COMMUNIQUE 20 mars 2019 Pour un métro Alaï -Part Dieu Dans le cadre de la concertation publique sur le projet de métro E d'Alaï à la Presqu'île, Déplacements Citoyens propose une ligne nouvelle qui irait non seulement d'Alaï à Bellecour mais jusqu'à La Part Dieu Est. Sur une longueur de près de 9 km, elle comporterait 8 stations : Gare d'Alaï Carrefour de la Libération à Tassin Ménival Point du Jour Centre La Favorite Bellecour (correspondance avec les lignes de métro A et D) Garibaldi Part Dieu Vilette (correspondance avec Rhonexpress et les tram T3 et T4-. Les temps de parcours estimés sont : - de la Gare d'Alaï à Bellecour : env 12 mn - de Bellecour à Part Dieu Vilette : env 4 mn - de la Gare d'Alaï à Part Dieu Vilette : env 16 mn (1) La fréquentation prévisible est de 100 à 150 000 voyageurs/jour (2) L'investissement devrait se situer entre 1,2 et 1,5 milliards (3) D'un bien meilleur rapport qualité/prix que le projet du Sytral avec terminus à Bellecour, cette nouvelle grande
l'aéroport de Saint-Exupéry.
Je pense que le choix d'implanter une station à Trion me semble plus judicieux par rapport à l'accès à la ficelle pour mener ensuite à Bellecour via la ligne D
Je pense que ce metro devrait passer par ménival et aller sur bellecour.

Meilleur tracé : Alai à Hôtel de Ville via Saint Paul Implantation : Libération / Ménival et Trion.
Tracé: Alai - Hotel de Ville via St Paul Implantation : Libération Et Ménival; ainsi que Trion
Je pense que le tracé allant de alai à Bellecour est le plus intéressant pour les habitants de l'ouest lyonnais par rapport à celui de l'hôtel de ville, pour sa meilleure connexion dans les déplacements. Nécessité de mettre une station vélov et voiture électrique à Alai. Quelle solution allez vous adopter pour éviter que les voitures encombrent les petites rues riveraines autour de Alai, qui sera le terminus de la ligne de métro..
J'habite tout en haut du Bvd des Castors , suis abonnée TCL que j'emprunte tous les jours pour aller au travail (vers Part Dieu) et suis vivement intéressée à la création du métro E sur la colline. Un tracé Bellecour (axe central de la Presqu'île) avec bonne connexion avec Perrache, Charpennes, et la ligne D me paraît plus utile que via St Paul et vu que St Irénée est tributaire que des bus qui ne roulent pas à une fréquence courte et qui sont souvent bloqués dans les bouchons de Choulans , il serait bien de faire un station à St Irénée car Trion n'est pas si loin du Funiculaire alors que du haut des Castors jusque Funi St Just il faut 15 bonnes minutes en marchant vite (8 pour aller à St Irénée) . Par contre si le choix se portait pour St Irénée, il ne faut surtout pas supprimer (au contraire renforcer) le bus 49 car 8/10 minutes c'est trop loin pour personnes âgées, en difficulté physique, femme enceinte, avec des poussettes, déplacement avec bagages etc et il y a de plus en plus d'habitants sur ce secteur (immeubles remplacent les maisons précédentes..) Quid aussi : combien de temps prendraient ces travaux car cela risque de provoquer encore plus de bouchons et surtout n'y a -t-il pas un risque d'éboulement de la colline creuse avec ses galeries souterraines romaines,
rapport aux multiples atouts que présenterait ce trajet. Cette ligne aura alors tout son sens, favorisant les mobilités tant depuis le plateau ouest que dans le cœur de Lyon. En effet Part Dieu est un réel pôle multimodale, porte d'entrée de Lyon (connexion ferroviaire, tramway vers Saint-Exupéry, métro, tram, bus...) qui doit être évidemment accessible directement pour un projet de métro a l'horizon 2030. La distance de la ligne sera augmentée de peu par rapport au reste du projet et cela rendra une valeur ajoutée extrêmement importante à ce métro. Ce projet ambitieux aura alors un réel sens et un intérêt certain pour une grande partie de Lyonnais. Par ailleurs le projet qui passe par Saint Paul me paraît plus intéressante malgré des coûts plus élevé. En effet,
centaines d'étudiants qui sont forts utilisateurs des TCL, l'Ensatt, l'Institut franco-chinois, le collège St Marc, ce pourquoi il serait judicieux de choisir St Irénée aussi ...
prolongement dans l'Est Lyonnais...
Irénée et Point du Jour ? Pour bénéficier de travaux plus rapides et donc moins coûteux, je suggère que soit repensée la ligne D en lui adjoignant une nouvelle destination au départ de Vénissieux en créant, donc, une bifurcation entre Vieux Lyon et Gorge de Loup. Ce qui permettrait un tracé : Vieux Lyon - Champvert -Mairie - Ménival - Alai. La bifurcation pourrait se situer à la verticale de la rue Pierre Audry/Loyasse. Cela permettrait de désengorger une bonne partie de l'affluence des usagers en provenance d'Alai/Tassin qui n'aura plus à transiter par Gorge de Loup. Il faut rappeler que St-Irénée, St-Just et Point du Jour sont des quartiers suffisamment desservis par les nombreuses lignes de bus ainsi que par un funiculaire fréquent qui n'a, jusque
prolongée jusqu'à Part-Dieu. Toute l'agglomération profiterait enfin d'une liaison directe entre la gare et la presqu'île...
Je souhaite que le métro E effectue son terminus aux Maisons-Neuves en passant par Part Dieu et non pas à Bellecour ou Hotel de Ville comme proposé. Certes l'investissement n'est pas le même mais le développement de notre agglomération rend nécessaire cette nouvelle transversale. Merci David JOMAIN

C'est une très bonne idée qui arrive hélas tard, l'ouest lyonnais étant déjà saturé, notamment en raison du nombre de constructions de logement.

Pour exemple, la commune de Craponne est surchargée d'embouteillages et les bus articulés sont bondés alors qu'il y en a tous les 5 min... et on ne prévoit pas de station pour 2030. Ce sont pourtant toutes les communes aux alentours qui en bénéficieraient : Grezieu, vaugneray, Brindas,...des villes se développant actuellement. Une station à Craponne permettrait de laisser beaucoup de voitures au parking et respirer un air moins pollué pour nos enfants. Et ce serait tellement bien pour eux de rejoindre la ville si vite !

Par ailleurs, un tracé allant au-delà de Bellecour avec un terminus à Part Dieu serait vraiment visionnaire et cohérent ! Enfin, on pourra prendre un train très tôt ou tard sans prendre la voiture, sortir le soir, rejoindre l'est de Lyon sans que ce soit le parcours du combattant !

Personnellement j'aimerais que le trajet passe par Libération et Ménival plutôt que Constellation, avec un terminus à Hôtel de Ville.

2e après Paris

gros gabarit; c'est le constat urgent d'une absolue nécessité de lutter particulièrement sur cet "axe", à un engorgement croissant du "trafic routier saturé" accompagné de son corollaire de pollution atmosphérique sur laquelle la responsabilité de la puissance publique est engagée... Seul le "métro" peut répondre sérieusement à cette problématique en terme d'efficacité.

_Les avancées des études préalables s'orientent sur 2 scénarios:

-option1: jonction réseau existant /station "Hotel de Ville" soit 6,6 km.

-option2: jonction réseau existant /station "Bellecour" soit 6,0km.(à RETENIR avec prongement immédiat PartDieu).

_C'est pas mal, mais "très insuffisant" pour la ville de LYON qui se veut :

d'une part, d'ambitionner son rayonnement à l'international, (objectif de la desserte Part Dieu gare SNCF/Tram aéroport/MétroB..

d'autre part, ne pas reproduire les erreurs du passé (metroA Perrache, métroB Charpenne+ 3 prolongements successifs). En effet un manque de vision de l'avenir et le morcellement des travaux coûtent très cher à la

Le métro E est une excellente idée mais il ne faut reproduire les erreurs du passé en manquant d'ambition. En 2019 il est incroyable de se dire que les concepteurs du métro A n'aient pas prévu de le poursuivre jusqu'à Confluence.

Que le métro E s'arrête à Bellecour ou Hotel de Ville semble déjà une erreur.

La ligne E pourrait être une ligne structurante en s'étendant à terme au-delà de Tassin-la-Demi-Lune et de la ville centre.

Un tracé vers Hotel de Ville permettrait de desservir Saint Paul et de renforcer l'attractivité du train.

Une continuation vers Part Dieu serait l'occasion de créer enfin le lien manquant et conférerait une grande attractivité au métro E. Ainsi il désengorgerait efficacement l'Ouest Lyonnais.

Je pense peu probable que nombre de personnes se garent à Alaï pour prendre le métro E, puis changer à Bellecour pour la D, puis changer à Saxe pour la B.

En revanche si depuis Alaï la Part Dieu peut être atteinte en 15mn l'avantage par rapport à la voiture est déterminant et l'impact de la ligne E sera très fort.

Merci pour cette concertation mais s'il vous plaît écoutez vos usagers, un très grand nombre de messages

Part-Dieu. Cela éviterait de prendre sa voiture pour rentrer dans Lyon d'où moins de pollution.

Correspondance pour se rendre dans l'Est lyonnais avec les trams. C'est une priorité ! A priori, ce n'est pas dans les projets du Sytral !!!!! Ça serait quand même mieux qu'Hôtel de Ville comme terminus qui ne rime à rien.

métro E à Hôtel de Ville pour mieux desservir la Croix Rousse, Caluire et Villeurbanne. Avec une station à Saint Paul, l'Ouest Lyonnais serait ainsi bien connecté au Centre de Lyon. L'objectif étant de minimiser le nombre de voitures allant de l'Ouest Lyonnais vers le Centre ville de Lyon.

Je pense que le métro E devrait rejoindre Part-Dieu via place Guichard, Hotel de Ville et Saint Paul.

exemple) : desservant le 5ème avec terminus Alaï et desservant Croix-Rousse ? Le tunnel Presqu'île place de la Croix-Rousse serait nouveau avec des pentes compatibles avec celles de la ligne E. Le tracé existant de la ligne C pourrait être conservé jusqu'à Cuire puis étendu sur le plateau. Un transport hectométrique complémentaire pourrait également utiliser le tunnel existant entre Croix-Rousse et Hôtel de Ville.

cohérent et structurant pour l'ouest qui coupera les pattes à l'anneau des sciences qui n'a aucun intérêt aujourd'hui alors que nous parlons pollution tous les jours !

J'habite Alai et travail à Gerland...prendre à terme 3 lignes métros pour traverser Lyon sera ubuesque (dans le

Je pense qu'il serait particulièrement pertinent de faire passer le tracé par bellecour et, chose évidente, prolonger jusqu'à Part Dieu, quartier en plein essor et 2eme quartier d'affaires de France !
Bien des choses ont déjà été dites je ferais donc très courts. Mais il est évident que le métro puisse commencer à la Part-Dieu pour finir à Alaï en passant par Bellecour. Cela éviterai les bien trop nombreux changements qui encombrant les rames au prix de détours parfaitement inutiles, pour arriver sur l'ouest Lyonnais. Fort dommage que le Systral ne propose pas instinctivement ce tracé dans sa concertation. Rappelons aussi que la Part-Dieu constitue le plus gros pôle d'échanges et ne comporte qu'une seule ligne de métro malgré une telle affluence. C'est un total non-sens.
Ligne E départ part dieu Il faut absolument étendre cette ligne E jusqu'à Part-Dieu afin de relier l'Ouest de Lyon au quartier d'affaires de La Part-Dieu, à l'Est de Lyon ainsi qu'au reste de l'Europe. De plus, cela désengorgerait le tramway T1 qui est saturé. Ce projet reste moins cher que l'Anneau des sciences et bien moins cher que le Grand Paris et permet d'anticiper l'augmentation du trafic sur le réseau de transports en commun de la ville de Lyon. Cordialement C.Martin
Il me semble préférable de faire de Bellecour un noeud important de connexion de lignes de métro, avec la ligne D et la ligne A : il serait donc intéressant que le métro E est son terminus à Bellecour.
Pourquoi cette ligne ne serait elle pas une branche de la ligne D? Cela permettrait une jonction complète ouest/est Il y aurait des économies puisque seraient utilisés les tunnels déjà existants sous la Saône et le Rhône Cela devrait une mise en route plus rapide par rapport à 2030 Cela permettrait à l'est D'envisager une branche vers d'autres communes à partir de Parilly
Habitant entre Gorge de Loup et Trion, j'utilise la ligne D au quotidien. Il me serait très utile que la ligne E passe par Trion, pour ensuite rejoindre l'Hotel De ville via Saint Paul. En effet un itinéraire vers Bellecour serait redondant avec la ligne D de notre point de vue. Merci pour cette consultation en tout cas !
bonjour, le choix de mettre la station à trion me semble le plus judicieux car il permet une connectivité avec le funiculaire et les lignes fortes de bus permettant de rejoindre vaise. le risque d'une station sur st irénée est à mon goût de nature à dénaturer le site de st irénée qui est un site préservé et berceau du début du christianisme. le projet et son coût élevé pour seulement 60 000 voyeurs me semble pas raisonnable

Après,le métro a Francheville,rêvons un peu,l'avoir pas loin de la gare de tram-train on ne pourrait pas avoir mieux.

Après le seul défi :

Être plus rapide que le tram-train a aller a Lyon St Paul depuis Alai(la ligne Brignais Lyon-Saint Paul y passe)

Correspondances :

La ligne D est déjà bien servie,a Bellecour elle croise la A qui cette dernière sature.

Le scénario 2 qui passerait par Bellecour reviendrait pratiquement a aller a Saxe Gambetta pour aller a Part-Dieu

Le scénario 1 pourrait être un bon choix pour développer l'ouest lyonnais desservi par le tram-train et dont le Vieux Lyon n'est que peu desservi sur le plan métro et tramway

Après,wait and see

Je vote un grand OUI à la ligne E :)

J'ai entendu parler d'un collectif proposant un prolongement de ce futur métro E au delà de bellecour/Hotel de ville pour relier La Part Dieu.

Je trouve l'idée formidable. Cela permettrait d'avoir une liaison direct entre Part Dieu et le centre-ville.

En plus de fluidifier les lignes A, D et B, cela permettrait à La Part Dieu de se rapprocher du centre ville et d'intégrer ce quartier à celui-ci, car n'oublions pas que La Part Dieu avait été pensé comme devant être le nouveau centre ville de Lyon. Mais aujourd'hui, ce n'est toujours pas le cas, en partie car il n'y a pas de liaison directe.

De plus, faire cette liaison dès le début éviterais les erreurs faites avec le métro B qui s'est prolongé petit à petit et donc beaucoup trop lentement face à la demande et la nécessité.

Malgré la complexité de cette idée en matière de travaux, je pense que ce prolongement est nécessaire, et dès

Habitant Francheville le haut, j'aimerais suggérer une ligne de bus directe reliant francheville à l'arrêt de métro d'alai, ainsi qu'un parc relais.

Je vous remercie et vous encourage vivement pour ce projet qui dessert enfin l'ouest lyonnais.

A Lecluze

Un des secteurs de Lyon oublié dans le developpement du metro,il faudra encore attendre 11 ans avant de peut être en beneneficier.

En effet tout dependra du prochain conseil municipal, rien n est encore fait.

Quand au tracé si ce projet se concrétise il faudrait penser à Saint Paul quartier oublié aussi.

soit la gare de Lyon Part-Dieu.

Depuis la coline il est difficile de rejoindre la gare de Saint-Paul en TCL.

De même pour rejoindre Hôtel de Ville (le funiculaire, la ligne D pour un arrêt puis la ligne B pour deux arrêts).

Je vous remercie pour cette consultation publique.

agglomération lyonnaise à rayonnement international et compte tenu des investissements réalisés à la gare Part-Dieu ainsi que du flux estimé du nombre de voyageurs ces prochaines années.

Partir de Part-Dieu permet aux voyageurs de rejoindre l'Ouest Lyonnais sans automobile, quand on connaît les embouteillages de Fourvière.

D'autre part, ceci permettrait de relier le Sud de Lyon à l'Ouest lyonnais en métro pour tous les travailleurs...

Bellecour doit être idéalement dans le parcours car c'est le centre ville et les touristes apprécieront de connecter Part-Dieu sans complexité avec les changements de métro.

Pour un tracé bellecour / libération

l'intégralité du réseau une fois que cette ligne E sera faite.

En effet, il faut d'ores et déjà constater qu'en 2030 le réseau lyonnais de métro formera une étoile à 6 pointes (Alaï, Vaise, Cuire, Vaulx-en-Velin la soie, Gare de venissieux et St genis Laval - hopitaux sud) . Le SYTRAL a déjà pris les devants (et c'est une excellente idée), en organisant une ligne de tram continue sur le demi cercle est lyonnais (tram T6 qui sera parallèle au périphérique entre Debourg et la DOUA à l'horizon 2030) qui reliera lignes A, D et B sur l'est de la métropole.

Cependant à l'ouest il semble très compliqué, étant donné le relief, de réaliser la même chose. Il faut donc dès maintenant se poser la question de comment effectuer ce contour ouest de la ville : en clair comment relier la DOUA à Debourg en transports en commun en contournant la ville de Lyon à l'ouest, tout en connectant cette solution aux lignes de métro C, D, E et B?

La seule solution existante est de créer un transport hybride (mi train mi métro mi tram) qui pourrait partir de Debourg dans l'idéal, sinon stade de Gerland et passer par Confluence, Ste foy, Alaï, Ecully, Vaise et Caluire/Cuire jusqu'à la DOUA. Une solution qui serait alors à la fois souterraine entre Debourg et Alaï, réutiliserait des infrastructures déjà existantes en surface entre Alaï et Vaise puis prolonger en souterrain jusqu'à Caluire/cuire puis portion aérienne au dessus du Rhône jusqu'à la DOUA. Cette solution permettrait également de réaliser une liaison via débranchement de cette ligne semi circulaire entre hôtel de ville et écully via Gare st paul et gorge de loup (réutilisation des infrastructures de la ligne SNCF entre écully et st paul).

Ce contournement permettrait tout d'abord à certains usagers d'éviter les correspondances en centre-ville, dans un second temps de dynamiser des endroits ne bénéficiant pas de transports en commun lourds et enfin, de répartir les véhicules arrivant de l'Ouest de Lyon aux différents arrêts de métro de cette ligne circulaire. Bien sur cette idée n'est à envisager qu'à horizon très lointain mais il est déjà nécessaire d'y penser car ne rêvons pas l'anneau des sciences ne se fera jamais !

Paris est en train de réaliser une liaison souterraine circulaire mais est déjà en retard, d'autres métropoles ou mégapoles européennes (Berlin, Bruxelles, Bucarest, Copenhague, Madrid, Moscou, Vienne) l'ont déjà fait. Pourquoi pas Lyon?!

Je soutiens le comité qui propose l'extension de la nouvelle ligne jusqu'à la Part Dieu.

Habitant vers Charpenne, les secteurs moins bien desservis sur lesquels je me rends actuellement sont Gare saint paul (C3 saturé) et Trion/Saint Irénée. Je suis bien plus intéressée par le parcours passant par Hotel de ville en raison de cette nouvelle station de gare Saint Paul (par rapport au tracé passant par Bellecour). Merci pour la consultation.

J'ai lu que le prochain métro était soumis à arbitrage entre Trion et Saint-Irénée.

A Trion, il existe :

- 2 bus qui mènent à gorge de loup en moins de 5 minutes (ligne D)
- d'autres bus qui relient Perrache et Bellecour (lignes A et D) + tramways
- un funiculaire à 3 minutes

A Saint Irénée (Ste Foy limitrophe), nous avons :

- un bus, le 49 et d'autres en marchant C20 et 46 : 49/46 qui circulent toutes les heures à compter de 21h (nous sommes à Lyon 2e (ou 3e) ville de France...)

Ces lignes sont saturées

- la résidence universitaire Alix qui compte de nombreux étudiants ce qui sature les transports
- l'ENSATT, le centre culturel chinois qui ramènent beaucoup d'étudiants de l'agglomération sans compter les autres établissements
- une montée de Choulans et 1ere DFL qui bouchonnent en heure de pointe.

Nous avons un parking à gorge de loup qui est saturé, impossible de s'y garer à partir de 7h40.

De mon domicile, le funiculaire est à plus de 10 minutes à pied (nous devons prendre plusieurs correspondances pour rejoindre nos lieux de travail).

J'en oublie certainement...

Qu'attend le sytral pour développer cette zone de Lyon? Il faudrait relier le métro à St Irénée : ce qui permettrait de rejoindre la presqu'île rapidement. Nous pourrions ainsi rejoindre à pied les zones de Point du jour, Ste Irénée, Ste Foye (Chavril, Provinces...) lorsqu'il n'y a plus de correspondance.

Nous habitons Saint Irénée et mettons plus de 45 minutes (quand les correspondances sont synchronisées) pour rejoindre nos lieux de travail (part dieu) pourtant nous vivons à Lyon!

Une remarque au sujet de votre questionnaire pour les prochains tracés de métro : à la question, prenez-vous le bus ou le métro? Je dois prendre de la même manière le bus et le métro pour rejoindre mon lieu de travail (bus et métro), 2 ou 3 correspondances.

Il serait quand même très efficace et utile d'amener cette ligne à la Part-Dieu.

Un scénario qui pourrait vraiment être intéressant serait un cas où, après être passé jusqu'à St-Irénée/Trion, le métro E rejoindrait l'arrêt Vieux Lyon pour permettre la correspondance avec le métro D puis remonterait jusqu'à Hôtel de Ville ou Bât d'argent pour faire correspondance avec les lignes A et C. La nouvelle ligne retournerait alors vers le sud pour marquer un arrêt à Saxe Lafayette, éventuellement un arrêt à Halles Paul Bocuse - Auditorium puis rejoindrait la Gare Part-Dieu.

Si l'on décide tout de même de passer par Bellecour après Trion/St-Irénée et que l'on veut toujours rejoindre Part-Dieu, il faudrait éviter de passer par le chemin le plus naturel qui serait l'arrêt Place Guichard car on ferait un doublon un peu bête avec MB, il faudrait alors remonter un peu au nord pour pouvoir desservir l'avenue de Saxe avant de retourner sur Part-Dieu.

Enfin, si un jour on voudra prolonger la ligne plus loin, il serait vraiment bien de desservir, afin de permettre un véritable axe Est-Ouest les arrêts suivants, mais il ne s'agit ici que d'une hypothèse à très long terme que je souhaitais vous partager : Part-Dieu - Georges Pompidou - Ferrandière - Maisons Neuves - Reconnaissance Balzac - Montchat Place Ronde - Hôpitaux Est - Route de Genas - Sept Chemin

habitant Craponne je me réjouis de ce grand projet. Toutefois la circulation actuelle dans les "S" de Craponne/Francheville Bel Air est déjà saturée, l'attractivité du métro Alai en générera sans doute d'avantage. A mon avis il faudrait un parc relais avant les S avec une ligne de bus ou idéalement train/tram directe vers Alai. C'est à anticiper car on constate déjà que Francheville Bel Air et Craponne servent de parc relais pour l'ouest Lyonnais, en effet les parkings des supermarchés et les stationnements gratuits sont pris d'assaut les matins de semaine.

Le projet devrait être plus ambitieux avec un tracé Alaï-Gare Part Dieu en passant par Bellecour. Cela permettrait de ne pas engorger les axes Bellecour-Saxe sur la ligne D et Saxe-Part Dieu sur la ligne B, et donc une meilleure répartition des flux.

Aujourd'hui la difficulté dans l'ouest n'est pas de rejoindre Bellecour ou le métro D : tous les bus y mènent déjà, en plus du funiculaire et de la ligne de tram-train. La difficulté est de traverser la métropole en transports en commun et de rejoindre les gares qui permettent d'aller plus loin. Un métro prolongé à la gare de la Part-Dieu mettrait l'Ouest lyonnais à 15 minutes du TGV et du Rhonexpress (et donc de l'aéroport international de Lyon). De plus, mettre à 15 minutes de l'Ouest lyonnais du quartier d'affaire diminuerait assurément le trafic routier sous Fourvière les matins et soirs. Le développement des transports en commun permettra de réduire la pollution dans notre belle métropole. Le courage de nos élus aujourd'hui servira pendant des décennies.

Cordialement

Bonjour,

La ligne devrait continuer jusqu'à la Part Dieu afin d'éviter les correspondances pour atteindre le quartier d'affaires regroupant de nombreux emplois et la gare.

Je trouve que ce projet de métro E, fait partie d'un projet beaucoup trop onéreux et passéiste pour un service insuffisant de desserte de l'ouest Lyonnais.

S'il peut arriver aux décideurs, pas forcément des spécialistes de la mobilité, de pouvoir véritablement penser au futur plus lointain ce qui n'est pas du tout celui d'un mandat électoral, il y aura pas mal d'inconvénients.

-Ce métro d'une part mobilisera une bonne partie des investissements pour les futurs transports dans l'agglomération. Or il reste beaucoup d'endroits à équiper de ce que l'on appelle des lignes fortes, et n'oublions pas que la part de l'automobile en ville, est vouée à diminuer, surtout si l'on veut respecter des critères écologiques, en supposant que cela ne soit pas trop tard.

-L' élu qui prend peu le transport en commun, il faut le dire, ne sait pas le désagrément causé par la fameuse " rupture de charge " (exemple malheureux, celui du tramway T3 à la Part-Dieu: la traversée de la gare est très éprouvante pour la correspondance avec le métro B, le tramway T1 et les autres transports. De plus, pourquoi ne pas faire aller cette ligne dans la presque grâce au tramway T1. Il y aurait peu d'investissement jusqu'aux Cordeliers par exemple, et peu de gêne pour la circulation générale par la rue Grolée. Avantage: liaison directe Presqu'île-Part-Dieu). Il y a plusieurs possibilités: continuer la ligne A du métro dans la direction de l'ouest Lyonnais, cependant, cela entraîne d'énormes travaux à Perrache et toujours un trop fort coût préjudiciable pour les investissements du SYTRAL.

Solution: ne critiquons pas si nous ne proposons pas.

L'ouest Lyonnais est vaste, une ligne de métro ne suffit pas à tout irriguer et cela coûte très cher.

Les tramways ont heureusement fait leur réapparition dans notre pays, il y a plus de trente ans, alors qu'ils n'avaient pas disparu en Allemagne, mais les lobbies pétroliers et automobiles ont oeuvrés . Quand ils sont en site propre, ils ont l'avantage du métro à moindre coût: grande capacité et surtout très grand confort à l'inverse des véhicules sur pneus en voirie comme les BHNS qui ne sont finalement que des bus à soufflet, mais qui sont évidemment moins cher (quoique) mais surtout à la mode. De plus la restriction automobile dans les villes importantes, du fait de la pollution notamment, peu laisser interrogateur sur la pertinence de construire de futures lignes de métro alors que la voirie en partie dégagée des automobiles, peut faire place à l' infrastructure d'un tramway.

Contrairement aux idées reçues, la montée de Choulans peut se faire par les tramways, et cela a déjà été fait dans le passé par les lignes 29 et 30. Mais supposons que l'on ne souhaite pas les faire cheminer par là pour toute sorte de raisons, des bonnes et des mauvaises , alors creusons, mais beaucoup moins, un tunnel qui aille du bas de la montée de Choulans jusqu'à la Favorite, et tout le reste en surface, c'est à dire partant de

directe avec la principale gare de Lyon sans avoir à changer de métro.

J'habite la Mulatière et je dois changer 2 fois de métro pour aller à la Part-Dieu depuis Perrache même si j'utilise parfois le bus 17 et la ligne B pour m'y rendre depuis Oullins. Cependant la fréquence de la ligne 17 me dissuade parfois de procéder ainsi.

Globalement, je souhaiterais vraiment que le métro E puisse desservir la gare de la Part Dieu.

Un terminus à la part dieu me paraît plus judicieux car central et multimodal entre les différents bus et la gare SNCF.

Cordialement

Bonjour, pour moi, il faut que le futur Métro E passe plutôt à Hotel de Ville qu'à Bellecour, station sur-saturée d'une part et il est préférable que les lignes fortes se reportent en périphérie au lieu de passer toutes uniquement par un point central (Bellecour), avec des jonctions possibles en termes de lignes et d'horaires. Un autre point qui serait assez bien serait de réfléchir pour le futur à un prolongement de la ligne T6 le long du boulevard L Bonnevey (avec un arrêt croisant le métro A) afin de permettre un accès au campus de la Doua via la Feyssine, sans passer par les Charpennes qui est un endroit multi-modal sur-saturé. Bonne lecture de mes réflexions sur le devenir du réseau de transport en commun Lyonnais. Je pense que l'arrêt de ménival serait plus important que celui de constellaton compte-tenu du nombre d'utilisateurs potentiels dans cette sonne d'habitation Les stations Saint Paul (pour cette partie du Vieux Lyon et des quais de Saône) et Hôtel de Ville me paraissent être un choix plus pertinent que Bellecour. En particulier si la correspondance avec le funiculaire de St Just est facile (croisement sur deux niveaux, ou passage parallèle, à même niveau). Le tracé de Hôtel de Ville Je trouve que le tracé en partant d' Hôtel de Ville est plus pertinent Je pense qu'une station à Ménival Libération est plus appropriée que Constellation. un arrêt à Bellecour me paraît plus simple pour tous : un arrêt à Hôtel de vill est plus indiqué pour les touristes, Part Dieu est plus adéquat pour les travailleurs. bellecour permet de contenter touristes et voyageurs Cordialement faut pas faire les choses à moitié Relié Alaïs a Bellecour puis à Part-dieu permettrai de une interconnexion direct entre l'Est via le Tram à l'ouest via le métro E. il faut penser le projet dans une globalité et non pas faire comme le métro B ou on le prolonge après coût et Je supporte le projet d'une future ligne E ! semble plus utile et plus pratique. Merci Par ailleurs le tracé jusque Bellecour est pour moi meilleur que Hôtel de Ville... mais pour ma part une extension de la ligne E jusque PART-DIEU est une absolue nécessité! Il manque une réelle liaison directe PART-DIEU--->BELLECOUR en métro et l'extension de la ligne E permettrait vraiment de résoudre ce problème car cela permettra de rattraper rapidement en même temps les ligne A et D et surtout le centre de la presqu'île! Si la ligne E va jusque PART-DIEU en passant par BELLECOUR cela faciliterait une liaison rapide de l'Ouest Lyonnais jusqu'au Lignes SNCF en un minimum de temps et surtout de correspondances.... La place Bellecour étant la place centrale de la ville de Lyon, et donc un lieu confluent pour rejoindre les différents axes de la métropole, il serait préférable tant pour des raisons de commodité que financière, de faire partir cette nouvelle ligne depuis cette place, et non depuis Hôtel de Ville. Afin d'avoir une meilleur desserte et un meilleur maillage lyonnais, il serait judicieux de: 1- faire démarrer cette ligne E à Part dieu (déjà lieu intermodal avec la gare sncf TGV), 2- puis la diriger vers Cordelier, 3- avec potentiellement un arrêt dans le vieux lyon (st paul? seule gare lyonnaise non desservie correctement par les transports), 4- franchissement de la colline de fourviere, et arrêt de l'autre coté (gorge de loup?) 5- enfin direction Tassin.... à un lieu permettant d'accueillir un parc relais conséquent, et facile d'accès pour éviter aux véhicules d'entrer dans lyon. 6- penser à une éventuelle extension vers écully et/ou craponne qui dans 10/15ans verrons un boum en core plus conséquent de leur croissance.

à Bellecour, pour y descendre, ou éventuellement poursuivre vers l'Est, en direction des hôpitaux, par exemple. Et se rendre dans le secteur de la Part-Dieu, via Saxe-Gambetta, resterait assez facile.

Si le terminus choisi est l'Hôtel de ville, les passagers risquent de se trouver un peu "déportés", voudront malgré tout rejoindre Bellecour, et en conséquence, le tronçon Hôtel de ville - Bellecour risque d'être très surchargé.

L'intérêt "culturel" du tracé aboutissant à l'Hôtel de ville est indéniable, mais la mécanique des habitudes est puissante.

Il me paraît donc plus raisonnable de privilégier comme point d'arrivée Bellecour, quitte à devoir gérer un "hub" un peu monstrueux.

Il faut que le tracé aille jusqu'à Bellecour mais il faut aussi une extension de la ligne E jusque PART-DIEU !!! c'est une absolue nécessité!

pertinante qu'elle soit prolongée jusqu'à la station Part-Dieu pour deux raisons qui me semblent pertinentes :

1) La création d'une vraie connexion entre ces deux pôles stratégiques pour l'agglomération (Lyon Presqu'île et Lyon Part Dieu), et l'offre de transport proposée aujourd'hui n'est pas assez ambitieuse selon moi (lignes de bus en site propres sur le Cours Lafayette saturés). Une ligne de transport rapide et structurante s'impose, que ce soit pour les employés, les touristes ou autres utilisateurs.

2) La construction de la ligne E seulement jusqu'à Bellecour entraînerait une rupture de charge conséquente pour les personnes devant se rendre dans le reste de l'agglomération. Et selon diverses études les ruptures de charge entraînent une perte d'utilisateurs, qui préféreront continuer de prendre leur automobile pour ne pas perdre de temps de trajet et ne pas perdre en confort de déplacement.

3) Une ligne de métro dont le coût est exorbitant et qui se veut être une vraie ligne de transport de masse structurante ne doit pas comporter seulement quelques stations et concerner qu'une partie de l'agglomération mais irriguer toute une partie de cette dernière. Une ligne traversant une partie du centre de la métropole concernerait alors beaucoup plus d'usagers potentiels et donc augmenterait la fréquentation et amortirait le coût de la construction par la même occasion. De plus, cela permettrait aussi de changer les comportements de déplacements non seulement des habitants de l'ouest lyonnais ou des salariés qui se rendent dans ce secteur, mais aussi une partie de la population de la Rive Est de Lyon.

N'est-il pas possible d'aller jusqu'à la gare Part Dieu ce qui permettrait à tout l'ouest lyonnais de ne pas prendre sa voiture pour aller prendre l'avion via Rhone Express ou gare TGV. Deux ou trois correspondances jusqu'à Part Dieu est rédhibitoire dans le choix du moyen de transport.

jusqu'à Part Dieu !

Pourtant je relève de gros écueils :

- un coût exorbitant, notamment au regard de la densité de la population au terminus
- doublon avec le tram train, dont le gros défaut est le manque de fréquence et de visibilité.
- c'est encore un tracé en étoile alors que nous aurions besoin de TC circulaires.

Pour moins cher et bien plus efficace il faudrait plutôt :

- doubler le tunnel des 2 amants afin de transformer le tram train en véritable RER avec une fréquence de 5-10 minutes, en l'intégrant au SYTRAL (tarification unique, correspondances, à l'instar du RER Parisien)
- ajouter au sud une branche du tram train vers la Gare d'Oullins, au nord une branche vers Ecully, Limonest, Champagne

Ce projet ressemble tellement à une justification de l'anneau des sciences qu'il en devient suspect. L'ouest lyonnais souffre d'un déficit en transports en commun qu'il convient de compenser d'urgence. Mais il y a

Bonjour

Je pense en effet qu'il est indispensable, au vu de la croissance, de la ville a créer une nouvelle ligne.

Je pense que cette nouvelle ligne aurait pour rôle primaire d'asservir un peu les banlieues? saint priest? bron?
Je n'ai pas de tracer exact mais bon je vous donne mon avis et je pense qu'il est très partagé par les lyonnais.

Cordialement

Je souhaiterai que le trajet choisi soit celui qui part d'hotel de ville et qui fasse u arrêt à St Paul..

Le raccordement qui me paraît le plus pertinent est Saint Paul car la gare est la seule à ne pas être desservie par une ligne de métro. Le raccordement doit se prolonger vers Hôtel de Ville voire CHARPENNES afin que les lignes de métro soient connectées entre elles.

Si le métro ne s'arrête pas trop loin du centre franco chinois ça permettra une connexion avec Commandant Charcot, qui permettra de rejoindre plus rapidement Le Nord de Sainte Foy les Lyon et Francheville.

oui

Je valide ce superbe projet cela ce désengorger Theo et périphérique qui sont surchargé bravo belle idée sa va aussi developper tassin et améliorer la circulation là-bas allez j'usquau bout l'idee Est top bravo

L'intérêt d'un tel projet est de rapprocher l'ouest lyonnais du centre de Lyon. Cependant venant de l'ouest le centre Bellecour / Saint Paul est déjà desservi par la ligne D ou le tram train.

En revanche il manque un vrai tracé pour rejoindre la Part Dieu !

Il faut que la ligne E rejoigne la part dieu.

Sinon c'est du gaspillage.

1/ Souhait d'un métro direct vers Part-Dieu (mon bureau est à Part-Dieu et je prends très régulièrement le TGV pour une usage professionnel)

2/ Le passage du métro E par Saint Paul est redondant avec le tram-train . Souhait que la ligne de tram-train soit intégrée au réseau TCL

3/ Faire le terminus à Alaï n'est pas judicieux car l'accès en voiture à ce secteur est déjà saturé aujourd'hui, donc ce sera pire quand il y aura un parking et le métro. De plus, peu de possibilité pour construire des voies dédiées aux bus depuis Craponne, Saint Genis les Ollières, alors qu'il existe déjà le parcours dédié Eole depuis Craponne jusque Bel-Air (à développer). Du coup, le meilleur terminus semble être Francheville Bel Air, au niveau de l'ancien centre d'insémination de taureaux, qui ne requiert aucune expropriation et permet d'implanter facilement la station de métro et un parking. Cette solution permet de ne pas engorger encore plus l'avenue de la Table de Pierre. Le prolongement du métro E vers Craponne est à termes indispensable.

4/ L'interconnexion avec le tram-train ne me semble pas être une priorité et du coup la station à Alaï ne semble pas forcément être utile (si problème de coût global du projet). L'accès au métro E depuis Francheville le bas se ferait alors vers une station intermédiaire (ex : Ménival) car voie dédiée pour le bus possible, mais l'idée est plutôt d'intégrer le tram-train au réseau TCL et d'augmenter les fréquences. Du coup, pour les habitants de Francheville le bas et le haut, l'accès aux gares de tram-train (Francheville et Alaï) devrait être facilité avec des bus.

Tout d'abord merci pour cet excellent travail de présentation du projet qui me permet d'approfondir ma connaissance des considérations techniques, sociologiques et environnementales.
Je suis surpris que dans les pages 114, 115 et 116 la 3ème variante étudie un terminus à Alaï Etoile au lieu d'un terminus Alaï Gare.

La concertation publique concernant les choix entre 2 stations Libération - Ménival et Constellation seule a montré une unanimité des participants pour le choix à 2 stations.

Le choix du terminus Alaï Gare en connection avec le tram-train de Brignais semble très utile pour la desserte des habitants de Brignais, Saint Genis Laval, Chaponost, Sainte foy Beaunant et Francheville le bas. Le déplacement du terminus à l'Etoile d'Alaï ferait perdre cet avantage.

La station Libération pourrait fonctionner comme un terminus bis, véritable point d'entrée pour les habitants des monts du Lyonnais, Brindas, Craponne, Saint Genis les Ollières, Sainte Consorce et même Charbonnières et Marcy l'Etoile.

Le site se prêterait non seulement à l'implantation de la gare mais également d'un parc-relais grâce à la disponibilité de tenements fonciers importants peu ou pas bâtis : entreprise Collet ou terrain des Maraichers.

Serait-il possible de faire tourner une évaluation de cette option ? Instinctivement, il me semble que le score de cette variante 3 modifiée serait beaucoup plus favorable et voisinerait les meilleurs scores de la page 116.

Au passage une erreur s'est glissée dans la légende du graphique de la page 116 qui fait état d'un terminus Gare au lieu d'Etoile pour la 3ème variante.

Je souhaiterais que le métro E passe à saint Paul et Hôtel de Ville

Cependant comme beaucoup, il me semble que le terminus Part-dieu ou en tant que station serait bien plus intéressant.

En effet, Bellecour ou Hotel de ville permettrait de rejoindre des stations facilement accessibles aujourd'hui depuis Gorge de loup ou Saint Paul.

Donner un accès à la Part-Dieu permettrait de gagner un temps important dans les transports lorsque l'on souhaite accéder à ce centre d'affaire et faciliterai également les trajets des personnes devant rejoindre régulièrement Paris via la gare Part-Dieu.

En dehors de ce point, je m'interroge sur le nombre de places des parcs relais offerts dans ce projet. Je constate régulièrement que l'ensemble des parcs relais (gorge de loup, Oullins, Vaise) sont complets assez tôt

Si métro E il devait y avoir soyez ambitieux et rejoignez la Part-Dieu. Cela semble une connexion indispensable pour la création d'une véritable liaison directe entre l'Ouest Lyonnais et le coeur de la Métropole.

J'ai participé à plusieurs réunions de concertation et je tenais à transcrire mon souhait (ainsi que celui de nombreux participants qui ne feront probablement pas la démarche de soumettre un avis sur cette plateforme) de voir prolonger le tracé de la ligne E de Bellecour à Part-Dieu (directement ou avec une station intermédiaire).

L'argument du coût supplémentaire peut selon moi être au moins en partie compensé par deux éléments :

- le premier consiste à privilégier les options les moins coûteuses pour tous les autres choix, comme celui de construire 1 station à Constellation plutôt que 2 stations dans ce secteur
- le deuxième aspect tient à la fréquentation qui pourrait être revue à la hausse compte-tenu de l'attractivité de la destination Part-Dieu

d'emploi et d'activités économiques et est très mal desservie depuis la presqu'île qui désert pourtant Le nord et le Sud de la ville.

L'usage de la ligne D impose un changement à Saxe-Gambetta qui , en plus d'être sur-chargée par l'arrivée de la ligne E, oblige à emprunter le tunnel piéton de la station pour rejoindre la ligne B, ce qui pose problème lors de grandes affluences comme le 8 décembre.

L'augmentation du trafic de la gare Part-Dieu est aussi à prendre en considération, le flux de passagers venant

Pour ma part, je trouve que l'emplacement le plus judicieux du futur arrêt du métro serait au Carrefour de la Libération, sur le terrain en cours d'acquisition par la mairie de Tassin
névralgique, bien plus qu'Hôtel de Ville.
ligne D et A.
La ligne E doit passer par Bellecour et rejoindre la Part-Dieu, pour deux raisons majeures : - L'Ouest lyonnais se rend naturellement à Bellecour - Il manque une liaison directe en mode lourd Presqu'île-Part-Dieu, ce que le métro E pourrait créer.
l'espérons, de diminuer la quantité de voitures qui traversent le quartier tous les matins et les soirs. Le futur emplacement de ce métro suscite des discussions entre les riverains directs (et indirects). Personnellement, je trouve que l'emplacement dans la proximité immédiate de la place Saint-Irénée n'est pas une solution idéale pour plusieurs raisons. Tout d'abord il serait dommage d'installer la bouche du métro sur la seule place du quartier qui peut être utilisée aujourd'hui comme un espace de jeu par des enfants ou un lieu de repos et de lecture. Ensuite, est-ce que cette place permettra d'aménager des places de parking pour les éventuels automobilistes qui voudront arriver jusqu'à la porte de Lyon en voiture et prendre le métro pour les dernières mètres. Et enfin, l'arrivée du métro amènera des nuisances sonores pour la place relativement tranquille aujourd'hui. Pour ces raisons, il me semble qu'il serait préférable que l'arrivée du métro soit plus
il va pouvoir désengorger la montée de choulans et permettre d'accéder facilement et rapidement au centre de Lyon.
Connexion avec le reseau sncf de st paul pour cette ligne E
Part-Dieu - Bellecour - St just - Ménival - Alai
Je souhaite une station à St Irénée. Il y a déjà une station à St Just aussi il faudrait une station plus haut
favoriser l'intermodalité et surtout de mieux équilibrer les flux de voyageurs des différentes lignes déjà existantes !
Cordialement
Je trouve que le tracé qu'avec un terminus à Hôtel de Ville est meilleur, bien que plus complexe. Il permet un arrêt à Saint Paul qui serait utilisé fréquemment et dessert tout le centre ville.
semble judicieux de pousser la ligne plus loin d'emblée avec une station supplémentaire à Bel Air (Francheville) où il y a la surface et les terrains pour faire un grand parking pour que les habitants lyonnais puissent y laisser leur véhicule. Cela éviterait d'engorger plus encore les « S » de Craponne déjà ultra-saturés.
\$ implantez les stations a des points de connexion des lignes de bus. \$ le passage a Saint Paul connecte la gare et dessert un quartier de nuit. \$ la station Saint Irenée desservira un quartier qui va se densifier ,et sur un axe de passage de nombreux bus; Trion est exigu et deja connecte a la ligne D, pour les habitants du quartier de La Plaine et de toute la rue C CHARCOT,qui se densifient, ce sera le point d acces au metro \$ prevoir un parc relais au terminus,autrement plus grand qu a Gorge de Loup;le grand parc de Vaise est regulierement complet,voyez grand pour que la ligne soit attractive
une vision a long terme commanderait de fixer le terminus sur Craponne:urbanisation galopante avec des habitants venant sur Lyon,foncier plus disponible permettant de creer un parc relais a la hauteur de la frequentation ne renouvelez pas l erreur de la ligne D s arretant a Vaise sans desservir efficacement le quartier de l Industrie
Bron 41 000, Saint Priest 46 000, Décines 28 000, Meyzieu 33 000 sont déservies par une ligne de tram T3 saturée. Dépensé autant d'argent alors que 20 % du trafic de l'ouest serait détourné par le COL lorsqu'il sera enfin construit. C'est, je pense très mal dépenser l'argent des contribuables. Je pense que la solution idéale devrait etre un prologement de la ligne A au niveau de la Soie vers Decines/chassieu et Meyzieu d'un coté et descendre sur Bron, St priest en direction de Venissieux a partir de cusset de l'autre coté (parcours en Y comme cela existe sur des lignes parisiennes), le montant de l'investissement devrait etre identique et le
Je suis favorable à deux stations à libération et ménival sur un tracé ALAI-BELLECOUR.

Métropole. La connexion d'ouest à l'est permettrait un meilleur maillage et des meilleurs connexions urbaines. Il pourrait être la première pierre à l'édifice d'un transport en commun lourd en rocade de la Métropole, à l'instar du Grand Paris Express. De plus, l'évolution de la population pousse à développer un transport vers l'est. Les opérations d'envergure et la construction sont bien plus vigoureux à l'est.
Bonsoir, Je suis favorable à une connexion depuis la station Bellecour, plus centrale que l'Hôtel de ville la ligne automatique D est moins souvent en panne que la ligne A AD,
E afin d'équilibrer la desserte des stations sur la presqu'île et de ne pas encombrer Bellecour. D'autre part, une seconde station pour desservir le vieux Lyon (encore plus avec le nombre croissant de visiteurs) et apporter une meilleure desserte du quai Pierre Scize me paraît très intéressante.
Je préférerais un terminus à Bellecour qui me paraît plus central, place tournante du centre ville de Lyon, connexion facile avec le métro A et D. Le tram-train réalise déjà le trajet jusqu'à Lyon Saint Paul. La fréquence des métros devra être suffisante. Actuellement le tram-train a une cadence insuffisante (2 /heure maxi). Un travail commun avec la SNCF permettrait de désengorger cet Ouest Lyonnais saturé Le parking relais devra aussi être dimensionné pour accueillir tous les usagers, quelque soit l'heure d'arrivée. A l'inverse du parking relais d'Oullins est trop rapidement saturé. Un grand parking vélo sécurisé serait aussi un plus. Merci !
Je trouve qu'un terminus à hôtel de ville est bien plus intéressant que Bellecour, cela permettra de relier Gare Saint Paul en métro qui n'est actuellement desservie que par des bus.
Aller jusqu'à part dieu
Bonjour, Pour le métro E, une ligne Bellecour Alais passant par Tassin (libération) serait parfaite ! Merci
La dernière station de la ligne E, va-t-elle être raccordée au Métro B ? Les bouchons du sud-ouest Lyonnais de Brignais, Pierre Bénite jusqu'à la Mulatière sont insupportables
la place Tessier et non pas vers le parc de la mairie dont la fonction "poumon vert" pourrait être ainsi dénaturée. Concernant le tracé, je plébiscite Bellecour plutôt qu'Hôtel de Ville avec, si possible, une extension sur Part-
Il me semble que le trajet partant de Bellecour est le plus approprié : l'interconnexion avec les autres lignes de métro est un facteur clé pour rendre cette ligne utile pour le plus grand nombre possible.
Il faudrait qu'il y ait une station au niveau de la promenade des tuileries qui est au centre de tassin. Une seule station à alai n'est vraiment pas idéal ni utile pour les gens habitant dans le centre et ne voulant pas prendre la voiture
long terme
Trion
Je vote pour le tracé passant par la gare de saint Paul , permettant de relier l'hôtel de ville .

Ce secteur est géographiquement assez grand, aussi, plutôt que de ne prévoir qu'une seule station de métro, ne vaudrait-il pas mieux envisager l'implantation de deux stations ?

Une station à Ménival, lieu déjà assez éloigné de la future station du Point-du-Jour, aurait le mérite de permettre de desservir ce quartier du 5e arrondissement, où résident de nombreux habitants. Les habitants de Tassin-la-Demi-Lune, proche du boulevard des Hespérides seraient également concernés.

Une deuxième station, au carrefour de la Libération, sur la commune de Tassin, présenterait l'intérêt de desservir tout ce quartier de Tassin.

Le métro irait ensuite au terminus prévu à l'Etoile d'Alaï.

Il serait bon également de réfléchir dès maintenant aux prolongations de la ligne E. Y-a-t-il sur le très long terme des prolongements envisageables ou envisagés ? Il serait utile d'y réfléchir dès maintenant, afin de les prévoir, au moins sur le papier, pour les habitants de Craponne, Francheville, Sainte-Foy...

Un raisonnement concerté, cherchant à mettre en avant et définir le bien commun pour tous, avec une réflexion sur l'optimisation du nombre de stations, pourrait faciliter l'élaboration d'un plan commun, partagé par beaucoup, de manière plus facile que l'argumentation sur le meilleur emplacement de quelques rares stations.

Un bus automatique permettrait de rejoindre directement Gorge de Loup, donc Bellecour et l'Est lyonnais, à partir de Ménival.

De saint Irenée un bus automatique pourrait desservir directement Perrache.

Belle cour serait desservi par un bus automatique à partir de Ménival.

Seul La Part Dieu semble poser problème à pâtir des 2 stations possible pour le Mo E

Aussi, le métro E doit relier Alaï à Bellecour, et être prolongé jusqu'à Part Dieu. Avec le développement des liaisons ferroviaires et donc de la gare de la Part Dieu, il est nécessaire de connecter la gare aux autres parties de la ville. Cela permettra aussi aux habitants de l'ouest de Lyon d'accéder au stade et à l'aéroport (et à bien d'autres destinations de l'est) en transport en commun (T3, Rhônexpress).

Je recommande les stations intermédiaires de St Irénée et Ménival qui sont actuellement mal desservies et

Je suis pour le tracé à partir d'hôtel de ville. Ça permet de décentraliser les transports déjà nombreux sur Bellecour et d'offrir un second point d'entrée au Vieux Lyon.

Bonjour,

Pour mon part, je préférerais le secteur de la libération.

C'est un carrefour qui draine beaucoup de monde et serait moins excentré que la constellation.

Ménival est en côte et est donc moins facile à atteindre à vélo.

Cordialement

P. Vivier

Je pense que proposer 2 arrêts à libération et ménival serait intéressant...

Je pense aussi qu'il faut penser à désengorger encore plus Tassin la demi lune et prévoir un parc relais et rallonger très vite la ligne vers Craponne, Marcy l'étoile (mon lieu de travail) et Charbonnières les bains...

Une suggestion : pourquoi ne pas utiliser les lignes de train (style le rer à Paris)?!

Je vote pour Bellecour par rapport à Hotel de Ville.

jamais pensés à long terme malheureusement à Lyon. C'est pourquoi il faut penser à ce tracé dès maintenant et ne pas faire du petit à petit comme cela est fait avec le Métro B. De plus, l'Est Lyonnais aurait besoin que le métro A se prolonge pour désengorger le Tram T3.

Mon avis

Pour rendre ce métro plus attractif, l'option Bellecour semble plus intéressante, elle permet de relier à la ligne A et D avec une seule correspondance.

Il serait intéressant de voir une prolongation de la ligne E vers la Part Dieu afin que les usagers de cette ligne puissent accéder rapidement au centre de la Part Dieu.

métro. Si les voiries restent dimensionnées pour accueillir le trafic routier actuel, la conversion vers le métro pourrait apparaître moins intéressante.

Il serait également intéressant de prévoir des places sécurisées pour des vélos dans chaque station afin de faciliter les interconnexions et l'intermodalité.

drainer une partie de la population de l'ouest lyonnais et réduire les temps de connexion de l'ouest vers Alaï (gain de 10 min)

lignes du réseau les plus importantes au niveau fréquentation). Rapidement, il faudrait que la ligne E soit prolongée à Part Dieu pour avoir enfin une liaison en mode lourd (donc rapide) entre la Presqu'île et le second centre névralgique lyonnais.
Au côté opposé, un prolongement au delà d'Alaï sera possible dès que la densité urbaine deviendra importante. Mais dans l'immédiat, une adaptation des voiries est à effectuer pour éviter la congestion automobile en heures de pointe. C'est à dire la réalisation de l'Anneau des Sciences tant attendu... Dans son
concentrer sur Bellecour
je préfère le tracé qui passe par Saint Paul puis Hôtel de ville car cela permet de rejoindre le campus de la Doua plus facilement et d'ouvrir l'ouest à l'est
Comment construira-t-on les parkings autos-motos-vélos à la station Alaï ?
Ne pas faire la même erreur qu'à Oullins ,c'est à dire un parking d'un seul niveau au sol,qui,naturellement,s'est avéré trop exigü et a absorbé un espace considérable ...
Enfin un métro pour l'ouest lyonnais !
Nous sommes les grands oubliés de la Métropole, plus soucieuse de faire se déverser place Bellecour les banlieues que de permettre à ceux qui travaillent de rejoindre le centre de Lyon autrement qu'en voiture.
bien desservi.
Le quartier Saint Irénée est en revanche moins desservi, notamment le soir, et pourtant il y a la résidence étudiant, l'ENSATT.
Avis d'ensemble:
Alaï- Libération/constellation - Point-du-Jour - Trion - Bellecour - Part-Dieu
Je soutiens toujours l'idée d'un terminus C20/C20E à Perrache et non plus à Bellecour: ceci permet sans investissement ni embauche d'améliorer la fréquence et la capacité sur le trajet C20.
Le dossier joint est la contribution du CIL Centre Presqu'île sur le projet de ligne de métro E
Aucun doute il faut un tracé Alai Bellecour
St Paul étant déjà desservi par le tram train
Je ne pense pas que l'implantation de cette ligne de métro va permettre de résoudre les problématiques des usagers de l'ouest lyonnais si l'on ne développe pas les lignes de bus existantes et notamment la ligne 14 pour une liaison correcte, rapide et régulière notamment entre Alaï et Francheville.
Qu'en sera-t-il également de la création d'un parking à Alaï ?
Sur les deux tracés proposés, celui vers Bellecour est de loin le plus intéressant. Le tracé vers Hotel de ville via Saint Paul ne présente que peu d'intérêt sachant que le tram train relie déjà Francheville a Saint Paul.
Habitant de Francheville le haut et rencontrant chaque jour de grosses difficultés pour rejoindre mon lieu de travail dans le quartier de Part Dieu , un terminus du metro à Part-dieu serait un énorme plus selon moi pour désenclaver l'ouest lyonnais.
Cordialement
Je participe au projet du nouveau métro
au delà.
De plus un parking relais pour les voitures à Alai ne va pas régler les problèmes de circulation dans le secteur
Il est donc indispensable de développer les modes doux et les liaisons en bus jusque là pour inciter les usagers
Bonjour,
Je vous informe que nous sommes favorables à la ligne de métro E
Cordialement.
L. THIBAUT
l'avenue.

Comme il va y avoir une nouvelle école au terrain des maraîchers, le choix de libération comme station naturelle s'impose d'elle-même.

Menival est lui aussi un passage clé desservant beaucoup d'habitants.

De plus libération et menival sont des grands carrefours avec bcp de places et de passages.

Menival est lui proche du supermarché Auchan et de ses écoles.

Constellation est proche de libération et est un petit carrefour.

Pour les raisons ci-dessus, libération et menival doivent être les futures stations.

Bel Air (arrêt Hôpital Antoine Charial) P+R 500 à 1000 places)

Gare d'Alai 3 min P+R 1000 places

Libération 5 min

Menival 7 min

Point du Jour 9 min

Saint Irénée 10 min

Bellecour 13 min

Place Guichard 16 min

Gare Part Dieu 18 min

Bel Air-Part Dieu 18 min

En voiture en HP : 35 à 50 min

En transport : C24+métro D+métro B : 40 à 45 min

La conclusion est vite faite...

Ce métro E, s'il voit le jour, sera bénéfique pour tout le monde ...

Tant sur le plan professionnel que pour l'immobilier

centre de Tassin

Mon choix de tracé est ALAI-BELLECOUR

IMPLANTATION DES STATIONS : Périmètre 1 (Libération+Menival)

desservi par 5 lignes de bus .

Je suis pour un terminus à Bellecour connecté aux lignes de métro A et D.

Je suis pour une station à Saint Irénée connectée aux lignes de bus C20, C20E, 46, 49.

court (comme c'est le cas pour confluence et la ligne A). Ainsi, un prolongement vers la Part-Dieu via le cours Lafayette serait indispensable pour relier l'ouest aux grandes lignes de TGV et de RER. Cela permettrait aussi de faciliter la circulation sur le cours Lafayette et répondrait aux différentes réflexions déjà abordées pour le métro sous celui-ci.

Je vote pour un arrêt à Menival !!!!

Bonjour,

L'implantation d'une station à Trion permettrait un accès plus facile au centre ville pour les habitants alentours.

En effet peu de bus descendent à Perrache et les dimanches soirs c'est encore plus rare!

Un parking relais est prévu à Alai

Prévoir un nombre de places suffisantes .

A titre d'exemple le parking relais de Gorge de Loup est toujours complet et inaccessible à partir de 8 heures.

Ce métro me semble indispensable car l'ouest de Lyon est mal desservi par les transport en commun. Il est toujours plus rapide de se rendre en ville en voiture que en bus et donc on ne prend pas le bus en général.

Je vote pour une arrivée à Bellecour car elle me semble plus judicieuse.

Le trafic sur l'avenue du CHATER à Francheville est vraiment trop important et cette ligne et les parking relais devront être pensés pour permettre une diminution de ce trafic.

La taille des parking relais doit être suffisante pour éviter la saturation que l'on constate tous les jours à Gorge de loup ou la gare d'Oullins ou il est impossible de se garer après 7h30 - 8h du matin.

Bonne journée

les memes erreurs que pour la ligne A à Perrache ou ligne B à charpente

Ce nouvelles ligne n'a de sens que si elle prévoit une relire l'ouest et l'est lyonnais en passant par des zones encore non servies de metro

Sur ce secteur , il me semble judicieux de faire une station à Constellation afin de rejoindre ensuite facilement le centre de Tassin la demi lune.

Cordialement,

TCL s'enrichit de bus dans l'ouest "

<https://www.leprogres.fr/rhone-69-edition-ouest-lyonnais/2019/04/05/l-offre-du-reseau-de-bus-tcl-s-enrichit-dans-l-ouest-lyonnais>

On est bien dans l'ouest ici avec l'enfer qu'on vit depuis plus de 10ans avec la ligne de bus Tcl 70 : pas de bus le dimanche matin, bus 70 constamment 10 à 20mn en retard ou qui ne passent pas car soit pannes, soit chauffeurs qui se trompent de route !

la connasse de président du Sytral se montre encore en photos sur l'article alors qu'elle est hideuse, elle continue d'ignorer la situation sur la ligne 70 ! car la 70 ne fait pas partie du dispositif !

quand vous appelez Allo TCL on vous répond que la ligne doit être améliorée mais que c'est retardé depuis des années car pas une prio pour les TCL !!!

Voici ma participation pour le tracé de la ligne E.

Je souhaite indiqué mon avis en favorisant le tracé Alai < > Bellecour avec dans la mesure du possible un parc relai à Alai.

paraissent essentiels :

- Les structures routières en amont de la ligne (Francheville, Craponne, etc.) sont déjà particulièrement saturées et il est primordial d'accompagner ce projet d'un renforcement massif de la ligne de bus C24 notamment. Il est tout aussi important de positionner des parcs relais en amont des voiries saturées (Grezieu la Varennes, Brindas...) et en interconnexion avec la ligne E via le bus.

- La ligne E devra être aussi efficace que la ligne D par exemple (trains toutes les 3 minutes). Elle est complémentaire mais non remplaçante de la ligne de train Brindas - Saint Paul qui n'a pas la même vocation ni la même efficacité.

- Je privilégierais un parcours vers les centres névralgiques de Lyon donc Bellecour et une prolongation vers la place Saint-Irénée, alors que la place Saint-Irénée est un lieu calme, au patrimoine historique précieux pour l'histoire de Lyon et j'ai l'impression qu'une station de métro à cet endroit dénaturerait ce petit coin qui fait village.

Le centre ville n'ont cessé d'augmenter depuis 25 ans en voiture et en bus. C'est souvent le trajet à pied (dont le temps, lui, n'a pas varié !) que je privilégie lorsque l'attente du bus C21 à Perrache dépasse 10mn !
Concernant le trajet à retenir pour la ligne E, je pense qu'il faudrait s'orienter vers la solution la moins coûteuse et la plus rapide pour gagner le centre-ville (Bellecour via Constellation). Mais la prolongation de la ligne jusqu'à La Part-Dieu serait beaucoup plus pratique pour de nombreux usagers. Les 2 solutions de terminus proposées actuellement nécessiteraient toujours comme aujourd'hui 2 changements pour rallier la gare de La Part Dieu, alors que ce site est accessible directement depuis des contrées beaucoup plus lointaines que le point du jour.

Cordialement

M. Bernot

La future ligne E doit répondre à plusieurs critères :économie, +facilité, +éviter la surcharge de Bellecour, +correspondance à SNCF, +éviter les doublons de St Just/Fourviere ++ c'est la station de Gorge-de-Loup:c'est la seule station qui répond favorablement à toutes les questions ! Il n'y a pas de discussions "possibles"!

Le métro E est une idée sincèrement utile et fortement attendue dans l'ouest.

En tant qu'habitant de l'ouest Lyonnais et fréquemment en voyage, il m'est difficile de me rendre à Part-Dieu sans prendre la voiture.

Il serait bienvenue voir essentiel de penser à un tracé allant jusque Part-Dieu.

Par ailleurs le tracé via Bellecour est préférable pour les connexions au métro A et D.

En effet, il est déjà possible d'accéder à la presqu'île par le bus ou tram-train mais ensuite les connexions pour Part-Dieu sont fastidieuses et moins efficaces que la voiture.

Cette idée est souvent évoquée entre habitant de l'ouest et je pense que la demande est largement présente. Cela permettrait ensuite de rejoindre l'aéroport via le Rhone-Express par exemple.

Cordialement,

Lafayette, Garibaldi, Part-Dieu, Vilette, Montchat, etc., et terminus 7 Chemins, voir au-delà. Si le tracé par Bellecour était préféré il faudrait idem considérer un prolongement vers Palais de justice, P-D, Vilette, etc. en imaginant un tracé passant rue de la République sous la ligne A, une station République-Childebert, Palais de Justice, etc.. La troisième variante est une jonction avec la ligne D à hauteur de Gorge de Loup, ce serait la moins onéreuse mais serait-elle la plus intéressante ? Eviter absolument le syndrome Charpennes, autrement dit le syndrome du cul-de-sac. Pourquoi aucune banlieue de Lyon n'est-elle reliée au centre-ville par le métro, que ce soit Saint-Priest, Rillieux-la-Pape, la Duchère, Bron ou, pire, Vaulx en Velin. Eloigner l'étranger ? Vieille

Le succès de ce métro ne pourra avoir lieu que si les connexions aux autres transports modes doux sont réfléchis fortement en amont :

- Prévoir un nombre significatif de stationnements sécurisés (cad dans un local fermé) vélo : le vélo électrique monte en puissance, prévoyez d'ores et déjà des centaines de places de parking sécurisées
- prévoir des espaces pour mettre son vélo dans le métro (comme cela se fait au Canada par exemple) et les accès (ascenseurs) adaptés
- prévoir des pistes cyclables sécurisées (et pas un simple "dessin de vélo" sur la voie des voitures) pour rejoindre les stations
- profitez des travaux pour revoir complètement le mode de circulation dans les rues qui seront de toute façon impactées /fermées par les travaux pendant qq années (mettre la rue Joliot Curie en sens unique avec de vrais trottoirs piétons sécurisés, par exemple?)
- renforcer la fréquence des bus C24 et C24 express, et prévoir des bus directs aux heures de pointe par exemple entre Grézieu-la-Varenne et Alai?
- prévoir des bornes de charges pour véhicule électrique
- prévoir un système de covoiturage, et de stop sécurisé

Je préfère Trion à St Irénée, car c'est un axe fort de trafic et plus peuplé.

Je préfère également Bellecour en terminus à Hotel de Ville, pour la meilleure connectivité avec l'Est Lyonnais et notamment pour aller vers Part Dieu.

Est-il possible de prévoir de supprimer la correspondance à Bellecour, en faisant continuer le métro sur la ligne D? Et ainsi d'avoir deux destinations pour la ligne D, depuis gare de Venissieux : Vaise ou Alai?

Cela pourrait éviter le creusement d'un deuxième tunnel sous la Saône en réutilisant celui déjà existant entre vieux Lyon et Bellecour?

Bonjour,

Je suis favorable à un arrêt à Constellation, bien situé entre Ménival et Tassin Centre.

Cordialement,

parking..

Il serait nécessaire de créer un arrêt près de Saint Foy.

concentration de ces quartiers est déjà très élevée et les transports y sont déjà bien présents.

Rejoindre Confluence puis Gerland / Debourg paraît plus judicieux ; ces quartiers modernes et en développement méritent de meilleures liaisons. Par ailleurs, l'interconnexion à Debourg permettra de joindre la Part-Dieu et plus tard les hôpitaux Sud.

Hôtel de ville me paraît une meilleure idée car Bellecour est déjà beaucoup desservi

Trion et Ménéval toucheraient plus de monde.

Avec l'arrivée du métro E, je voudrais aborder la question sociale et sa mixité. En effet comme on l'a vu avec l'arrivée du métro à Oullins ou dans le 7^{ème} à Gerland, le prix du l'immobilier s'est envolé. Alors certes, ce métro serait un atout pour le 5^{ème} en espérant que de nombreux automobilistes privilégient à l'avenir les transports. Mais qu'en sera-t-il des bas et moyen salaires ? Des locataires de ces quartiers qui travaillent dans le centre ou en couronne et qui vont voir le prix des loyers s'envoler.

Actuellement sur le Point du Jour et Champvert ? 5 projets immobiliers voient le jour (OGIC). Aucun à vocation "type logement social" et la mairie préfère choisir "l'investissement locatif". Le prix d'achat de ces appartements est inabordable sans un apport conséquent. Cela touche donc la classe basse et moyenne et inquiète de nombreux lyonnais qui comme moi, ont grandi au Point-du-jour, sont attachés au quartier et aimeraient continuer à y vivre sans flambée immobilière, les prix actuels étant déjà assez élevés. Je ne correspond pas aux critères pour obtenir des aides ou un logement social en locatif car je touche trop et je ne peux pas devenir propriétaire car j'ai un salaire très bas (dixit la banque).

Bien cordialement,

ci joint ma participation test

Concernant le tracé évoqué dans cette première présentation : les stations Alaï, Libération, Ménéval, Point du jour, St Irénée et Bellecour sont les plus judicieuses pour moi.

Pour la station Alaï, en plus d'un pôle multimodal décrit dans ce projet, il faudra absolument que la ligne puisse être prolongée à l'ouest au niveau de Francheville Bel Air voir même Craponne un jour.

La station Libération est la plus proche du centre de Tassin et permettra de desservir les lieux administratifs de la communes ainsi que les commerces.

Les stations Ménéval et Point du jour sont à mon sens obligatoires pour ce projet avec la densité de population et leurs situations géographiques.

Je privilégierai la station à St Irénée, en plus de l'institut chinois déjà présent dans ce secteur, nous aurons un bon flux de rabattement depuis le sud du 5^{ème} et Ste Foy. De plus, St Just est déjà desservi par le funiculaire actuellement qui pourrait être aussi amélioré.

La desserte de St Paul sera un doublon avec le TER qui sera sûrement un jour dans le pavillon du SYTRAL, comme ce fut le cas avec Rhonexpress avec la refonte des cartes territoriales en 2016.

Une arrivée à Bellecour permettra de mailler le réseau souterrain en offrant une connexion avec Villeurbanne et l'est Lyonnais avec le métro A et vers le sud-EST avec le métro D.

Néanmoins cette ligne doit être PROLONGÉE À PART DIEU et ce sera judicieux de faire cela dès cette 1^{ère} phase et de ne pas attendre des dizaines d'années supplémentaires (Quitte à ce que le tunnelier soit sous terre qu'il creuse jusqu'à Part Dieu cela reviendra moins chère!!!). La ligne créerait alors cette liaison directe en mode lourd tant attendu entre la presqu'île et Part-Dieu (Les travaux d'aménagement de C3 s'avéreront insuffisants à court terme!). Et le pôle économique et la gare sera accessible directement depuis l'ouest lyonnais et la

Il serait judicieux que le tracé passe par St Paul et Hôtel de Ville.

A l'heure actuel, depuis St Just c'est long pour aller place des Terreaux en transport en commun, alors que c'est plus facile pour Bellecour.

Une station place de Trion serait aussi très bien car aux heures de pointe il y a beaucoup de circulation, peut-être que cela réduirai ce trafic ?

Par ailleurs s'il y a une station à Trion, il faudrait imaginer une liaison piétonne avec le funiculaire pour justement rejoindre facilement la ligne D.

Voilà pour mon avis,
Merci de votre écoute !

Il me semblerai judicieux que la ligne se prolonge jusqu'a part dieux ca ouvrirai la parti est de lyon

A l'attention de Mme la Présidente du SYTRAL, Mme Fouziya BOUZERDA,
de la part de Monsieur Max VINCENT, Maire de Limonest,

Nous vous prions de trouver en pièce jointe copie de la délibération du Conseil Municipal de Limonest en date du 21 Mars 2019 émettant un vœu favorable en faveur de la variante numéro 2 du projet de ligne E du métro.

Nous vous en souhaitant une bonne réception,

Bien Cordialement,
Max VINCENT
Maire de Limonest

nombreux

site TCL pour se rendre de Francheville le haut à Bellecour, lorsqu'on a un travail plus loin, c'est pire que les banlieusards de Paris! Et quelle fatigue!

Les constructions débiles vers la part Dieu augmente le nombre de voyageur sur un endroit déjà très concentré.Affligeant.

Ce qui serait bien également c'est de pouvoir joindre Alaï et le haut de Francheville, on a l'impression d'habiter

Étant habitante de St-Paul je préférerais que le tracé passe par St-Paul. Ici, il faut aller jusqu'à St-Jean ou hôtel de ville pour avoir la 1ère station de métro. Il y a le bus C3, mais pour nous c'est une nuisance importante(moteur tournant pendant les pauses) et nous préférierions avoir un métro qu'un terminus de bus bruyant et polluant.

presqu'ile à l'ouest lyonnais. J'aurais une préférence pour le terminus Hôtel de ville car à l'heure actuelle, cette station est plus difficile d'accès que Bellecour.

Par ailleurs, habitant dans le quartier Saint-Just, je me rends compte que les commerces ont de plus en plus de mal à pérenniser leurs activités. Ainsi, je pense que l'implantation d'une station de métro à Saint-Just permettrait de donner un nouvel élan à ces commerces de proximité. Par ailleurs, j'espère que cette station permettra de désengorger la circulation dans le quartier.

Je pense qu'il est plus judicieux de mettre le terminus du métro E à Hôtel de Ville plutôt que Bellecour, car cela permettrait une connexion plus directe pour les habitants de l'Ouest Lyonnais. On pourrait donc avoir un trajet plus simple pour se rendre vers les Terreaux, la Croix-Rousse ou alors Charpenne.

Nous sommes très favorables à l'implantation du métro à l'Ouest Lyonnais avec une station qui desservirait Point-du-Jour.

Un quartier en pleine expansion mais qui est encore trop mal desservi par les transports.

Bien Cordialement

Très bonne idée d'enfin desservir l'ouest lyonnais avec un mode de transport efficace et rapide!
Mais l'ouest lyonnais ne se résume pas à la partie "sud" sur Tassin/Francheville, alors pourquoi ne pas envisager en même temps une 2e branche plus au nord (depuis Point du jour ou alors depuis Gorge de Loup sur la ligne D) pour desservir Ecully et Dardilly/Limonest qui sont notamment des pôles d'emploi très importants avec le Techlid ?

Je vis à Valmy et travaille du côté de Francheville Bel Air.
Ainsi, je prends tous les jours le bus C24.

Je me rends compte avec le temps que ces bus ne sont pas réguliers et ont du mal à circuler (voire ne circulent parfois par du tout), et que ces bus se voient parfois inondés de monde.

En effet, de plus en plus de personnes s'éloignent de Lyon où le prix des appartements montent mais continuent de travailler à Lyon. Ces personnes, plutôt que de s'embêter dans les moyens transports, préfèrent être dans le confort de leur voiture, faisant le même trajet que ces bus.

Pour inciter ces gens à prendre les transports, et ainsi diminuer la pollution, il peut sembler intéressant de poursuivre le futur métro, qui prévoit de s'arrêter à Alai, jusqu'à Francheville Bel Air, à la sortie de Craponne. A cet endroit est réunion tout un centre de loisir difficilement accessible en dehors du peu de bus qui y passe actuellement.

Vous remerciant de me lire,

Cordialement,

Je vous prie de trouver ci-joint la délibération de la commune de Lissieu expliquant se prononcer en faveur du scénario prévoyant l'itinéraire de Gare d'Alai vers Hôtel de Ville, cette variante intégrant deux interconnexions :
o A Saint Paul avec la Gare SNCF. En effet, la ligne TER Lozanne-Saint Paul dessert les communes de Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, Champagne, Dardilly, La Tour de Salvagny, Limonest, Lissieu, Dommartin jusqu'à Lozanne ; il convient de rappeler que la Métropole a approuvé dans le cadre d'un avenant au CPER le financement des études de cette ligne qui dessert toute la zone d'activités de Techlid, afin de réaliser les investissements nécessaires pour la ligne tram-train.
o A son terminus Hôtel de Ville, avec la ligne A vers Carré de Soie via Charpennes à l'Est, vers Perrache pour desservir la presqu'île au Sud, avec la ligne C vers la Croix-Rousse au Nord et avec la ligne importante C3 en direction de Part Dieu.

Un arrêt de métro serait parfait pour dynamiser le centre ville de Tassin

L'arrêt libération permettrait une excellente connexion aux lignes de bus déjà existantes.

Ce tracé serait un vrai plus pour toutes les personnes comme moi (ayant habité 2 ans près de Garibaldi et travaillant à Marcy) travaillant sur les sites Sanofi et Biomérieux de Marcy l'étoile (et Biomérieux Craponne (cf. Enquête PDIE faite chaque année)). Il inciterait je pense plus de salariés à emprunter les transports en commun. La fin de trajet Libération jusqu'au lieu de travail Sanofi/Biomérieux peut être envisagée en bus ou en vélo.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à mon avis.

Bonjour,

je pense qu'il est important de desservir Ménival ste Anne et Carrefour Liberation (stations à ces endroits)
En effet, habitante du quartier depuis plusieurs années, je constate que les bus sont remplis et débordés (C24 / C21) aux heures de pointes...Cela permettrait un meilleur trafic des voyageurs.
préférence d'un metro depuis Hotel de ville car Bellecour est déjà bien desservi depuis cette zone.

Merci
Elodie Guillot

J'espère que les parcs relais (autos et vélos) seront suffisamment conséquents pour ne pas se retrouver dans la situation de gorge de loup.

En effet à 07h30 il n'y a plus de place libre.

Cordialement

Ce serait bien que le métro passe par Tassin, le plus près possible de l'horloge. Cela éviterai les bouchons le matin! Alaï ne serait pas très utile selon moi.

Pour assurer un maillage cohérent, éviter de multiplier les correspondances et ainsi favoriser l'usage du métro, il est indispensable que le métro E passe par Part-Dieu.

Son potentiel d'usage sera ainsi démultiplié et il permettrait de rejoindre directement la presqu'île depuis part-dieu, ce qui manque cruellement aujourd'hui.

Ne concevez pas un métro à l'économie, donnez dès le départ l'élan nécessaire pour favoriser son usage.

La ligne E est un beau projet mais qui manque malheureusement d'ambition. Elle est présentée comme une ligne "de quartier", dont la seule finalité semble être de pouvoir descendre et monter de la colline. Cette ligne ne doit surtout pas s'arrêter en presqu'île, et aller sans attendre à Part-Dieu (et certainement au-delà). Le réseau lyonnais souffre déjà de lignes trop courtes, souvent en "baïonnette" qui obligent à de multiples changements. Arriver en métro depuis l'ouest à Bellecour impliquera pour la plupart des voyageurs 1 ou 2 changements supplémentaires avant d'arriver à destination.

La Part-Dieu est le pôle d'échange majeur de l'agglomération et n'a finalement qu'une seule ligne de métro, une 2ème ne serait pas du luxe.

Le tram n'est pas à la hauteur des échanges de et vers la Part Dieu, et de la taille de l'agglomération.

Le tram oui, mais en complément du métro, pas en remplacement.

Ne faisons pas de la ligne E une nouvelle ligne C.

Par comparaison, ce qui se fait à Rennes ou Toulouse, pourtant plus petites, est assez impressionnant en terme d'investissement et de développement du métro.

Que l'agglomération lyonnaise retrouve une ambition pour (re)développer massivement son réseau de métro et

que la connexion avec le tram-train déjà en fonctionnement soit optimale. Pour cela :

- intégrer dans la tarification TCL ainsi que sur les plans de transports le tram-train, comme c'est le cas en Île-de-France. Reprendre par exemple la dénomination "Tram express", on aurait ainsi symboliquement de "nouvelles" lignes bien mieux mises en valeur qu'elles ne le sont aujourd'hui (en ne les considérant plus comme des trains régionaux TER). La correspondance à Alaï serait ainsi simplifiée pour les voyageurs souhaitant continuer leur trajet au-delà sans prendre la voiture.

- En parallèle, privilégier l'itinéraire Bellecour avec une poursuite vers Part-Dieu dès 2030 afin de créer un métro E qui ne se dédouble pas avec le tram-train existant et également créer une ligne efficace dès son arrivée sur le réseau en désaturant les portions des lignes B et D permettant de rejoindre la Presqu'île via Saxe - Gambetta depuis Part-Dieu. Relier directement l'Ouest à la gare principale de l'agglomération peut avoir un impact sur la part d'automobiliste au niveau régional voire national, l'accès aux TGV et TER serait bien plus

aller dans son lycée bus, métro, train (....) et un fils au collège. J'habite Tassin, à la limite de Charbonnières. Le métro E, je ne le prendrai certainement pas souvent, pour moi, prendre le 98 ou 86, puis rejoindre Gorge de Loup et Bellecour est le plus simple. Pourquoi ne pas prévoir un ligne qui aille d'ouest en est? jusqu'à La PartDieu, car de Tassin, c'est le casse tête pour rejoindre cette gare. Bus, métro, re-métro ou tram, quand on a de jeunes enfants, trois valises, bonjour la galère, alors au lieu de prendre les transports en commun, on prend la voiture, un taxi

C'est ça l'avenir Alaï PDieu ! Soyons ambitieux!

Les transports en commun à Lyon, c'est bien pour aller en centre ville, mais moi qui habite Tassin, et travaille à St Genis Laval, limite Oullins, soit de porte à porte 9km, il me faut 20 minutes en voiture, mais 1h30 en bus, ou bus-métro..... 3 bus ou un bus, métro et encore un bus....

Ce serait très bien de développer les échanges entre vélo et métro : parkings à vélo sécurisé à chaque station importante ; aménager des pistes cyclables (et non bandes cyclables) sur tout le trajet du métro pour avoir le choix selon les horaires de prendre son vélo ou le métro.

Par ailleurs, prévoir pendant les travaux des aménagements pour les cyclistes. Trop souvent, ils sont complètement oubliés pendant les années de travaux. Par exemple, en ce moment même sur le trajet du T6 où il y avait que des voies cyclables (voie de bus, bandes cyclables, pistes cyclables) il y a 2 ans de cela. Aujourd'hui, c'est la cata : les vélos sont sur les mêmes voies en travaux que les voitures.

J'espère que vous ferez une belle place au vélo ! Ce sont des moyens de transport écologiques. Il faut développer à fond les deux !

Merci

Habitant le quartier de Ménival, je souhaite de tout coeur qu'il y ait bien une station dans mon quartier. Ce projet est fantastique ! Je ne comprends pas ceux qui s'y opposent. Enrichir nos quartiers, faciliter les déplacements... Que du ++++++

Grande préférence pour le périmètre de réflexion avec une station à Ménival

Merci

L'ouest lyonnais est un territoire qui souffre aujourd'hui d'une desserte en transport en commun insuffisante. Il est donc nécessaire de créer de nouvelles lignes structurantes sur ce territoire afin de limiter l'utilisation de la voiture individuelle et les nuisances produites par ce mode de déplacements.

Cependant, le projet du métro E ne me paraît pas adapté au territoire du projet qui est caractérisé par un urbanisme de faubourgs avec des flux qui se répartissent de façon équilibrée entre différents corridors de déplacements. Ce type de territoire aurait plutôt besoin d'un mode de transport d'une capacité intermédiaire, à l'image du tramway, pour assurer un maillage plus fin du territoire.

Le projet du métro E est estimé entre 1 et 1,2 milliards d'euros, en fonction des variantes, pour 60 000 voyageurs/jour et pour une ligne de 5 km. C'est un projet très onéreux qui ne répond que partiellement aux besoins de déplacements dans l'ouest lyonnais et ne dessert qu'une petite partie de ce territoire. De plus, son coût élevé ralentirait le développement des autres lignes de transport en commun structurantes inscrites au PDU 2017-2030. Enfin, le terminus de la ligne à Bellecour, ou à Hôtel de Ville, entraînerait des ruptures de charge pénalisantes pour les personnes désirant se rendre à la Confluence, à Gerland ou encore à la Part-Dieu, ce qui rallongerait les temps de déplacements et réduirait l'attractivité des transports collectifs.

Afin d'apporter une solution de transport en commun plus adaptée à l'ouest lyonnais et de desservir un périmètre plus large de ce territoire, je pense qu'une solution alternative avec un tramway partiellement souterrain devrait être étudiée.

Ce tramway s'amorcerait au pôle multimodal de Jean Macé (en correspondance avec les TER, le métro B, le tram T2 et les bus), desservirait Perrache et circulerait en tunnel des quais de la rive droite de la Saône jusque vers la mairie du 5ème arrondissement. A partir de ce point, le tramway circulerait en surface sur des voiries concernées par une procédure de mise à l'alignement dans le PLU de la ville de Lyon. Pour desservir plus finement le territoire de l'ouest lyonnais, trois branches seraient créées :

- la première vers le pôle d'échanges d'Alaï, comme proposé dans le projet de métro E,
- la deuxième vers le centre de Tassin, qui se débrancherait à Ménival et passerait par les avenues de Ménival, Brosset, Foch, Leclerc et l'esplanade des Tuileries,
- et la troisième vers Sainte Foy. Cette branche se détacherait, en souterrain, au niveau de La Favorite et déboucherait, en surface, sur la rue du Commandant Charcot avant de rejoindre le boulevard des Provinces et l'avenue Maurice Jarrosson à Sainte Foy. Elle se terminerait au niveau du Plan du Loup.

Nous sommes en faveur d'un tracé qui passe par Hotel de ville-Saint Paul-Trion-....

Nous habitons dans le quartier et cet axe nous intéresse d'avantage par les possibilités qu'il offre.

bonjour

Je suis en faveur d'un tracé Hôtel de Ville, st Paul, Trion, Point du Jour....

Ce tracé nous offre plus de possibilité, si cela pouvait être la continuité de la ligne c se serait idéal.

Nos attentes pour la ligne E : Bellecour/Trion/ Menival/Alaï. Éviter Point du Jour et St Irénée pour préserver ces quartiers.
lors très mal desservie par les transports en commun, essentiellement des bus, soumis aux aléas d'un trafic automobile toujours croissant. De nombreux habitants n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture, et les bouchons rendent les lignes de bus d'autant moins efficaces. L'irrégularité des lignes aux heures de pointe et les retards fréquents et parfois très conséquents n'incitent guère les riverains à monter dans des bus déjà bondés. C'est un cercle vicieux qu'il est urgent de rompre. Tous les quartiers du versant Ouest de Fourvière sont en pleine expansion. Les grues font sortir de terre de très nombreux immeubles dont les occupants vont devoir se déplacer, et les voies sont, comme les lignes de bus existantes, saturées. Le réseau de surface actuel ne sera pas capable de faire face à l'augmentation de la population, et il est donc nécessaire de trouver d'autres solutions. Le projet de ligne E est à ce titre parfaitement légitime et nécessaire. Il ne pourra toutefois être pleinement utile que s'il permet aux habitants des communes un peu plus éloignées (Francheville, Craponne, etc.) de pouvoir l'emprunter, et si les possibilités de parking à Alaï sont plus développées qu'à Gorge de Loup.
Station à St Irénée car il y a plus de place pour la nouvelle station
Je pense que cette ligne de métro devrait dès le départ se poursuivre jusqu'à la part dieu pour que le report modal soit maximiser . D'autre part cette ligne de métro E devrait par la suite se poursuivre jusqu'à saint Exupéry afin d'offrir une ligne rapide et efficace entre l'ouest lyonnais et le grand est de l'agglomération en passant par les pôles stratégiques que sont Bellecour part dieu et eurexpo. La gare de St ex sous utilisée pourrait devenir la troisième Gare de Lyon avec une liaison rapide entre l'hypercénètre de la métropole en métro.. C'est comme cela que l'on pourra décongestionner cette ville. Le centre vile prèsqu'ile sans voitures entièrement pietons c'est pour le siècle prochain?? Lisbonne à un métro reliant le centre ville a l'aéroport. Merci !
Dans les propositions de tracés, on nous propose une ligne raccordée au réseau à Bellecour ou Hôtel de Ville. Ce sont des nœuds de raccordement intéressants, mais qui ne répondent que partiellement au besoin. Ce qu'il nous manque, c'est un raccordement à Part-Dieu en transports en commun, or de Bellecour ou Hôte de Ville, il faut encore un changement. L'idéal serait donc, si l'on veut capter beaucoup de trafic, d'aller jusqu'à Part-Dieu en passant par l'une de ces deux stations. Cordialement,
Bonjour, Je suggère que l'entrée du métro se fasse sur la place du point du jour. C'est central.
Alaï -> Menival -> Bellecour -> Part-Dieu. Avec un parc relai à Alaï plus important que celui de Gorge de loup ne peut l'être. Et pour une ligne qui se veut pendulaire (déplacements journaliers domicile-travail) une ambition logique serait de desservir la Part-Dieu, quartier d'affaire de Lyon et qui a le projet de continuer à se dynamiser ! Rappelons qu'il n'y a qu'une seule ligne de métro à Part-Dieu, dont l'affluence va continuer à augmenter dans les années à venir.
peu d'années (bien avant 2030!) vu le nombre important d'immeubles de bureaux prévus à court terme (40 000 nouveaux emplois). De plus ce trajet permettrait de relier efficacement l'ouest et l'est de l'agglomération mais aussi l'aéroport Saint Exupery.

longtemps que l'on attendait une nouvelle ligne de métro. Une grande ville a besoin de moyens de transports performants et capacitaires.

Arrêtons un peu avec ces tramways : ils permettent certes une desserte fine du territoire mais qu'est-ce qu'ils sont lents !!!

Ne reproduisons pas les erreurs du passé et soyons ambitieux sur son tracé dès maintenant. Il est impératif que ce métro aille à la Part-Dieu dès maintenant.

Pour rendre les transports en commun attractifs, il faut qu'ils soient plus performants que la voiture. Or, si l'on prévoit 2 ruptures de charges comme prévu dans le projet initial, il n'y aura pas de report modal de la voiture vers le métro.

D'autre part un prolongement futur coûterait bien plus cher que s'il était réalisé dès maintenant.

Je suis favorable à un tracé qui passe par Hôtel de Ville. Mais pourquoi ne pas créer une station à vieux Lyon qui permettrait d'avoir une correspondance avec la ligne D ?

Ce tracé permettra de desservir le quartier de Saint Paul qui est mal desservi actuellement et de capter une clientèle plus large. Cela permettra aussi d'avoir une connexion avec le tram-train de l'ouest, et d'offrir à terme une liaison rapide et directe entre le centre-ville et la part-dieu.

Avec une station à Vieux Lyon et un prolongement à la Part-Dieu, cela permettrait d'être en interconnexion avec toutes les lignes de métro et de tramway (à part le T2), et d'avoir une liaison avec la SNCF et Rhonexpress, et ainsi de limiter les ruptures de charges.

Enfin les contraintes techniques d'exploitation sont plus simples, avec des pentes plus faibles et des stations moins profondes, que sur une solution vers Bellecour.

Bonjour,

Pour desservir le centre de TASSIN, une station au carrefour Libération est nécessaire.

choix n'est pas normale : Veux-t-on éviter cette solution????

pourtant, le raccordement à GORGE-de-LOUP a tous les avantages:

Répartition judicieuse du trafic voyageur

Gare SNCF à proximité

Evite absolument la-Pardieux et ses commerces saturés ,car il n'y a pas que ce lieu impossible à fréquenter

!!

H. de Ville trop petit

Evite le doublon avec funiculaires

Un cout "bien-bien-bien" moins élevé: la moitié ~~ (c'est nous, con-tribuables qui payons!!)

Réanimera le quartier de Vaise!

Pour continuer sur l'Est lyonnais, pas besoin de faire des "queux" à Bellecour!!

Les études de faisabilité n'ont pas approfondi les solutions alternatives au métro Le tram-train de l'ouest lyonnais, avec tarification unique, pourrait offrir des fréquences attractives si on doublait le tunnel des 2 amants. Cela drainerait des habitants dans un périmètre de 20 kilomètres autour de Lyon. La solution tramway envisagée par le Sytral prévoyait de passer sous les fleuves. Une alternative étudiée par LMTP proposait de partir de Perrache et de monter partie en viaduc et partie en tunnel vers Trion, ce qui diminuerait le dénivelé d'une vingtaine de mètres et permettrait de ne pas dépasser une pente de 7%. Une solution télécabine partant de Perrache ou de Confluence n'a même pas été envisagée. La solution BHNS n'a pas non plus été envisagée. Les besoins de l'ouest lyonnais : Un transport périphérique type RER permettant de rejoindre Dardilly et Limonest (et +) De prendre les passagers plus loin que Alai (décrochement du tram train à Cachenoix pour aller vers Vaugneray) Je ne vois pas la justification d'une ligne métro E compte tenu de l'affluence annoncée. Cette réalisation se fera aux dépens d'autres investissements budgétés pour les TC Jean Louis Joannin
résidentiel de Sainte-Foy-les-Lyon.
Je suis pour la création de stations à Ménival et au Point du Jour avec un terminus à Bellecour
Je suis une habitante d'Alai depuis une petite dizaine d'années. Je constate que tout se "bétonne" dans le quartier avec de plus en plus de constructions. Je souhaite donc attirer votre attention sur le fait que ce projet que nous attendons tous avec impatience doit être fait en essayant de préserver un maximum l'environnement et notamment intégrer le plus d'espaces verts possible afin que ce nouveau pôle intermodal ne ressemble pas à celui de Gorge de Loup, gris, triste, peu accueillant et sans espace réellement paysagé. Je pense en effet, outre l'esthétique des lieux, que les espaces verts seront un poumon pour le quartier. Les véhicules sont de plus en plus nombreux et la circulation sera probablement accrue. Merci d'avance, Sincères salutations
Un prolongement à Gare Part Dieu en vue de proposer une liaison directe et rapide depuis l'Ouest et la Presqu'île, qui manque cruellement aujourd'hui, serait pertinent.
Je pense que Bellecour est un site facile à aménager pour la future ligne E car il y a plus d'espace libre en souterrain. Et si cette ligne est automatique... ce serait cool!
J'habite au 101 Avenue Barthélémy Buyer. Nous sommes vraiment mal desservis par les transports, les bus passent peu souvent et sont rarement à l'heure. Nous avons l'impression d'être oubliés. Une station à Trionce serait bien, avec un service de bus efficace, ce serait encore mieux. Cordialement, S. Leblanc
Départ de alai jusqu'à Bellecour. Bien prévoir les parkings en conséquence
Il me semblerait plus logique de faire une station à Libération sinon 2 stations très proches
Je pense que Saint Irénée serait plus judicieux car Trions station proche de Saint Just où il y a déjà plusieurs transports en commun ce qui n'est pas le cas de St Irénée
Le terminus à Bellecour me semble plus pratique pour les habitants de l'ouest lyonnais

Bonjour,

Voici ma ligne "E" à moi (voir le dessin en pièce jointe) :

- 1 : station Saint-Paul
- 2 : station Hôtel De Ville
- 3 : station Cordeliers
- 4 : station Préfecture ou Bourse du Travail (je ne suis pas trop regardant...)
- 5 : station Part-Dieu
- 6 : station Maisons-Neuves
- 7 : station Jules Grandclément
- 8 : station Hôpitaux Est

.....et s'il reste un peu de sous, on peut envisager une prolongation vers 9 : Bron Hôtel De Ville ????

Merci de ce que vous pourrez faire

Cdl't.

le Funiculaire alors que la station à Saint-Irénée permettrait de drainer des passagers en provenance non seulement du secteur Saint-Irénée proprement dit mais aussi de la rue du Commandant Charcot, de la rue Soeur Bouvier, de l'avenue Vallioud. Tous ces habitants étant trop éloigné de la place de Trion pour trouver un intérêt à la station.

Pour le terminus, je préfère la place Bellecour qui est reliée déjà aux métros A & D et permet ainsi une liaison entre l'ouest et l'est lyonnais. Il existe des flux réguliers de passagers qui ont besoin de cette liaison, il ne semble pas exister de flux réguliers entre l'étoile d'Alaï et Caluire donc une connexion par l'hotel de Ville avec

Bonjour

Je souhaiterai une station a Menival car il s agit un grand carrefour très saturé aux heures de pointe (plus qu'à la Constellation ou à Tassin). Cela desengorgerait ce quartier . Pour les piétons, l air est irrespirable.

Merci pour votre attention

Cordialement

Mary Sanchez

Cela permettrait notamment de désengorger la circulation autour de l'horloge de Tassin et à l'entree de fourviere aux heures de pointes.

Bravo pour ce projet! Je soutiens le tracé vers Bellecour.

Bonjour

Je trouve ce projet parfait, dans le 5ème nous manquons vraiment d'une ligne de métro. Je suis vraiment pour ce projet et encore plus pour une station de métro sur la place de Trion qui pourrait dynamiser cette place.
Cordialement

Je vis près de l'arrêt Dauphiné Lacassage, une véritable zone blanche en termes de transports en commun rapides (tram, métro), aucune ligne directe pour rejoindre la civilisation qui vit de l'autre côté de la gare (cette gare qu'on est obligés de traverser systématiquement, un enfer, pour des correspondances complètement incongrues).

Trion

(Presqu'île et Part Dieu) ne dispose d'aucun matériel rapide et de grande capacité. Il serait très utile d'envisager d'étendre cette nouvelle ligne de l'ouest lyonnais jusqu'à Part Dieu dès le début. Autant anticiper dès maintenant, cela éviterait des couts liés à recreuser des puits pour le tunnelier, et retoucher encore le sous sol de la Part Dieu.

Il serait aussi intéressant d'envisager une prolongation jusqu'aux hôpitaux est, une grande quantité de

Je préfère le tracé via la gare st paul.

Un arrêt à St Irénée aurait comme avantage de connecter au métro une partie de la ville actuellement assez éloignée d'une station à l'inverse des habitants de Trion qui sont déjà à proximité du funiculaire et pas si loin de Gorge de Loup sachant que si le point d'arrivée est Bellecour, nous aurions vraiment 2 moyens de transports avec la même destination à proximité.

St Irénée permettrait réellement de réorganiser / favoriser les transports des habitants de part et d'autre de la rue du Commandant Charcot et du Nord de St Foy incluant une résidence étudiante et de nombreuses écoles et ainsi de désengorger cette partie de la ville qui s'oriente vers Choulans. Trion ne permettrait pas la même résultat.

Par ailleurs, pour le futur, il sera toujours plus facile de créer des parkings autour de St Irénée que de Trion.

Concernant le choix de la station d'arrivée, il me semble que la facilité d'accès à la Part Dieu doit être le critère à privilégier (lieu de travail important).

Cordialement.

souhaite une station à ST IRENNE plutôt que Trion (proximité de mon domicile)

A ce jour j'habite à Carrefour libération. Je ne souhaite pas avoir un arrêt à cet endroit car cela ferait changer le quartier mais à Alaï ce serait parfait. Concernant le tracé je trouve que vers Bellecour c'est mieux qu'Hotel de ville car il y a plus de correspondance.

Merci de nous demander notre avis !

pour rejoindre par exemple Gorge de Loup depuis Alaï: remonter jusqu'à Hotel de Ville puis devoir redescendre à Bellecour pour prendre le métro D.

En revanche, avec le terminus Bellecour, on obtient une répartition des lignes de métro en étoile, bien plus logique spatialement parlant.

Avec le terminus Bellecour, non seulement Part-Dieu serait plus proche comme vous l'évoquez, mais aussi Perrache et toutes les connexions vers l'Est de la ville! Certes le scénario Hotel de Ville permet une connexion avec la ligne A direction Vaulx-en-Velin, mais le scénario Bellecour également, avec le même nombre de changements à effectuer, et certainement pas une grande différence en termes de temps de trajet.

que sa très grande clarté, capable de répondre aux attentes de tous types de publics. Le choix des variantes préférentielles est très bien documenté. L'objet de ces quelques lignes est de souligner certains éléments sur les deux terminus envisagés, et de suggérer que soit rapidement étudié, au même niveau que les études actuelles, la possibilité d'un prolongement à la Part-Dieu Hôtel de Ville ou Bellecour ? Si l'on compare les deux terminus d'Hôtel de Ville et de Bellecour sur la base des éléments des pages 53 et 55, le terminus Bellecour apparaît meilleur sur la plupart des critères. Ce terminus est plus central en presqu'île, et il connecte la ligne E non seulement à la ligne A, mais aussi à la ligne D, la plus fréquentée du réseau. Cette connexion à la ligne D est un avantage majeur par rapport au terminus Hôtel de Ville. La ligne D permet un accès très rapide au nord-ouest et au sud-est de l'agglomération, et, à Saxe, un accès à la ligne B qui ouvre sur une desserte très efficace vers le sud de l'agglomération, Gerland, Oullins et au-delà. Et Part-Dieu ? Un des aspects importants qui n'apparaît pas dans le dossier, est le prolongement éventuel de la nouvelle ligne vers l'est, évoqué lors de la concertation y compris par certains élus de l'Agglomération. En effet cette ligne, dans le projet actuel, sera très courte (6 km), pour un coût de construction particulièrement élevé et une fréquentation toute relative, due en partie à sa faible longueur. Il est singulier de commencer une ligne par une extrémité sans inclure la partie centrale, en général la plus fréquentée. Un prolongement jusqu'à la Part-Dieu, améliorerait beaucoup l'intérêt de cet investissement. Si l'on considère le projet actuel comme une première phase d'une nouvelle ligne E structurante de l'agglomération il faut se poser la question de l'optimisation de cette phase : faut-il s'arrêter à Bellecour ou aller tout de suite jusqu'à Part-Dieu ? La section Bellecour-Part-Dieu a certainement une rentabilité socio-économique supérieure à celle du projet actuel, et sa réalisation ne pourrait qu'améliorer la rentabilité de l'investissement prévu. Les prolongements à l'est de Part-Dieu auront sans doute des taux de rentabilité moins élevés. L'optimum pour cette première phase semble bien être d'aller jusqu'à la Part-Dieu. De plus cette section supplémentaire répondrait enfin à la question récurrente d'une liaison rapide entre les deux pôles commerciaux principaux du centre-ville : Presqu'île et Part-Dieu. Son étude est aujourd'hui urgente car le pôle de Part-Dieu et la gare SNCF connaissent des transformations et un développement impressionnants. Leur desserte par la ligne E serait un vrai plus dont il est essentiel, dans cet environnement très complexe et rapidement évolutif, de préserver la faisabilité. En conclusion, avant toute décision définitive sur la réalisation du projet objet de cette concertation, il paraît
Voici mon avis pour la future ligne E. Je pense qu'un trajet alai bellecour est plus avantageux qu'un trajet alai hôtel de ville car bellecour permet une correspondance avec les deux lignes les plus utilisées, la d et la A, la d étant la ligne majeure (ainsi que de nombreux bus) . Sincères salutations Marjorie CONESA
Je pense que doter le quartier de Saint paul d'un accès à Hotel de Ville par un métro est judicieux ! En effet l'arrivée de cette gare est desservie seulement par des bus, certes de lignes fortes... Mais cette connexion est à mon sens plus logique que d'arriver à Bellecour !
Il serait bien que le metto aille jusqu'à part dieu par cours lafayette si possible
cher? Ça mériterait d'être étudié. D'autre part, le tram train de l'ouest lyonnais pourrait être amélioré en passant sous compétence du Sytral et non plus SNCF/région pour desservir mieux ce secteur vers le centre ville en interconnectant la ligne actuelle par un nouveau tronçon urbain depuis Gare Saint Paul vers Part Dieu en passant par Bellecour. Enfin pourquoi un métro cher à l'ouest et des bus à l'est et au nord (voir les dernières évolutions des projets de liaisons vers Trévoux et Pusignan)? Bien que sous compétence également de la région, pour les usagers et le développement des territoires, un mode ferré serait plus efficace en terme de report modal. L'argent économisé à ne pas faire le métro Et pourrait favoriser l'évolution des projets de liaisons vers la grande
La difficulté actuelle est plus la traversée de lyon que l'arrivée vers le centre. Le passage par hotel de ville est en toit cas le plus approprié Lionel

Le tracé via St Paul permettrait de désenclaver ce quartier très pauvre en transports en commun et de "raccrocher" la gare TER au réseau TCL. Merci !
actuellement que sur deux lignes de bus. Il me semble plus important de désenclaver les quartiers mal desservis plutôt que de chercher à multiplier les correspondances dans les quartiers qui en ont déjà :) Merci !
Le trajet le plus approprié me semble passer par Menival et arriver à Bellecour, en raison des densités de populations et des dessertes aux futures stations.
comme usagé régulier des transports en commun entre le Point du Jour et le centre ville je trouve ce projet absolument nécessaire. Les bus des lignes 46 et C21 sont bondés aux heures de pointes et par conséquent cette nouvelle ligne sera un véritable soulagement.
Concernant le tracé l'option Alai - Bellecour me semble la plus simple avec une station à Trion pour la proximité place des compagnons de la chanson. Je souhaite donc réagir par rapport à l'information de la taille d'une station de 80m sur 25m, par rapport aux places B. Tessier et des compagnons de la chansons qui ne doivent faire avec la voirie qu'une trentaine de mètres. En conséquence, la station "débordera" nécessairement de ces places. Le choix entre B. Tessier et Compagnons de la chanson est donc quasi identique. Personnellement, je me dis que l'option du parc est la meilleure en termes de désagréments lors de la construction mais je comprends la problématique de proximité avec le coeur du point du jour. En tout cas, merci pour cette outil de consultation.
Je suis pour la création d'une ligne de métro E depuis Alaï. Cependant doit être prolongée jusqu'à la Part-Dieu en passant par Bellecour au risque de saturer encore plus les autres lignes de métro. Bellecour est le meilleur choix car on a une correspondance avec le métro D et A et l'insertion urbaine est plus aisée qu'à hôtel de ville. La Part Dieu permettrait une correspondance avec le métro B et d'avoir un autre moyen de rejoindre le deuxième quartier d'affaire de France.
Vous trouverez ci-joint la délibération 2019-03-12 du conseil municipal de Francheville du 28 mars 2019. Cette délibération porte sur l'avis de la commune de Francheville concernant la concertation préalable à l'implantation d'une ligne de métro sur l'Ouest Lyonnais. Cette délibération est également transmise par courrier à madame la Présidente du Sytral. Cordialement,
après investigation du secteur Alaï et vu le développement démographique des secteurs Craponne, Francheville Bel air, Grézieu... Je pense qu'il serait important de décaler le terminus de la ligne E du métro du secteur Alaï au secteur Francheville Bel air. Il y a beaucoup de place au niveau de l'ancien centre de l'UCEAR qui a migré dans une autre commune et n'a plus d'activité dans le secteur. Ceci permettra de désengorger au niveau des voitures l'axe craponne-tassin et de préserver ainsi l'espace vert
Je pense que le choix de St Irénée serait plus judicieux que Trion principalement pour les raisons suivantes: - Trion ne dessert que le quartier de Trion alors que St -Irénée est également ouvert sur Sainte-Foy - Proximité de la résidence étudiante, de la Favorite, de St Marc, de l'icof, de l'école de cinéma, de la clinique Charcot... - Absence totale de liaison autre que bus alors que Trion bénéficie déjà du funiculaire St-Just - Facilité d'accès de St Irénée alors que Trion est déjà complètement bouché. Cordialement,

Je pense que le tracé via Bellecour est préférable, ET Il serait très judicieux de prolonger le ligne jusqu'à Part-dieu dès le début, afin de profiter du tunnelier , ce qui permettrait d'optimiser les coûts. De plus, l'évaluation socio-économique sera certainement meilleure que celles des 2 scénarii étudiés, car il y'aura beaucoup de passagers supplémentaires pour un coût de prolongement qui sera en % plus faible par rapport aux coût total des travaux du métro E. Il faudrait étudier la connexion de ce prolongement avec le métro B, de préférence au niveau de place Guichard (plutôt que Part-dieu qui cumulerait bien d'autres usages). Ce prolongement permettrait de réaliser une vraie ligne de métro avec maillage aux autres TCU, desservant la presqu'île ET part-dieu, permettant en même temps de diminuer le nombre de voyageurs de la ligne D entre saxe et Bellecour (tronçon saturé actuellement), et de combler le manque d'infrastructure lourde TCU entre ces 2 pôles. La construction du métro doit se faire sur un grand linéaire en une seule fois, afin d'éviter des prolongements très coûteux pour quelques km ensuite (exemple du métro B vers hopitaux sud).

Il serait aussi judicieux de prévoir un tracé rapide en site propre (non engluées dans la circulation routière) pour

Je souhaite exprimer ma préférence pour :

- le tracé Alaï / Bellecour
- le secteur Constellation (à Tassin-la-Demi-Lune)

Un arrêt Saint-Irénée serait plus pertinent car - ce quartier est moins bien desservi et moins connecté au réseau que le quartier Trion et desservirait un périmètre plus important autour de la station (Sainte Foy, Saint Irénée avec les futures constructions prévues sur e quartier dans les années qui arrivent.

De plus, ce serait plus adapté avec la vie étudiante du quartier avec la résidence universitaire, la Favorite etc.

Je souhaite que la ligne E parte de Bellecour pour Alaï.

Merci beaucoup.

je souhaite juste rejoindre les avis portant sur un terminus à l'arrêt "BELLECOUR", puis un prolongement vers l'arrêt "PART-DIEU" semble également répondre aux besoins des usagers de l'Ouest lyonnais et conforter le dynamisme de ce quartier insufflé par son renouveau en cours.

Merci beaucoup pour ce dossier très complet.

Comme beaucoup, je préfère le tracé via Bellecour qui permet un éventail de choix de correspondance plus conséquent, en particulier une correspondance direct avec la ligne D.

Neanmoins, il me semble primordiale d'étudier en même temps un prolongement de la ligne vers la part-dieu: c'est le poumon économique de l'agglomération et une plateforme de correspondance extra ordinaire.

Pour sur, cela diminuera de beaucoup le nombre de voiture sur les routes! De plus, on gagne un moyen de transport lourd direct entre la presqu'île et part-dieu ce qui fait cruellement défaut depuis le début.

Et pourquoi pas envisager (à plus long terme) un prolongement de la ligne vers l'est (c3).

intéressant de partir de Bellecour et prévoir arrêt piscine D'Alaï

Car il y a beaucoup trop de voitures sur Le secteur , trop de bruit

importante que dans le reste de Lyon (7500 hab/km² contre 10500 hab/km² en moyenne à Lyon ou Villeurbanne). De plus, un moyen de transport lourd dessert déjà l'ouest et l'est de la zone respectivement le tram-train à Alaï et le funiculaire à Fourvière et Saint-Just.

Une solution alternative consisterait en :

-l'aménagement et le renforcement des lignes de bus fortes C21 et C20E

-l'intégration complète des tram-trains de l'Ouest lyonnais dans les TCL avec par conséquent une intégration tarifaire et une exploitation à la charge du sytral.

Part-Dieu, SANS ATTENDRE 2035-2040...

Il serait bien, à présent, que les responsables (de nos sous...) engagent une réflexion à ce sujet : les prolongements par petits bouts de la ligne B, prolongée successivement à Saxe-Gambetta, puis à Jean-Macé, puis à Gerland, puis à Oullins, puis à Saint-Genis sont l'exemple à ne pas suivre.

Et le Sytral, tout en restant bon gestionnaire, s'honorerait de tenir compte des avis exprimés : ce sont ceux d'habitants directement concernés, qui subissent au quotidien un service insuffisant, très loin des standards des trams et métros qui desservent d'autres secteurs de l'agglomération.

Pourquoi pas, donc, en un seul jet :

ALAI

LIBERATION

MENIVAL

SAINT-IRENEE

BELLECOUR

SAXE-LAFAYETTE ?

PART-DIEU ?

.desserte de la Part-Dieu : 2 lignes de métro, ce ne sera pas de trop, vu les trafics actuels et ceux escomptés avec l'énorme développement en cours : nouveaux logements, nouveaux bureaux, nouvelles tours, nouveaux hôtels, énorme extension du Centre Commercial qui compte bien faire passer de 34 à 40 millions le nombre de visiteurs annuels...

.desserte d'un quartier, Saxe-Lafayette, au carrefour de ces deux grands axes, où le trafic est là, avec, accessoirement, connexion au C3.

.desserte de Bellecour, que beaucoup d'habitants de l'Ouest lyonnais attendent, pour une bonne connexion avec les lignes majeures A et D.

Et la question de la rentabilité (même si l'on sait que les transports en commun le sont rarement) se posera sûrement avec moins d'acuité : tout Lyonnais qui utilise le réseau, et qui voit les impressionnants flux de voyageurs à Bellecour, ainsi qu'à Part-Dieu, peut se laisser à imaginer le nombre d'entre eux qui emprunteront le tronçon Bellecour - Saxe-Lafayette - Part-Dieu...

Combien de fois depuis plus de 20 ans a-t-on lu, entendu, vu, dans les médias locaux, journaux, radios, télévisions régionales (Paris se fiche bien d'aider les réseaux de Province) que LA LIAISON QUI MANQUE, C'EST UNE LIAISON DIRECTE BELLECOUR - PART-DIEU ?

Ce quart Sud-Ouest, desservi uniquement en bus lents et englués dans des voiries étroites et irréguliers (qui peut dire le contraire ?) mérite donc amplement qu'on le desserve correctement, à l'image des autres quartiers déjà pourvus en stations de métro.

Je ne comprends pas l'utilité de la ligne de métro E. Il me semble que le réseau TCL se constitue sans tenir compte des lignes de train existantes. Le métro E serait plus ou moins parallèle au tram-train de l'ouest lyonnais, qui deviendrait inutile (du moins la ligne Brignais – Saint-Paul) si cette ligne voyait le jour. Ce qui frappe les yeux sur mes plans train+métro+tram de Lyon (voir pièces jointes ou <http://www.pascal-frerebeau.com/maps.htm>), c'est qu'une liaison entre le tram-train de l'ouest lyonnais et la ligne de tramway T3 est nécessaire, soit en souterrain (RER classique), soit sous forme de tram (modèle de Karlsruhe). T3 deviendrait un tram-train géré par la SNCF, mais il serait possible de le prendre avec un titre de transport TCL (comme cela se fait déjà à Grenoble). Pour l'instant, les lignes de tram-train se rejoignent à l'ouest de Lyon et forment un tronc commun, mais celui-ci s'arrête brutalement à Lyon Saint Paul, sans possibilité de correspondance digne de ce nom (il y a le bus C3, qui ne passe pas vraiment par Part-Dieu). Ce prolongement du tram-train entre Saint-Paul et Part-Dieu est le chaînon manquant du réseau de transport de l'agglomération lyonnaise, alors que le métro E rend obsolète ce qui existe déjà, de mon point de vue.

15 minutes du TGV et de tous les trains régionaux, et en faire un maillon essentiel des transports en commun de la Métropole.

un prolongement jusqu'à Craponne doit s'envisager dès maintenant.

je suis pour la ligne E si possible reliée à la part Dieu . mais par économie Perrache sera préférable . Importance de toutes les interconnexions à Alai pour gonfler le débit quotidien.

Station point du jour au niveau du parc de la mairie du 5 ième.

1- Enjeux : RÉÉQUILIBRER LA MÉTROPOLE

Pour des raisons historiques et géographiques, le point de gravité de la Métropole se déplace, depuis ces dernières décennies, toujours plus à l'est.

L'ouest est devenu résidentiel et l'est économique, entraînant un flux pendulaire important ouest/est pour aller travailler puis est/ouest le soir.

Cette nouvelle ligne de métro ne doit pas accompagner ce flux pendulaire mais il doit favoriser le développement économique harmonieux de la Métropole en reliant l'ouest lyonnais à l'ensemble de l'aire urbaine, régionale et nationale.

2- Adosser ce métro aux réseaux TER, TGV

La gare historique de l'ouest lyonnais est la gare de Perrache qui est la porte ferroviaire ouest et sud de la métropole; dotée d'une Gare routière, elle est un espace multimodal à pérenniser et à développer.

3- Propositions :

Deux cartes valent mieux que de long discours (cf pièces jointes)

Création d'une ligne E : Charial/Alaï/Ménival/Saint Irénée/Gare Perrache/Gare Jean Macé

RELIER LE MÉTRO E A LA GARE DE PERRACHE, plutôt que de se relier à Bellecour ou à l'Hôtel de ville, Ce tracé permettra :

à l'ensemble des rhônalpins d'accéder au pôle économique de l'ouest lyonnais (SANOFI, BOIRON...)

aux habitants de l'ouest d'accéder à une gare TER et TGV (Perrache) sans changement de métro

de croiser la ligne A et la ligne B

le développement économique de l'ouest lyonnais

d'accéder au pôle commercial confluence

de rééquilibrer les flux afférent et efférent, (les voyageurs de saint Etienne, Clermont, Roanne, Bourgoin, Belfort, Vienne, Toulouse, le puy en Velay, Macon... pourront ainsi avoir accès à deux lignes de métro A et E.

B) Étendre la ligne E jusqu'à Francheville-Craponne (site Antoine Charial)

pour son prolongement sur la Part Dieu et l'est de l'agglomération.

La station Trion à Saint Just serait plus centrale et animée que Saint Irénée.

Les stations Ménival puis station Libération seraient plus équilibrées pour l'ensemble de la ligne par leur distance inter-station.

Faire de Bellecour une hyper station comme chaque grande ville. Un point unique pour toute correspondance. De plus je suis d'accord pour que le métro E rejoigne la gare de la part Dieu

Néanmoins, je ne comprends pas bien le tracé passant par Saint-Paul.

En effet, la SNCF a récemment rénové toutes ses lignes de l'Ouest Lyonnais (électrification, nouvelles rames, etc...) et, que ce soit de Brignais, Saint-Bel ou encore de Lozanne, TOUTES transitent par la gare de Tassin-la-Demi-Lune ou Ecully, à environ 2 kilomètres d'Alaï, pour TOUTES arriver à Saint-Paul.

Par ailleurs, les points d'arrivées sur Lyon (HDV ou Bellecour) sont saturés aux heures de pointe. Que le métro E y passe est un point important ; que ce soit son terminus semble peu pertinent. Ne vaut-il pas mieux pousser jusqu'à la Part-Dieu, qui est LA (nouvelle) gare de Lyon et qui est aussi le point principal de connexion aux autres modes de transport (TGV, train en direction de l'Aéroport de Saint-Exupéry, tramways, etc...), sans oublier le CC lui-même ?

Bien entendu, il y a la faisabilité du projet (géologique, économique, etc...). Néanmoins, ce projet nécessite quelques ambitions pour réellement désenclaver l'Ouest Lyonnais. Non ?

Et peut-être préserver la nature en oubliant le contournement Ouest de la Métropole...

Je me risque à un tracé (sans doute irréaliste et coûteux) : Alaï, Mairie de Tassin, Point-du-Jour, Saint-Irénée, Bellecour, Servient, Part-Dieu.

Une concertation sur un aussi grand projet, c'est plutôt une bonne idée.

Mais comme le présentent le sytral et la métropole, les enjeux de transport sont bien plus larges. C'est sur eux que devrait porter la concertation, par seulement sur la solution technique intermédiaire que constituerait cette ligne E.

A l'ouest, il faudra bien que nos élus assument les conséquences des décisions de leurs anciens et récents prédécesseurs qui ont supprimé presque tous les transports ferrés par nature collectifs et laissé prospérer un urbanisme toujours plus envahissant qui à la fois augmente toutes les circulations et détruit des possibilités de TC terrestres (comme le doublement des rares voies ferrées subsistantes).

Faire démarrer la ligne E à Alaï ne va pas améliorer grand chose. Un parking - relais à cet endroit sera évidemment ridiculement petit, saturé dès 7h du matin et ne drainera à peu près rien des trajets en voiture.

Que son départ soit au moins à Bel-Air ou à Francheville le bas, et vite pour construire un parking digne de ce nom avant que chaque mètre carré soit définitivement bétonné. En restant à l'ouest, quels TC sont envisagés pour capter les circulations depuis Ecully vers Lyon (via cette ligne E ou pas) ? La création du métro E provoquera-t-il l'organisation d'une véritable desserte par bus des autres communes avoisinantes qui voient les nombres de leurs habitants et de leurs voitures augmenter à vue d'oeil (Francheville, Craponne, Marcy, Sainte Consorce, Brindas...) ? Verra-t-on un jour une liaison par TC rapide entre Alaï et l'hôpital Lyon sud puis Oullins ?

Aujourd'hui, descendre de Tassin à Bellecour en TC n'est pas une grande affaire par les bus 14, 72, 73, C21... et le métro D. Payer un milliard pour finalement diminuer la fréquentation de ces TC plutôt que la circulation des automobiles serait un gaspillage. Le vrai besoin est d'atteindre rapidement un point plus éloigné dont la

Feuillée) s'est prononcé à l'unanimité pour le tracé passant par St Paul et les Terreaux.

Ce trajet a l'avantage de se connecter avec la gare St Paul, la navette fluviale et les lignes fortes de desserte C3 et C14.

Si il va jusqu'au Terreaux il permettra d'unir les collines via le métro Croix-Rousse.

Notre demande va plus loin. Il faudrait que les lignes SNCF intérieures à la Métropole soient automatiquement intégrées au réseau TCL sans carte spécifique car la liaison Gorge de Loup St Paul est une belle manière de délester les voies de bus et d'inciter les habitants de la presqu'île à utiliser le train dans une version qui serait enfin proche d'un RER à la Lyonnaise pour joindre Vaise-Perrache, Jean-Mace Part-Dieu sans rupture de charge et en bénéficiant du cadencement des trains régionaux.

Il conviendrait d'intégrer dans les affichages dynamiques dans les stations et aux arrêts de bus les horaires des trains et métros car sur les quais à sens de circulation unique, savoir si l'on prend le bus direction Terreaux pour aller à Bellecour ou direction Valmy en traversant d'une rive sur l'autre est une prise de décision qui ne peut s'effectuer que lorsque l'on dispose d'une information complète.

C'est aussi pourquoi il est impératif de concevoir une nouvelle interface sur les téléphones prenant en compte tous ces paramètres.

Depuis quelques temps je suis les réunions publiques en particulier celles organisées par la CNDP qui sont de grande qualité

Ce qui me surprend le plus c'est le MANQUE de COORDINATION entre les intervenants

A mon avis il y en a 3 principaux

1°) La SNCF avec RFF qui va dépenser 3 Milliards d'euros (Pour beaucoup d'investissements inutiles)

Vouloir ramener toutes les lignes de la grande agglomération à PERRACHE ou Part Dieu est une hérésie

Exemple la ligne de Saint Etienne doit s'arrêter en gare d'Oullins, pas la peine d'aller plus loin et à Oullins les voyageurs prennent le METRO (Aujourd'hui le réseau intra-muros et première couronne est déficient).

L'équipe à COLLONB depuis 20 ans n'a pas assez anticipé le développement de la cité (Même chose pour les autres lignes SNCF) il y a 36 Gares de rabattement qui éviteraient aux voyageurs de se rendre directement à Perrache ou Part Dieu (Investissement réduits, ne conserver Part Dieu et Perrache que pour le trafic national

2°) Le SYTRAL: La ligne "E" n'est pas pertinente, la ligne B serait plus adaptée, en allant à Chaponost, Francheville, Tassin Ecully, Dardilly, Porte de LYON, voir Lissieu croisement possible avec au moins 6 Gares, réservées au futur TER. Les automobilistes du Nord ou de la 2ème couronne pouvant rejoindre des parcs relais... Dans chacune des Villes desservies Idem pour les routes

3°) Les routes: Créer des autoroutes urbaines alors que la ville de Lyon est déjà hyper polluée, c'est débile.

L'anneau des Sciences est aussi une hérésie, cependant il est indispensable de faire un premier périphérique complet autour de LYON, depuis TASSIN qui le réclame continuer au sud de Messimy prendre le parcours de la D30 par Soucieu en Jarrest et arriver au Sud de Brignais et reprendre l'A450 qui est déjà existante

(Economies fabuleuses en perspective) de plus l'A450 rencontre la ligne B du Métro et 2 lignes de Chemin de Fer (Yvours et Brignais) En plus il y a énormément de terrains disponibles pour faire des parcs relais (Peuvent être confiés au privé etc....) A disposition des Stéphanois et des Rhodaniens qui n'auront plus besoin de rentrer en ville

Il serait tellement bien de desservir avec un metro ce coin de Lyon peu accessible !
Menival
Trion permet une meilleure desserte de quartiers plus défavorisés
Bonjour Le projet de métro E semble indispensable pour notamment réduire la pollution atmosphérique liée à la circulation beaucoup trop importante sur Tassin et l'ouest lyonnais Sur la commune de Tassin, n'avoir qu'1 seule station à Constellation me semble peu opportun, notamment car ce carrefour ne semble pas avoir l'espace adapté à la construction et aux flux d'une station de métro Si il n'y a pas de trop grande différence de coût financier dans le choix "2 arrêts" (Menival + Libération), il serait préférable d'opter pour cette solution Merci
Le centre-ville de Tassin est saturé et ne désemplit pas Beaucoup de personnes continuent de prendre leur véhicule pour aller dans Lyon car ne sont pas convaincus par des solutions comme le bus (dépendant souvent de la circulation et n'ayant pas la même image que le métro, pourtant les bus TCL sont globalement efficace), les solutions de type vélo sont plus difficiles à appliquer car le trajet est vallonné entre Lyon et les communes de l'ouest Seul un métro pourra changer l'habitude d'une grande partie de ces personnes J'ai vécu des années en région parisienne, dans une commune limitrophe de Paris, où vivant près d'un métro je ne me déplaçais que par ce biais pour aller dans Paris. Si je prenais la voiture, j'étais certain de perdre plus de temps et d'argent (essence, parking, autre risque lié à la circulation) Si le métro fait son apparition à Tassin et Lyon 5 : plus du tout besoin de prendre la voiture pour aller dans Lyon centre Le métro est la solution la plus fiable, la plus rapide, la plus efficace pour transporter à une juste fréquence, un flux important de personnes dans une ville de la taille de Lyon et pour/vers ses communes frontalières Pour les choix : Le terminus à Bellecour semble le plus complet et le plus simple à réaliser techniquement Avoir 3 lignes de métro semble plus compliqué à réaliser sur le secteur de l'hôtel de Ville plutôt qu'à Bellecour, véritable cœur de la ville
Bonjour, Je pense que le tracé connectant Bellecour est le plus pertinent, car plus tard une extension vers La Part Dieu serait facilement atteignable, ce qui désengorgerait le trafic sur les lignes A et D, surtout en heure de pointe. Hôtel de Ville ne serait pas un choix pertinent à mon avis vu l'architecture des stations actuelles.
La proposition de Déplacement citoyen me semble tout à fait pertinente de relier Alaï à la Part Dieu. Il va dans le sens de réduction des déplacements automobiles, aujourd'hui très utilisés dans l'Ouest lyonnais.
La connexion de la ligne E à Bellecour semble de très loin la plus performante, essentiellement en raison de l'excellente connexion qu'elle proposerait avec les lignes A et D Ensuite, un prolongement ultérieur vers Part Dieu s'en trouverait assez naturel. Tout cela ira certainement vers une fréquentation excellente à terme de cette nouvelle ligne E
Mon avis est qu'il serait important de proposer une offre à tout une partie de la population limite Lyon 5 - sainte foy les Lyon, c'est à dire les habitants du secteur rue commandant Charcot, avec un arrêt sur SAINT-IRENÉE, d'autant qu'il y a également de nombreux étudiants avec la résidence universitaire Alix. L'arrêt de Trion ne me semble pas forcément utile d'autant une solution de connexion avec le funiculaire existe déjà pour rejoindre le réseau TCL. Ce qui n'est pas le cas pour tous les habitants du 'haut' du plateau Charcot. Merci de votre lecture, et de la prise en compte de mon avis.

Je préfère, et de loin, le tracé via Bellecour. Un espace urbain plus ouvert pour accueillir une nouvelle connexion et plein de bus pour relayer. Merci
Hôtel de ville jusqu'à la gare Saint Paul
Je prefere le trace pour bellecour
un seul métro. Ca serait un plus pour le quartier.
contre St Paul est déjà bien chargé avec 2 lignes de Bus dont la plus forte de Lyon par le C3, plus la gare SNCF bien chargée donc un arrêt de métro entrainerait une surcharge à mon avis. Par contre pourquoi en plus d'un arrivée de la ligne E du métro sur Bellecour ne pas développer les lignes fluviales dont à ce jour une seule fonctionne "au ralenti" avec une navette ttes les heures seulement, la Saône est relativementcalme et peut accueillir je pense plus de bateaux et les rives déjà ou en cours d'aménagement pourrons ainsi être de bonnes dessertes pour le centre ville mais au delà sur vaise et plus loin, de plus le transport fluvial est à mon avis moins polluant car pas de bouchon et une circulation fluide. Merci de votre écoute et merci pour cette concertation.
mouvements de voyageurs ajouter une correspondance pour la ligne E me semble irréaliste en l'état une correspondance à Hôtel-de Ville me semble préférable si technique réalisable
Desservir la gare de St Paul me semble évident car les bus sont tout sauf pratiques et aller jusqu'à Part-Dieu faciliterait les déplacements. Pourquoi pas Grandclément ?
Sébastien schaffran
Entre les 2 tracés le tracé avec passage par la gare St Paul et Hôtel de ville et je voudrai rajouter terminus à Part Dieu côté Vilette me semble la solution préférable même si elle est sans doute un peu plus compliquée techniquement mais à l'échelle du projet c'est vraiment le plus pertinent. En plus de l'ouest de l'agglomération desservie la métro E cela permet de relier St Paul terminus des trains de l'ouest lyonnais à hôtel de ville et à la Part Dieu côté vilette et ainsi permettre de façon rapide aux habitants de l'ouest de l'aggllo de pouvoir traverser et se retrouver en lien avec les tramway T3, T1 et la pole multimodal de Perso, je trouverais souhaitable d'avoir des station à Trion/St irénée et au Point du jour
: _l'étroitesse de la station et de ses quais, déjà saturée lors des correspondances avec la ligne C. _la difficulté de circulation pour sortir ou entrer dans la station (en liaison au point précédent), problème accentué depuis le montage des barrières de péage fermées. _cela implique, pour les voyageurs transitant d'est en ouest (E-D), de faire 2 correspondances au lieu d'une. _risque de saturation considérablement accru des rames de la ligne A dans cette éventualité entre Hôtel-de-Ville L.Pradel et Bellecour. La station Bellecour offre davantage de dégagements pour les quais et est plus proche de la station Saint-Jean
Gare Part dieu
quartiers desservis. Une autre solution serait de réaliser le tronçon ouest du périphérique (anneau des sciences). Le tunnel de Fourvière serait alors soulagé d'une grande part de son trafic actuel. Un des deux tubes pourrait alors servir à faire passer un tramway qui irait directement desservir Tassin-la-Demi-Lune à partir de Perrache. Si finalement il est décidé de créer la ligne E, le mieux est alors de la faire passer par Bellecour.
Je voulais simplement exprimer mon avis sur le projet de station au point du jour , qui est une très bonne chose. Maintenant, ces derniers étant longs et encombrants il est certains qu'il serait préférable qu'ils soient sur la place du point du jour (benedicte teyssier). Pour moi le marché pourrai être transféré sur la place des compagnons de la chanson le temps des travaux. En revanche il m'apparaît indispensable d'avoir une sortie sur la place des compagnons de la chanson pour se relier au bus 45/90 et donner accès au casino pour les courses en rentrant du travail. Cela faciliterai grandement l'accès au théâtre , qui est un point d'attraction pour les personnes venant en Metro E! Merci pour votre lecture . J'espère que mon avis pourra vous aider

Conservez les places de parking svp sur la place des compagnons de la chanson (+++) et sur la place benedicte teyssier
Merci
difficultés de circulation des premières et secondes couronnes qu'il convient de desservir au mieux avant d'investir sur ce métro. Le Sytral est un organisme pour tous les grands Lyonnais pas seulement les lyonnais. L'Est et le Sud ont besoin de nouveaux moyens de transports lourds et vite.
Par ailleurs, les stations sont trop éloignées et insuffisamment nombreuses pour être réellement utiles aux usagers En bref, les mêmes erreurs qui ont été faites pour la construction des métros A et B sont renouvelés ce qui ne va pas contribuer à améliorer des transports en communs lyonnais dérisoires et saturés Trop peu d'ambitions de la part des décideurs va une fois de plus faire prendre un retard significatif et difficilement rattrapable pour notre métropole qui pourtant est déjà bien à la traine en matière de transports en
Je suis consternée de constater que le tracé n'intègre pas un arrêt à Champvert alors que le quartier est saturé aux heures de pointe par tous les automobilistes de l'ouest lyonnais qui évitent le tunnel de Fourvière en passant par la rue patel pour rejoindre la descente de Choulant via Trion. Champvert est un quartier en pleine mutation où la population rajeunit, avec deux centres commerciaux implantés., mais souffre de l'étroitesse De l'avenue Barthélémy Buyer qui ne permet pas l'utilisation De mode de transport doux. Les cyclistes ne sont pas en sécurité et le trottoirs rendent dangereuses la circulation des piétons. La configuration de l'avenue Buyer ne permet pas de créer des pistes cyclables. Les bus sont piégés dans les embouteillages avec les automobilistes de l'ouest lyonnais. Champvert est pris en étau. Ce qui n'est le cas de Point du jour.
Il faut qu'il arrive à la part-dieu
bénéficie déjà de la présence du funiculaire.
Alix ainsi que les quartiers alentours.
ainsi que la proportion d'utilisateurs de transport en commun à cet endroit. Aujourd'hui aux heures de pointes difficile de pouvoir confortablement voyager dans les bus à partir de cet arrêt.
avec la ligne D que propose Bellecour. Mais cela permettrait de relier Saint Paul. Et pourquoi pas la Part Dieu par la suite : cette liaison à mon goût manque cruellement, malgré un C3 optimisé. Ensuite je trouverai plus judicieux de relier Saint-Irénée que Trion. Cette dernière est proche de Saint-just, donc moins en manque de connexion. Cela permettrait de desservir la résidence universitaire, l'Ensatt, et ses alentours. Très judicieux de relier le Point du Jour ainsi que Ménival. Mais effectivement, Champvert sort grande perdante du tracé, au détriment de ses habitants. Dans tous les cas, il ne faut pas perdre de vue la qualité de vie des habitants de ces quartiers. Ainsi que l'intermodalité avec notamment des voies cyclables, indispensables à mon goût, pour la réussite du projet.
Je pense qu'il serait très judicieux de faire passer le metro par trion car Cest une zone qui nest pas assez desservie et qui pourtant en aurait besoin. Les funiculaires etant très souvent arrêtés malgré leur rénovation et trop souvent archi plein lors de l'affluence des touristes et des horaires de lycée.
Une prolongation jusqu'à Part-Dieu le semble incontournable.
Relier Bellecour directement à la part dieu par un nouveau tracé
Je pense qu'il est essentiel que la ligne de métro finisse plus loin que Bellecour ou Hôtel de Ville et aille à minima jusqu'à Part Dieu car c'est un point central de correspondance (métro B, T1, T3, T4 et SNCF). De plus cela permettrait de résoudre la problématique de pas de liaison directe entre la presqu'île et Part-Dieu en mode lourd.
Cordialement
Bonjour,
Il me semble indispensable que la ligne de métro E soit en correspondance avec la ligne de métro D, soit à Bellecour, soit si la ligne passe par Hôtel de Ville de prévoir une correspondance à Vieux Lyon ou à proximité.
Cordialement
Cette ligne devrait relier les campus d'ecully Et surtout la gare de la part dieu
Une connexion à la ligne D est nécessaire pour l'interconnexion de l'ouest Lyonnais

sont totalement saturés aux heures de pointe.

Je pense qu'il est essentiel que la ligne E soit en connexion avec la ligne D, le tracé par Bellecour est donc à privilégier.

enrichissantes. Ce type de concertation est donc à refaire pour les prochains projets !

Sur le fond, ce projet est au mieux inefficace, au pire inutile.

En effet, il répond très bien à une mauvaise question.

Les études ont été lancées en se posant la question "comment relie-t-on Alaï au centre-ville en métro ?".

Il est donc logique que le choix du terminus soit en presqu'île (ou à la Part Dieu, mais pour une deuxième phase, pour des raisons budgétaires qui sont compréhensibles), qu'à l'Ouest ce soit Alaï, et qu'entre les deux ce soit du métro. C'est ce que les élus ont demandé avant même la réalisation des études !

A cette question, la réponse apportée par le projet de ligne E est donc plutôt satisfaisante.

Toutefois, cette question d'origine ne semble pas la bonne.

Partant du constat que c'est l'ensemble du secteur Ouest de l'agglomération qui souffre des difficultés liées au trafic automobile et à la faiblesse des transports en commun, on aurait plutôt dû se demander "comment est-ce qu'on améliore les transports en commun dans l'Ouest lyonnais?". Par là j'entends Lyon 5, Tassin, Francheville, mais aussi Ste-Foy-les-Lyon, Craponne, St-Genis-les-Ollières, Ecully entre autres.

La réponse aurait alors été radicalement différente, et sans doute bien meilleure.

On aurait pu alors développer le réseau de tramway sur le plateau du 5ème arrondissement, tant pour rejoindre Alaï que Francheville, Ste Foy (ces deux lignes répondent aux besoins de capacité sur Ste Irénée), Tassin Trois Renards ou Craponne.

Ceci complété par une intégration tarifaire du TTOL et son prolongement à la Part Dieu.

Dans une première phase, la construction de la ligne de tram vers Alaï et celle du TTOL jusqu'à Part Dieu représentent un coût similaire, voire inférieur à celui du métro E, en desservant directement une population et un nombre d'emplois bien plus importants. L'ajout de lignes supplémentaires ne peut qu'améliorer ce potentiel.

J'en profite pour noter que ce qui a été dit dans l'atelier sur le choix du mode est faux, et tournait presque au ridicule.

Un tramway motorisé à 100% (3 essieux moteurs pour un tram de 32 mètres; 4 essieux moteurs pour un 43m) peut grimper des pentes de 8,5% sur des distances importantes sans problème, des rames citadis identiques à celles lyonnaises (excepté donc cette motorisation) le font tous les jours à Tenerife. Les rames lyonnaises ont deux essieux motorisés (et un essieu porteur) pour les 32m; 3/4 pour les 43m.

De même, le schéma qui nous était présenté, montrant une voirie qui nécessiterait 27m de large pour insérer

Le sous dimensionnement du réseau métro, pour une agglomération de la taille de Lyon, est criant.

On nous parle de 6 km de plus, pour dans 10 ANS !! C'est pas sérieux !

C'est un exemple qui montre que le discours sur la priorité des transports en commun est mensonger

Au sujet de ce projet très pertinent d'un nouveau métro desservant l'Ouest Lyonnais, j'ai plusieurs avis à soumettre.

Tout d'abord, je pense qu'il serait préférable que le terminus soit à l'arrêt Bellecour, car celui-ci représente le centre de Lyon à mon sens.

Ensuite, j'aimerais soumettre l'idée d'un prolongement de libération jusqu'à un terminus plus au nord (en direction d'Ecully-la-Demi-Lune), à la place d'un terminus à Alaï.

Enfin, je trouve qu'il serait mieux d'avoir un arrêt à Sainte-Irénée (et non pas Trion).

En espérant que ce projet se concrétise dans les plus brefs délais,

Je préfère l'option "Libération + Ménival" au lieu de l'option "Constellation".

Je préférerais un terminus du métro E à la Demi-Lune (horloge).

Etant une habitante de l'Ouest Lyonnais, j'attends ce métro depuis 40 ans.

Domage de devoir attendre encore jusqu'en 2030!

J'espère que les travaux se dérouleront bien et vite pour que je puisse en profiter.

réfléchir au positionnement de son point de départ à La Part-Dieu.

Des réflexions sont en cours pour le futur prolongement de la ligne E au-delà de l'Etoile d'Alaï et cela paraît une excellente idée.

De manière générale, il est en effet généralement beaucoup plus pratique pour les usagers de disposer de lignes de métro qui permettent d'aller d'une extrémité de l'agglomération à une autre extrémité, comme c'est le cas pour les lignes A, B et D à Lyon, et comme c'est le cas pour les lignes parisiennes.

L'extension de la ligne B, en cours de réalisation, de la gare d'Oullins vers l'hôpital Lyon-Sud, montre bien l'intérêt d'un tel raisonnement.

La ligne parisienne numéro 14, construite au départ pour aller jusqu'à la gare Saint-Lazare, est actuellement en cours de prolongement vers Saint-Ouen. Là-aussi, les habitants au Nord de Saint-Lazare vont largement en bénéficier.

De manière identique, il paraît nécessaire de se poser la question du prolongement vers l'Est de la ligne E, en direction de la Part-Dieu, afin de permettre aux habitants de l'Ouest lyonnais d'aller directement vers La Part-Dieu, sans changement de ligne de métro. Le gain de temps serait pour eux considérable avec la suppression de deux changements.

Compte tenu de ces exemples, le mieux paraît être de décider, si possible dès le démarrage du projet, d'un point de départ à La Part-Dieu, afin de permettre d'augmenter fortement l'utilité de la future ligne E pour les habitants de l'Ouest lyonnais, donc sa fréquentation, et réduire d'autant la circulation automobile vers La Part-Dieu ainsi que la pollution liée.

En ce qui concerne les deux tracés de la ligne E, par Bellecour ou Hôtel de Ville - le « point de départ » à La Part-Dieu étant alors le même -, le choix de Bellecour paraît plus pertinent car il permettrait à la fois de :

- Créer à Bellecour une grande station d'interconnexion entre les trois grandes lignes de métro A, D et C, contre deux lignes A et E à la station Hôtel de Ville, plus la ligne C de moindre importance.

- Laisser ouverte la possibilité sur le long terme d'un projet ultérieur de « RER lyonnais », d'Ouest en Est,

Je voudrais m'exprimer sur ma préférence pour un parcours à 7 stations : Alaï, Libération, Ménival, Point du jour, Saint-Irénée, Saint-Paul, Hôtel de ville. Je pense que le plus important quand on construit une nouvelle ligne de transport en commun est de desservir un maximum de population, en particulier si l'on peut désenclaver certains quartiers comme Ménival en particulier, d'où ma préférence pour 7 stations.

Ensuite je considère qu'il vaut mieux investir un peu plus au départ pour avoir un projet abouti, de qualité et qui permet des économies sur les futurs coûts d'exploitation (ceux-ci seront permanents, tandis que l'investissement de départ est ponctuel). Par conséquent je pense que si le projet passe par Saint-Irénée et Saint-Paul, le pourcentage de dénivelé sera le moins important, et les coûts s'en trouveront diminués de manière significative si l'on raisonne sur le long terme.

J'ajouterais que j'utilise les transports pour aller travailler sur Tassin et Ste Foy centre très souvent, ce métro me serait donc très pratique surtout si son terminus est à Hôtel de ville et qu'il y a une interconnexion bien pensée et rapide pour se rendre à Ste Foy centre, car aujourd'hui il me faut une grosse heure pour faire Villeurbanne St Jean - Ste Foy centre.

PS : A quand une passerelle pour les transports doux (dont un tramway!) qui relierait Vaulx en Velin,

haut Thurins Yzeron Messimy Brindas Grézieu Vaugneray Craponne et bien d'autres communes.

Actuellement les habitants qui travaillent majoritairement sur l'agglomération lyonnaise sont obligés de prendre leur voiture pour aller sur Lyon ou en banlieue Est ? Ils prennent le tunnel de Fourvière par Tassin. C'est engorgé et ça pollue la presqu'île. Si le métro arrive à Alaï avec un ENORME parc relais gratuit, les gens y laisseront leur voiture et prendront le métro. Si en plus l'anneau des sciences est fait et qu'on y inclut des voies de bus comme cela a été dit par le Sytral, qui roulerait sur tout le périphérique d'Est en Ouest et du nord au sud, les gens ayant laissé leur voiture au parc relais pourraient emprunter les bus pour se rendre en banlieue Est.

Il faut absolument que cette ligne E aille jusqu'à Part Dieu, car beaucoup prennent le train

Cette ligne soulagera bien évidemment le tunnel de Fourvière qui pourrait ainsi se transformer assez vite et

Je suis favorable à un arrêt de cette nouvelle ligne à St Paul!

quant à la pertinence d'un mode de transport aussi cher pour 60 000 passagers par jour, à mettre en balance avec une fréquentation identique sur l'axe du trolley C3 pour lequel un tramway a été écarté... les arguments avancés selon lesquels le "serpent de charge" de la future ligne montre de très forts pics aux heures de bureau me paraissent, pas totalement infondés, mais largement exagérés, au regard d'un arrondissement comptant plus de retraités que la moyenne et surtout plus d'établissements scolaires que la moyenne (la tendance étant à aller vers des horaires différenciés Ecole/Collège/Lycée et Public/Privé) ... enfin, anecdotique, mais méritant d'être mentionnée, un trafic touristique non nul entre la presqu'île & St-Irénée, peu susceptible de se concentrer sur les HP. De la même manière, les arguments de Egis quant à l'impossibilité d'implanter une infra tramway sur des axes de moins de 27m de large me semblent totalement spécieux... il n'est pas étonnant avec une telle position que le Sytral ait choisi Systra pour l'ingénierie du tram T6.

CECI ETANT : Un métro E prolongé de Bellecour (tous les gens ayant un minimum de connaissance des enjeux du projet savent que c'est ce pôle d'échange qui sera retenu) vers la Part-Dieu DES 2030, confère à cette ligne une physionomie totalement différente... ça ne serait plus une ligne "de secteur" chargée de désenclaver un arrondissement, cher à certains édiles, mais UNE VÉRITABLE LIGNE FORTE RADIALE, qui, en connexion avec les Trams LEA-LESLYS constituerait même une performante liaison Est-Ouest indispensable au rayonnement de notre Métropole (en plus de permettre une connexion directe Part-Dieu / Presqu'île réclamée depuis le début du métro à Lyon). Une telle infrastructure pourrait certes coûter 35% de plus que celle prévue initialement (terminus Bellecour - avec un terminus HdV, l'écart se réduirait encore) mais elle aurait un certain nbre d'avantage (notamment celui de pouvoir envisager le creusement d'une toute autre manière que celle envisagée initialement, avec un forage "en descente" teinté d'incertitudes techniques)... mais surtout la perspective d'accueillir entre 2 et 2.5 fois plus de trafic (on se retrouverait avec une infrastructure comparable en longueur et nombre de stations, au métro B à l'époque de son prolongement à Gerland en 2000 - avec certes un peu moins de densité et un peu moins d'activité éco sur son parcours - OR le métro B sans Oullins Gare c'est à peu près 145 000 passagers par jour - même si la future infra faisait 10% de moins). IL EST DONC ÉVIDENT (à mon sens), que des collectivités comme le Sytral et le Grand Lyon, notées AA+ par

pour aller jusqu'à part dieu. Encore de l'argent gâché, on va devoir repayer 3ans après la fin des travaux un nouveau tunnelier. De plus les touristes pourront directement arriver en gars part dieu et prendre le métro pour aller dans le centre, sans aucun changement.

Mais bon, je n'y crois pas trop, vous allez encore ignorer l'avis des Lyonnais.

dénivelées importantes et de la complexité des voiries existantes, et il faut incontestablement un moyen lourd de transport en commun.

Hélas, le moyen choisi pour y parvenir est totalement inadapté. Il est aberrant de créer, pour la gloire, une nouvelle ligne extraordinairement coûteuse et complexe pour seulement six stations !!!

La solution rationnelle, techniquement et financièrement, consiste à prolonger la ligne A depuis Perrache, en la faisant obliquer vers l'ouest au Nord de Confluence, puis en rejoignant les stations envisagées. Cela aurait, en plus de desservir l'ouest lyonnais, l'immense avantage d'améliorer grandement la desserte de Confluence, qui est notoirement insuffisante. Et les travaux seraient considérablement réduits et amortis. A t'on estimé à sa juste valeur le coût exorbitant d'une 3e station sous Bellecour (sans même parler de sa faisabilité technique) ? Et je ne parle même pas de la solution Hôtel de Ville, dont l'idée même me paraît hallucinante !!!

Je souhaite que le terminus de la ligne soit à Bellecour.

Il est important de connecter cette nouvelle ligne avec d'autres modes en particulier les trois lignes de l'Ouest lyonnais qui arrivent à la gare Saint Paul .

Il serait opportun de prévoir une connexion facile dans ce secteur avec la ligne E

Courtoisement

Je serais plutôt pour un terminus à Bellecour avec une possibilité de croisement avec le métro B dans l'avenir.

La station du Point du Jour devrait se situer sur la place des Compagnons de la chanson pour ne pas trop gêner les commerces tout en étant proche du centre du secteur.

Je pense plus profitable, notamment pour les étudiants de la cité universitaire Alix et ceux de l'ENSATT, une station à Saint Irénée.

Le choix entre les 3 stations de Tassin-la-Demi-Lune et Ménival est vite fait ; il est urgent de désenclaver Ménival et rendre le secteur plus attractif. De plus la station du secteur Libération devrait être assez proche de la gare de Ecully-la-Demi-Lune afin de fluidifier la station Gorge de Loup du métro D et de permettre un accès plus rapide à l'hypercentre.

d'un prolongement vers Part-Dieu. Les avantages seraient les suivants :

Connexion directe à une gare SNCF

Rapprochement de la Confluence, pôle de la Ville devenu très important et qui va continuer de s'affirmer (on réfléchit à 10 ans)

Donne accès à toute la presqu'île via la Ligne A

Itinéraire plus court ce qui facilite un prolongement vers Part-Dieu.

Avec un prolongement vers Part-Dieu, le Métro E permettrait, outre la desserte de l'ouest de l'agglomération, de créer une desserte très performante entre Confluence/Perrache et Part-Dieu, qui seront les deux pôles majeurs de la Ville. La desserte actuelle n'est pas à la hauteur de ces deux pôles.

Merci

En tant que riveraine nous sommes plusieurs qui ont constaté des très fortes vibrations dans les immeubles adjacents au place Beauregard pendant les sondages, surtout les premiers 30 mètres.

Au vu de l'instabilité de la balme ce tracé ne semble pas avoir étudié pour le volet "risque technique" et donc ces coûts n'ont pas été pris en compte lors de l'étude de faisabilité et affinage des choix.

Il n'est pas compréhensible pourquoi l'étude d'une connexion à partir de St Just a été écartée, car ce n'est pas de développer des moyens de moderniser les funiculaires de la même façon que la ligne C au lieu de prendre le risque d'un éboulement de la balme pendant les travaux ou plus tard suite aux vibrations constantes et importantes.

Un désenclavement du quartier de Gerland semble également intéressant et permettrait de lier le 5ème à la Part-Dieu via la ligne B.

pépettes !

Dépenser une fortune pour desservir une zone de densité moyenne est une aberration, d'autant plus que la géographie (colline de Fourvière) rend le tracé encre plus cher que tout autre tronçon envisagé ailleurs. Ce projet va donc pomper la quasi-totalité des ressources financières du Sytral pendant de longues années, pour une utilité qui reste marginale à l'échelle de la Métropole.

Habitant de Saint-Fons, je remarque que nous sommes toujours à des distances horaires inouïes du centre de Lyon, alors même que notre commune touche Lyon. Mais entre le Port Edouard Herriot, la voie ferrée difficilement traversable, le périphérique et les projets dans les limbes depuis des années et qui bloquent toute évolution, et pour longtemps (l'"Anneau des Sciences", ça vous dit quelque chose ?) il est impossible d'aller à Lyon ou à Gerland en mode "doux" ou en transport en commun sans y passer des trois-quart d'heure ou même une heure ! Ou alors en voiture, mais c'est - à l'échelle de l'agglomération - juste débile.

Bref. Arrêtez de dépenser des sommes pharaoniques pour une faible utilité et pensez aux transports des habitants pour lesquels l'offre est misérable.

Donc NON à cette ligne E !

Un dernier mot : 2020, année électorale, notamment pour la métropole.

2020 est tellement proche qu'on saura très bien à qui on pourrait devoir cette ligne E et donc le blocage des autres projets importants d'investissement dans le réseau, justement ceux qui desserviraient des dizaines voire

Le quartier de Ménival-Battières compte déjà 6200 habitants et fait l'objet d'une forte densification depuis quelques années. Ainsi, par exemple, autour de la place Witkowsky se construisent actuellement 194 nouveaux appartements. Au-delà de ce point, le quartier de Ménival est actuellement très congestionné. Il n'est pas rare que les embouteillages pour la bretelle d'accès au tunnel sous Fourvière commencent dès le boulevard des Hespérides (sans parler des jours de pluie). Les bus, même à soufflet, sont également souvent pleins lorsqu'ils arrivent aux arrêts, au point que toutes les personnes ne peuvent monter, car l'objectif de tout le monde est de rejoindre Gorge de Loup. Dans le sens inverse de la circulation, le quartier rassemble des crèches, écoles primaires, collège et lycée. De plus, la population du quartier est composée de nombreuses personnes âgées non-motorisées et de plus en plus de logements sociaux ce qui implique un fort besoin de transports en commun. A cela, si on rajoute la faible fréquence ou l'arrêt des bus à 21h ou encore un épisode neigeux pour lesquels les bus ne circulent plus dès qu'il y a 2 flocons et les chasse-neige ne passent que lorsque le reste de l'agglomération est déneigée, le quartier devient vite enclavé.

Le quartier de Libération, quant à lui, n'est actuellement desservi que par quelques bus, dont une seule ligne

majorité. Les rames se remplissent entre Gare de Vaise et Bellecour. Une bonne moitié des usagers descend à Bellecour. Les autres optent pour Saxe-Gambetta et s'orientent vers la ligne B en direction de la Part-Dieu. L'accès à Bellecour, en dehors de la Part-Dieu, permet de rejoindre la gare de Perrache et, dans une moindre mesure, la gare Jean Macé. Il offrirait également un accès facilité aux hôpitaux de Lyon-Sud, tout en conservant les facilités actuelles offertes par la ligne D pour Grange Blanche et St Joseph, et au quartier de la Confluence. De plus, cette station répond beaucoup plus aux besoins des étudiants en général pour rejoindre leurs universités ou grandes écoles. Avec l'augmentation des fréquences ou du nombre de rames des lignes A et D, la station est tout à fait apte à faire face au trafic, d'autant plus que les usagers de la ligne E seront, pour une bonne part, des usagers de l'actuelle ligne D.

Un terminus à Hôtel de ville, permet certes une connexion à la ligne A, mais l'intérêt demeure limité, sans parler d'un arrêt à St Paul qui est déjà relié à l'Ouest lyonnais grâce au tram-train. Il y aurait donc doublon. D'autre part, un terminus à Hôtel de Ville surchargerait beaucoup trop la station.

Enfin, un argument avancé pour faire un métro, malgré le prix, est imputable au relief et aux rues étroites. Il me

Le quartier de Saint-Irénée rassemble de nombreux établissements scolaires : Ecole Ste Ursule, Collège St Marc, l'ICOF, l'ENSATT et la cité universitaire. Les étudiants doivent rejoindre des universités ou grandes écoles qui, hormis celles localisées à la Doua, nécessitent toutes actuellement un accès à la ligne D. De plus, les habitants de Ste-Foy-lès-Lyon auront accès plus facilement au métro qu'actuellement où ils doivent rejoindre Perrache, la gare d'Oullins ou, plus loin, Gorge de Loup.

Le quartier de Trion est, quant à lui, d'ores et déjà très bien relié par les transports en commun : funiculaire et bus. Qui plus est, la distance St Irénée-Trion est largement surmontable à pied.

Selon moi, pour être réellement performante et empruntée, cette nouvelle ligne E doit impérativement desservir la Part-Dieu dès son ouverture avec un passage par St Paul pour offrir une vraie alternative performante à la voiture pour tout l'ouest Lyonnais.

D'autre part elle offrirait enfin une liaison rapide entre Part Dieu et la presqu'île.

Cordialement,

Damien.

Si le choix du terminus se limite à Hôtel de ville et Bellecour alors préférence pour terminus à Hôtel de ville. La station de Bellecour est déjà surchargée et très peu fonctionnelle, croisements des piétons, très pénible. L'augmentation des fréquences ne suffira pas à absorber le flux de voyageurs. Un terminus intéressant serait plutôt Perrache, connection avec nombreux bus, T 1 et 2 et ligne A. Station à Ste Irénée paraît judicieux.

Habitant rue de Boyer, nous souhaiterions un arrêt à Menival pour une meilleure proximité

Pour le tracé de la ligne, notre préférence va à la desserte de St-Paul et de l'Hôtel-de-ville qui permettrait de traverser Lyon sans correspondance à Bellecour déjà très fréquenté.

Habitant la rue de la Favorite, nous préfererions une station à Trion qui permettrait une interconnexion avec le funiculaire de St-Just et les bus pour Perrache ou Bellecour.

lyonnais, ceci dans un contexte de déclassement de l'autoroute A6-A7.

Dans les scénarios présentés, le métro E ne sera connecté qu'à une seule station au reste du réseau de métro (Bellecour ou Hôtel de Ville). Pourtant, un prolongement de deux stations (Place Guichard et Part Dieu Villette) permettrait de créer des connexions multiples aux autres lignes fortes de l'agglomération :

- Place Guichard (métro B) : correspondance pour Charpenne, Gare Jean Macé, Gerland, Hôpitaux Sud
- Part Dieu Villette (interconnexion gare SNCF, Rhônexpress, Tramway T3 et T4).

La station à la Part Dieu pourrait dans l'idée se trouver sur le sud de la place de Francfort côté Villette :

- connexion directe du T3, T4 et Rhônexpress au réseau de métro
- désengorgement de la gare de Part Dieu en limitant les traversées de la gare.

Le prolongement à la Part Dieu en une seule phase permettrait de réaliser quelques économies : un seul tunnelier à payer au lieu de deux, une seule mise en place des installations de chantier, pas besoin de créer un puits de sortie du tunnelier supplémentaire sur la presqu'île. Même à Bellecour où on peut imaginer une station sur l'ouest de la place, ce puits de sortie se trouverait en bordure du Rhône au niveau du quai Gailleton pour avoir une arrière-gare pour le retournement des métros après la station. Ce puits sur la presqu'île serait très coûteux car en bordure du Rhône (techniques de construction beaucoup plus chères) et également très coûteux car très profond (la ligne devra passer sous le métro D qui passe déjà sous le Rhône). Si le tunnelier continue sur Part Dieu, ce puits n'a plus besoin d'être réalisé.

Pour pouvoir payer cette section Bellecour - Part Dieu en même temps que les autres stations, plusieurs pistes de réflexion :

- date de livraison repoussée de quelques années pour répartir le budget sur plus d'années
- financement exceptionnel de la métropole
- financement exceptionnel de l'Etat sur le modèle du Grand Paris

Le prolongement du métro E à Part Dieu Villette apparaît ainsi presque comme une évidence, d'autant que la ville :) merci!

nouveau quartier de la Confluence.

pourrait aller jusqu'à la Part Dieu, car pendant longtemps, je suis descendu à Bellecour, à pied, et j'utilisais bus ou "ficelle" pour remonter. La possibilité d'un projet qui irait jusqu'à Part Dieu, serait très pertinente puisque pour l'instant, de Bellecour, il faut prendre deux lignes différentes, et avec des bagages, ce n'est pas toujours évident.

Merci de votre attention.

St Paul au réseau du métro, sans cela avec la simple correspondance actuelle aux bus elle ne pourra jamais se développer comme un gare TER importante vers l'ouest lyonnais. (avec passage à 2 voies de ses lignes)

En revanche, ce scénario perd la liaison au métro D tout en présentant le paradoxe de la croiser même si à une altitude différente. La solution pour ne pas perdre cette connexion serait d'assurer une liaison avec le funiculaire St-Just en ayant une station Trion avec correspondance souterraine (couloir, éventuellement à tapis roulant, ou station Trion contigüe au funiculaire) permettant de rejoindre rapidement la station Vieux-Lyon de la ligne D. Pour ce faire, la capacité du funiculaire pourrait être augmentée et si cela est faisable au moins un peu sa fréquence, dans la limite du possible pour un tel mode transport, ce qui semble impliquer des travaux tout à fait possibles et d'un coût acceptable sur une période de 10 ans avant l'ouverture de la ligne E.

Concernant les stations, outre la priorité à Trion pour la raison indiquée ci-dessus, une station Ménival et une station Libération semblent le meilleur choix. Constellation est en effet trop loin du Point du Jour et Libération permettra un accès plus facile depuis Tassin au delà de l'avenue du Général de Gaule.

à PD et dans l'Est, et (2) les trains, les trams et rhoneexpress pour aéroport transitent à PD. De manière générale, Lyon manque de possibilité de flux Est-Ouest.

Je souhaite une connexion à Bellecour avec prolongation possible vers Part-Dieu

d'autant plus qu'il y a beaucoup d'étudiants dans le secteur qui pourrait enfin bénéficier d'un transport fiable. Les bus actuels restent en effet bloqués dans le trafic et il n'y a aucune possibilité de voie réservée vu les contraintes du secteur.

Pour le terminus, il est néanmoins dommage qu'aucune des options ne permettent de relier Part Dieu. C'est là que sont concentrés les emplois et les modes de déplacement et 2 ruptures de charge pour s'y rendre, ça commence à faire beaucoup et rendre la voiture plus intéressante.

- Le métro E n'est pas une priorité car pas assez de population desservie en regard des coûts.
- Réaliser l'anneau des sciences pour désengorger le tunnel de Fourvière et le secteur de Perrache.
- Déclasser le tunnel de Fourvière.
- Prendre un tube du tunnel de Fourvière pour réaliser un tram de Perrache à Tassin-la-Demi-Lune.

Dieu qui est un noeud intermodal : avion (avec rhone express vers St Ex) ou par le train. Notre avis est donc de privilégier un axe ouest vers Part Dieu direct. En découle un besoin de parking, en effet le parc relais de Vaise est saturé (sans parler de ceux de la part dieu). Donc à Alai ou à d'autres stations, il faut prévoir d'énormes parcs relais pour laisser sa voiture en dehors de la ville et accéder rapidement au centre ville. Cordialement.

un vais hautement favorable à la création rapide de cette ligne qui permettra enfin de rendre accessible lyon depuis l'ouest lyonnais.

Avis favorable pour une arrivée à Bellecour qui est un véritable hub de transport contrairement à hotel de Ville...

l'implantation d'une station a Saint Irénée semble plus adaptée que Trion notamment pour les habitants de Ste Foy.

Il serait indispensable de continuer la ligne jusqu'a part-Dieu aqui reste la destination de la plupart des travailleurs du tertiaire et éviter ainsi des ruptures de charges et une prolongation à grand frais dans 20 ans.

étant contigüe au funiculaire St Just modernisé.

Cette solution me semble aussi répondre, avec un terminus à l'Hôtel de ville, au besoin de connection ouest-est mentionné par beaucoup, via les actuelles lignes A et D. Une ligne E passant à Bellecour et allant jusqu'à Part-Dieu limite les changements de lignes mais est un doublon du réseau existant, pourquoi rentrer dans de telles dépenses? Le problème de Lyon est la trop grande utilisation de la voiture et sa pollution, une des plus élevée d'Europe, la connexion de l'ouest aux gares et aéroport à l'est est important aussi mais moins et reste faisable avec des changements de lignes pas si difficiles car on ne va pas en métro avec 2 valises de 23kg, si on prend les transports en commun on est forcément sur des bagages plus limités même si importants et encombrants.

Mais mon commentaire bis était sur mon choix Trion au détriment de St Iréné. En effet remonter de Trion à St Iréné peut être difficile avec une mobilité réduite, des enfants etc. Mais la solution est la même que pour la connexion au funiculaire, une connexion souterraine avec cette fois des escalateurs. On me dira que dans tout ça on va tomber sur toute une partie de la ville romaine, ok on perdra 1 an ce qui est faisable sur 10 ans et on

Je souhaite que le métro E rejoigne Hotel de Ville pour donner à une future ligne de tram sur la ligne C3 la possibilité d'avoir un terminus à cet endroit vu que le métro E desservira la Gare St Paul à sa place.

Je souhaiterais également que cette ligne E ait une correspondance avec la ligne D en chemin.

Tout à fait favorable à la création de ce nouveau tracé qui permettra à l'Ouest lyonnais de rejoindre le centre ville rapidement et sans voiture. Cela permettra certainement de désengorger des lieux comme le centre de Tassin la Demi Lune qui est aujourd'hui saturé de voitures en heure de pointe.

Concernant le tracé lui-même, une station Ménival et une station Libération semblent le meilleur choix.

Constellation est en effet éloigné du Point du Jour et Libération permettra un accès plus facile depuis Tassin au delà de l'avenue du Général de Gaule, ainsi qu'à la zone de commerces tassilunois

Devant l'engorgement de plus en plus fort des voies de circulation de l'ouest lyonnais en raison de son urbanisation et en l'absence de transport en commun performant, la ligne E du métro est indispensable et doit être mise dans les priorités d'investissement.

Le tracé Alaï - Bellecour est le plus pertinent avec les connexions qu'il offre à Bellecour.

L'ouverture de la ligne E doit s'accompagner d'une restructuration des lignes de transport en commun de surface et l'aménagement de parkings le long de ces lignes de surface. Le tramway de Bordeaux est, sur cet aspect, une réussite ; la ligne B de la métropole de Lyon côté Oullins est, toujours sur ce aspect, un échec.

Je souhaite une station à Saint Irénée

PART-DIEU (gare) d'une part, et CENTRE LYON PRESQU'ÎLE d'autre part (Bellecour ou Cordeliers).

L' EXTENSION sur Part_Dieu du projet ligne E Métro s'impose dès son départ conformément à l'argument précité, considérant que ce coût supplémentaire serait partiellement et en grande partie compensé par le choix de l'option n°2 du projet qui possède 0.6km (infrastructure) de tunnel et 1 gare station (infrastructure) en moins par rapport à l'option n°1...

Par ailleurs:

Les expériences acquises précédemment démontrent d'importants surcoûts de travaux du fait du morcellement du programme en plusieurs tranches faiblement espacées dans le temps.

Saint Paul me paraît une meilleure destination d'autant que le "terminus" serait Charpennes avec liaisons Métro Cx Rousse

et avec la liaison SNCF cela serait pratique pour les caladois ... venant à Lyon.

Bellecour non car inutile en province de connaître les intersections et couloirs types Gare du Nord et autres Chatelet qu'il vait mieux laisser à notre semblables parisiens.

puis Francheville-Bel-Air, passe les "S", arrive au rond point d'Alai, puis piscine d'Alaï : cette zone est totalement saturée aux heures de pointe, et je vous en parle en connaissance de cause pour avoir fait ce trajet pendant plus de 14 ans. Oui il y a le futur tracé du périph' ouest à traverser, mais un pont aérien pourrait très bien faire l'affaire (si un jour il y a un périph' ouest, quand on sera mort sans doute). Et où allez vous faire un "méga" parking à Alaï ?

L'autre terminus doit se faire à Part-Dieu au minimum, et je n'ai pas de préférence entre passage via Hotel de Ville ou Bellecour. (voir plus loin)

Les terminus annoncés sont sans doute provisoires mais quand on sait qu'il faut 12 ans (2018-2030) pour créer un métro autant intégrer de suite les terminus définitifs.

Concernant les variantes :

- entre Trion et St-Irénée : si une station peut-être créée aux minimes (pour avoir une connexion métro-D via le funiculaire) alors je choisirai St Irénée. Sinon pour garder cette connexion métro-D je choisirai Trion.
- Point du jour est incontournable, puis Ménival et Libération.

J'oserais proposer une autre solution pour la partie "centre ville", même si je crois que c'est peine perdue : ignorer Hotel de Ville et Bellecour et passer par Perrache ou mieux encore 'Hôtel de Région-Montrochet". Pourquoi ? Confluence a vu s'installer des milliers de nouveaux habitants des commerces et autres bars-restaurants, et est un quartier où il ne vaut mieux pas s'aventurer en voiture : 3 issues seulement pour passer le "barrage" de Perrache, la Saône ou le Rhône, une vraie souricière. Et pour pallier cet accroissement de population et de circulation des personnes il n'a été prévu qu'un pauvre tramway totalement saturé. Quand je dis "pauvre", j'entends par là qu'il est bien seul pour assurer le travail de transport en commun dans ce quartier. Le Métro E est la solution, qu'il aurait peut-être été judicieux de prévoir dès la conception de ce quartier totalement neuf qui manque d'infrastructures de ce type.

De là le métro "E" croiserait le "B" à Jean-Jaures, le T2 à Garibaldi-Berthelot, le métro D à Garibaldi ou manufacture des tabacs et enfin Part-Dieu.

Ce tracé ne permettrait pas une liaison directe "coeur de ville" à Part-Dieu comme beaucoup le demandent, mais desservirait de nouveaux quartiers qui ne demandent que ça pour ne plus prendre la voiture.

Une station a francheville

La ligne E est une excellente nouvelle avec une station dans le secteur de Tassin. Libération est un très bon point central pour une station mais en aucun cas pour un terminus. Le carrefour est constamment engorgé le matin. L'emplacement ne pourra être que dans une zone à l'extérieur de Tassin pour éviter de charger davantage le trafic.

(je ne vois pas ce que le metro pourrait apporter en plus...).

Je pense que le tracé doit aller jusqu'à la part dieu (station clé pour avoir acces à la gare sncf et à tout le reseau tcl).

De plus la circulation au niveau de craponne et Tassin est saturée.. est ce qu'il ne faudrait pas mettre une station à craponne?

Bonjour,

Une prolongation de la ligne vers la Part-Dieu semblerait intéressante. Elle s'ouvre à des possibilités futures d'extension sur Villeurbanne Nord et le campus de la Doua.

belle opportunité pour les décennies à venir. La proximité de Lyon et des communes avoisinantes (ouest lyonnais) vont en faire un pôle modal très important avec l'espoir que Tassin-la-demi-lune soit, enfin, une commune plus agréable à vivre car elle pâtit ce jour d'une circulation incessante avec toutes les répercussions que l'on connaît.

En ce sens, le positionnement du Terminus à Alaï me semble être un très bon choix, s'il s'accompagne des équipements nécessaires en terme de parking, pour permettent aux résidents de l'ouest lyonnais de rejoindre Lyon rapidement.

Enfin, et c'est la raison de ma contribution, pour décongestionner et rendre viable l'avenue Charles de Gaulle et l'hyper centre de Tassin il me semble primordial qu'une station soit positionnée place de la Libération. Car qu'est-elle aujourd'hui ? Un immense carrefour où chaque piéton souffre de l'arpenter (nuisances sonores et visuels, air pollué, etc.). Je ne parle pas des cyclistes qui n'osent se déplacer dans la zone tellement elle est

La variante Alai Saint-Paul HDV aurait l'inconvénient de concurrencer le tram train Brignais St Paul Ne faudrait-il pas mieux étudier les possibilités d'augmentation fréquence/capacité de ce mode de transport ?

Cordialement

Habitante de l'Est lyonnais, je regrette que la concertation se limite à la proximité de la ligne E alors que le débat concerne toute la Métropole s'agissant d'un investissement d'une telle envergure. Je regrette aussi qu'il ne concerne que la ligne E. Un vrai débat en opportunité sur différents scénarios d'investissement pour les deux prochains mandats aurait été plus démocratique. Faut-il mobiliser toutes les capacités d'investissements sur l'Ouest lyonnais ?

Pour répondre à cette question, il aurait été nécessaire de présenter les études menées au sujet du mode tramway. Celui-ci est balayé d'un revers de la main sur le critère de la pente et de l'insertion urbaine. Mais l'étude a-t-elle vraiment été réalisée ? Les contraintes évoquées ont-elles été mises en perspective d'autres projets en France ou à l'étranger. Rien de tout cela dans le dossier de concertation...

Si le garant de la concertation joue son rôle, il devrait demander des études approfondies sur le mode tramway. C'est ce qui a été fait à Annecy par la garante dans le cadre de la concertation menée en début d'année sur le projet LOLA (tunnel + BHNS).

Après ces éléments complémentaires, quand bien même le métro demeurerait le seul mode techniquement réalisable, resterait la question de la rentabilité. 70 000 voy/jour cela reste faible pour un tel mode et ferait de ce projet un des plus chers de France sur le critère coût d'investissement/voyageur derrière le tramway d'Aubagne. Dès lors, si ce projet doit être mené à terme la vraie question à se poser est : quel projet urbain pour densifier ? Pas convaincue que les maires des communes de l'Ouest lyonnais soient prêts à prendre leur part dans le rééquilibrage de l'agglomération si l'on en juge par le contenu du récent PLUi

belle réunion d'auto-satisfaction mais « entre soi ». Il n'y a eu aucune expression du Conseil Régional, autorité organisatrice du TER assurant actuellement le seul service en site propre sur l'ouest lyonnais. Cette activité possède le tunnel ferroviaire de Loyasse entre Gorge de Loup et Saint Paul complètement oublié dans les études actuelles.

Le dossier présenté par le SYTRAL a écarté les deux scénarios passant par Gorge de Loup et n'a pas étudié un troisième scénario utilisant cette infrastructure existante ce qui

- générerait des économies importantes et
- desservirait le pôle multimodal de Gorge de Loup, véritable hub de l'Ouest lyonnais, facilitant ainsi les échanges banlieue/banlieue et rapprochant la ligne E de la zone d'Ecully.

Dans cette hypothèse

- l'itinéraire vers Hôtel de Ville serait privilégié avec une station souterraine à Saint Paul
- le tram train verrait son terminus à Gorge de Loup mais avec une attractivité renforcée grâce à l'accès facilité à Hôtel de ville et aux lignes A et C.

Le SYTRAL a expliqué en séance le peu d'intérêt d'offrir un cadencement sur le tram train (seulement 4000 voyageurs supplémentaires !) mais, pour être plus attractif, le tram train devrait disposer de nouvelles stations et d'un prolongement vers Hôtel de ville (solution de référence alternative à la ligne E).

L'attractivité du tram-train pourrait dès maintenant être améliorée grâce à la tarification unique TCL/TER sur le territoire de la métropole. On en parle depuis 20 ans mais on ne fait qu'en parler. C'est une mesure qui ne demande pratiquement pas de financement mais seulement du courage politique.

Les citoyens se sont largement exprimés pour un accès direct à Part Dieu, effectivement nécessaire. Dans un premier temps la réalisation du triangle de Charpenne (accès direct de la ligne A vers la part Dieu et la ligne B) supprimerait une rupture de charge à moindre coût et réaliserait une excellente liaison directe entre toutes

Habitante de la métropole, cette nouvelle ligne va dans le bon sens pour désenclaver Lyon du trafic routier. Il semblerait alors également pertinent pour aller au bout de cette démarche que la ligne aille jusqu'à Part-Dieu et qu'à Tassin soit construit de vaste P+R et consignes vélos !

Je ne suis pas directement concerné par cette ligne mais je pense sincèrement, compte tenu des montants astronomiques mobilisés pour ce projet, qu'il serait plus pertinent de développer un mode de transport aérien/téléphérique. Lyon, le grand Lyon bénéficie de topologie qui se prête parfaitement à ce type de transport, et c'est à mon avis une réelle opportunité pour notre territoire. Sincères salutations fa
Bonjour, La future ligne E doit être connectée à la ligne D qui est empruntée chaque par de nombreux usagers qui continuent leur itinéraire vers l'est (Guillotière, Saxe Gambetta, Sans Soucis, Grange Blanche). Bellecour semble être un bon compromis car elle permet également la connexion avec le métro A pour les usagers qui travaillent ou étudient sur Villeurbanne ou la Confluence. Sans connexion, les trajets depuis l'ouest seront allongés avec une multiplication de correspondances.
terrain des Maraîchers en voie d'aménagement) et l'espace disponible dans le secteur (plus important que vers la Constellation) permettrait 1.de connecter le métro avec des lignes de bus en provenance de Charbonnières (lycée), Marcy l'Etoile (Sanofi, école vétérinaire), St Genis les Ollières, Ecully (Campus Ouest, clinique du Val d'Ouest, le centre de police scientifique) 2.de prévoir un lieu de stationnement pour les vélos •la station Ménival offrirait une desserte de grande proximité pour les nombreux habitants de ce secteur et pour le lycée Branly éloigné de la station Point du Jour et de la Constellation
un investissement sur le long terme et une très bonne idée. De nombreux bus/métro nous emmènent jusque Perrache/Bellecour or pour rejoindre La Part-Dieu il s'avère que c'est le parcours du combattant..! En effet, seul le métro B rejoint actuellement La Part-Dieu, grande gare avec un flux de voyageurs très important et le centre commercial.. je trouve que c'est peu. De plus, ce terminus pourrait connecter l'ouest et l'est Lyonnais avec un parcours faisant métro E, métro B qui va jusque Charpenne ou même une connexion metro E/metro A pour rejoindre Villeurbanne
avec une forte capacité pour passer de la presque île à la colline (renforcement des fréquences des funiculaires, lien fort Perrache - Saint Irénée) et plusieurs tracés de moyens plus légers sur le plateau permettant de desservir plus de quartiers pourrait servir plus de monde en diversifiant les tracés. Une ligne de métro unique, c'est mettre tous ses œufs dans un même panier. Mais si la décision est prise, alors autant le faire bien : - Discuter avec les autres entités en charge des autres moyens de transport (TER et autres trains par exemple). - Penser aussi que la population vieillit, que les personnes se déplacent avec des poussettes, des valises, leurs courses..., que tout le monde ne peut pas faire du vélo ou de la trottinette ! Ne pas laisser des catégories de population de côté. - des couloirs de métro trop long rendent les changements de lignes et finalement l'usage du métro dissuasifs. - Penser large et tenir compte des habitants des banlieues et communes périphériques - prévoir dès à présent un prolongement au-delà d'Alaï - Un métro coûte très cher, c'est vraiment dommage de ne pas prévoir assez de stations, donc desservir Libération, Constellation ET Ménival. - Ménival et Champvert sont très mal desservis et il me semble indispensable d'y implanter des stations ET EN ATTENDANT de mieux les desservir avec des bus. - Trion me semble intéressant : un lien avec le funiculaire et la gare de bus de Saint Just et l'arrêt Saint Alexandre me semble important si le parcours continue sur Saint Paul et Hôtel de Ville. Mais prévoir aussi des bus vers Sainte-Foy depuis Saint Just. - Saint Paul permettrait le lien avec le train et donc plus d'usagers des trains arrivant à Saint Paul, donc moins de circulation routière en banlieue. - Hôtel de Ville est préférable à Bellecour déjà surchargé. Hôtel de Ville est difficile d'accès depuis le plateau

dessous ne propose qu'une seule réponse, donc un seul moyen de transport et ne propose ni le funiculaire ni le tram !

Quel mode de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ?

(1 seule réponse possible)

Bus

Métro

Vélo personnel

Vélo en libre-service

Marche

Voiture individuelle

Covoiturage

Autopartage

Autre : précisez

ouest lyonnais. Pourquoi ce projet est il si longtemps a se mettre en place , toutes les années de perdu sont des anneés de pollution !

quartier (associations loi 1901) créés au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise par des habitants engagés et bénévoles dans le but de préserver et d'améliorer leur cadre de vie (environ 10.000 familles). Elle est l'interlocuteur naturel des pouvoirs publics pour traiter tous les problèmes globaux d'aménagement et d'environnement urbains de la Métropole, parmi lesquels les déplacements urbains et les transports en commun jouent un rôle majeur.

ligne a hôtel de ville afin de créer une station à Saint Paul qui est une gare RER ce qui contribuerait à encourager l'utilisation des transports en commun pour venir à Lyon. D'autre part, en ce qui concerne l'étude d'un prolongement de la ligne E vers La Part Dieu le tracé par hôtel de ville permettrait d'ouvrir de nouveaux points d'accès tels que la place de l'Europe en face de la tour Incity, au lieu de passer par place Guichard comme j'ai pu le lire. Pourquoi toujours passer sur les mêmes trajets ? Je pense que quitte à créer une nouvelle ligne il faut essayer de toucher une nouvelle population qui n'ont pas actuellement un accès direct au

s'engager dans les plus brefs délais.

En effet, il est important d'évaluer les impacts de cette arrivée sur les aménagements prévus et engagés actuellement (phases 1 et 2 du PEM).

Cette arrivée pourrait apporter des modifications majeures sur le PEM.! Les coûts et les prévisions de trafic seraient éventuellement fortement impactés.

Pour éviter toutes les fausses manœuvres, les études de faisabilité devraient être entreprises et coordonnées dans les plus brefs délais.

un prolongement de la ligne E jusqu'à la part dieu. J'espère que vous tiendrez compte des milliers de voix qui s'élèvent dans ce sens.

La liaison Bellecourt-Part Dieu est indispensable, les bus saturent en permanence, et la gare TGV de la Part Dieu est un hub qui se doit d'être desservi pour l'Ouest lyonnais sous peine de toujours devoir recourir à la voiture pour prendre le train.

Merci, cette remarque est à prendre impérativement en compte

l'ouest lyonnais : pas moins de 5 voies viennent s'entrechoquer lui donnant une allure et une fonction qui relèvent plus de la gare de triage qu'un véritable lieu de vie pour les résidents du quartier. Elle a pourtant tout pour devenir une place agréable à vivre : fontaine romaine, espace arboré, nombreux commerces dont restaurant/café, MJC, etc.

Prévoir sur la place de Trion la future station de métro permettrait, d'une part de revoir l'aménagement de cet espace au fort potentiel en terme de surface pour en faire un lieu central du quartier St Just, d'autre part de réduire le trafic routier et les diverses pollutions qu'il engendre (sonore, air, etc.).

Redonnons cet espace aux piétons, familles et enfants (avec une aire de jeu), résidents (avec une terrasse de café, une aire de jeu de boule, etc.) mais aussi aux cyclistes (station vélo'v) qui ont bien des difficultés à

1)menival compte tenu de la densité de population à proximité , et des connexions avec des axes importants (TC et VP) 2)libération pour avoir une bonne desserte de Tassin , et la connexion avec un carrefour majeur de desserte des communes plus éloignes (St Genis les ollieres et au-delà) L'interdistance n'est pas excessive donc pas trop pénalisante en terme de temps , et le surcout n'est pas à l'échelle des enjeux pour une infrastructure vouée au long terme
plutôt Saint- Irénée qui offre de meilleurs possibilités de rabattement TC et VP en provenance des secteurs voisins (communes de Sainte-Foy et Francheville) la zone de Trion a une moindre densité de population , et elle est déjà en grande partie desservie par le métro : utilisation du funiculaire à partir de St Just , ou par correspondance à la station Saint-Jean
métro en Bellecour et la Part Dieu. Cette ligne E peut permettre de connecter en direct le Centre de Lyon (Bellecour) et le Quartier Part Dieu. la continuité jusque la Part Dieu peut donner un rayonnement supplémentaire à ce projet. Quite à investir sur ce projet d'ampleur, autant le mener jusqu'à son terme...en tant qu'utilisateur, connecter Bellecour et Part Dieu permet d'avoir plus de cohérence sur les axes forts de la Métropole.
efficacement l'ouest lyonnais avec les grands équipements de l'est (Part-Dieu, Aéroport, Gare TGV, Grand Stade, ASVEL Arena...) Cela permettrait un meilleur maillage du réseau grâce à de nombreuses correspondances supplémentaires et les habitants pourraient enfin éviter de prendre leur voiture pour les longs trajets est-ouest. L'arrêt de Part-Dieu devrait se trouver du côté de Vilette afin d'éviter les temps de marche entre le métro E et T3, T4, RX. La correspondance avec le T1 et le Métro B serait opérationnelle à Bourse du Travail.
proposerai un tracé différent pour réduire les couts (percée de la colline) . il s'agit comme pour la ligne LEA (T3) de réutiliser les lignes ferrés existantes en l'occurence le tronçon St Paul - Gorge de Loup. Les lignes des Ter auraient leur terminus à Gorge de Loup. La connexion avec la ligne D se ferait aussi à Gorge de Loup. La montée à Trion (connexion avec st just) sous la rue Pierre Audry. Le reste du tracé pourra se poursuivre sous les rues de la favorites, etc.... Le tronçon le plus délicat serait entre St Paul et Hotel de Ville où les connexions avec les lignes A et C. Ainsi on faciliterait le passage d'une colline à l'autre tout en permettant une connexion rapide vers Bellecour et le sud est lyonnais par la ligne D et le nord Est Lyonnais par la ligne A. cordialement
Bonjour, J'opte pour le trajet départ ou terminus Bellecour avec une desserte Ménival et Libération. Cordialement
(sur la Saône), mais aussi avec le réseau ferroviaire (avec la gare de Saint Paul) et le funiculaire (soit par une gare au niveau de l'ancienne gare de Trion, soit avec la gare des Minimes par la création d'une gare après Saint Iréné). Le funiculaire assure la liaison vers la ligne D. De plus, une Grande école Lyonnaise de la montée Saint Barthélémy aurait le transport facilité de ses
prolonger la ligne jusqu'à Craponne cette station permettrait de drainer le flux de circulation de l'ouest lyonnais, Alai n'aurait plus que le flux Tassin , Francheville etc ..la circulation sur l'axe Craponne Alai s'en trouverait améliorée
interconnexion à Saint-Paul et HDV).
Alors que la gare de la Part Dieu est en plein travaux pour accueillir encore plus de trains, que l'aéroport Saint-Exupéry se développe et qu'une grande partie des voyageurs arrivent à la Part-Dieu, via le très cher Rhône express, ces touristes n'ont aucun moyen simple (sans changement) et rapide pour gagner la presqu'île (station Hôtel de Ville) et le Vieux Lyon (Station Saint-Paul). Deux centres touristiques majeurs pour Lyon. Dès lors, il paraît évident que le projet de la ligne E doit se prolonger à ces deux stations.[(station Hôtel de Ville) et (Station Saint-Paul).]

Alaï - Bellecour tout en évitant les surcoûts induits par une prolongation dans un second temps. En outre, l'accessibilité des stations devra être assurée pour tous les modes de transport et en respectant l'ordre de prépondérance défini par le PDU : marche, trottinette, vélo, Transports en Commun, co-voiturage. Des sites propres et les bus et car devront de sites propres suffisamment en amont des stations pour s'affranchir des embouteillages (plusieurs kilomètres si nécessaire). Idem pour les vélos qui devront bénéficier d'aménagements cyclables sur un périmètre dans un rayon d'au moins 5 km autour des stations pour permettre un rabattement optimal. Enfin des parkings vélo devront être prévus dans toutes les stations et au plus proches des accès à la station et idéalement dans la station. Il serait souhaitable que les utilisateurs puissent mettre leur vélo dans le métro dans des emplacements ne gênant pas les autres utilisateurs : la topologie des secteurs traversés leur justifie tout particulièrement.
d'affaire de la ville, elle possède la gare la plus fréquentée, elle permet de relier directement l'aéroport St Exupéry, la cité administrative d'état y est également présentée. Cdt.
grandes lignes principales de métro (A et D) tandis que la ligne C est moins utilisée. De plus nous avons accès à l'ensemble des commerces qui se trouvent à Bellecour
- permet de cumuler au trafic 5ème - Presqu'île (et à l'avenir ->3ème) le trafic 5ème - Croix Rousse et à l'avenir Croix Rousse - 3ème. Ces 2 trajets étant aujourd'hui très compliqués avec de nombreuses correspondances (il n'y aurait plus qu'une seule correspondance à HdV). Une étude de fréquentation pourrait sûrement le démontrer. - la démolition de la mairie annexe apparemment nécessitée par le passage par l'hôtel de Ville serait une excellente idée plutôt qu'une contrainte... Elle est hideuse, et cela permettrait de refaire le lien Terreaux / Opéra aujourd'hui catastrophique !
profiter à la ligne la fréquentation venant du 1er et du 4ème. Les trajets 5ème - (1er et 4ème) et 4ème - Part Dieu étant aujourd'hui très longs avec nombreuses correspondances. Le passage par Bellecour apporte beaucoup moins d'intérêt, même s'il est apparemment moins cher. Mais il faut faire le total des coûts et des bénéfices.
multimodal. Je choisis aussi le Terminus à Hôtel de Ville afin de créer une jonction avec les lignes A et C, la ligne D étant déjà liée via le Funiculaire. Ainsi choisir Hôtel de Ville permet de créer un nouvel axe de desserte sans
Le choix entre hôtel de ville et bellecour n'est pas un vrai choix. La majorité d'entre nous ont besoin de se rendre à la part dieu et non pas à bellecour, et encore moins hôtel de ville. Habitant une petite commune de l'ouest lyonnais (plus loin que Alai), je mets 1h20 porte à porte pour faire 20 km jusqu'à la part dieu. Et encore, j'ai de la chance d'être desservie par le 2ex (et de ne pas travailler en horaires décalés, car sinon on oublie le car). Le 2ex passe à Alai et ensuite il reste 10 min pour rejoindre Gorge de Loup et la ligne D. Aucun intérêt de descendre à Alai pour prendre 3 métros et mettre le même temps de trajet voire plus. Mes collègues qui habitent l'Est de Lyon, l'Ain ou le Sud de Lyon (Vienne...) mettent moins de temps que moi, pour une distance parfois deux fois plus importante. La raison est simple, ils ont un train ou un tram qui leur permet d'arriver à la part dieu. Ils ne sont pas obligés de reprendre 2 métros comme moi pour relier périphérie et part dieu. Les habitants de l'ouest souhaitent (enfin !) des transports en commun, et non pas une nouvelle autoroute. Il serait judicieux d'oublier l'anneau des sciences et de faire une ligne de métro Alai- part dieu, sans oublier la possibilité de se garer à Alai pour ceux qui sont en horaires décalés et ne peuvent pas venir en bus.

Bonjour Je suis favorable au tracé jusqu'à Bellecour Je n'ai pas d'avis sur les stations intermédiaires Cordialement Céline Popielarz
D il y est une connection. Une nouvelle station entre gorge de loup et vieil lyon ou tout simplement passer la ligne E par vieil Lyon.
Contribution de la Renaissance du Vieux-Lyon Ce beau projet d'avenir, à long terme, doit être ambitieux. L'envergure comme la qualité de la concertation en amont sont à la hauteur de l'importance que revêt cette nouvelle ligne pour le développement de la ville et le bien-être dans l'ouest lyonnais, avec un fort impact attendu sur le 5ème arrondissement, dont le Vieux-Lyon. C'est dans ce cadre que s'inscrit cette contribution de la Renaissance du Vieux-Lyon, qui donne le tracé qui a sa préférence puis livre les éléments qui expliquent ce choix. La proposition de la RVL est : Alaï (Terminus) Libération Ménival Point du Jour Saint-Irénée Vieux-Lyon / Cathédrale Vieux-Lyon / Saint-Paul Hôtel de ville (Terminus provisoire) Et dans un avenir aussi proche que possible, prolongation jusqu'à la Part-Dieu (Villette) Les arguments, qui conduisent au choix de ce tracé, pour que la ligne E soit une pleine réussite dont bénéficieront tous les quartiers traversés, sont : L'interconnexion doit être assurée à minima avec les 2 lignes fortes et structurantes de la métropole : Ligne A, nord – sud Ligne D, ouest – est Ce tracé permet la connexion avec 3 des 4 lignes actuelles (A, C et D), et même avec la 4ème ligne B (lors d'une prolongation jusqu'à la Part-Dieu, à envisager dans un avenir plus lointain), sans oublier les funiculaires J'attends avec impatience la mise en place de cette nouvelle ligne de métro qui permettrait (enfin !) de mieux desservir l'Ouest Lyonnais. J'ai une petite préférence pour une double implantation de stations au niveau de Tassin-La-Demi-Lune, avec les stations Libération et Ménival. Et la correspondance jusqu'à Bellecour me paraît la plus convaincante pour relier Lyon et avoir accès à de nombreuses lignes de métro et de bus. Un prolongement jusqu'à Part-Dieu serait un vrai plus pour augmenter l'attractivité de cette nouvelle ligne de métro. Je me pose cependant une question sur l'accès à ces futurs arrêts, principalement pour les voitures. Je crains
Bravo pour ce projet A condition de prolonger la ligne jusqu'à la Part Dieu afin de connecter l'ouest lyonnais avec la Gare et toutes les connections vers l'est et L'aéroport
un quartier tertiaire en développement, la gare et la ligne vers l'aéroport seraient des destinations importantes pour tous les usagers de cette ligne.
partir de l'Ouest Lyonnais. Il faut veiller à faire en sorte que son implantation ne s'accompagne pas d'une augmentation de nouveaux trafics routiers pour rejoindre Alai depuis l'Ouest en améliorant la desserte de ce site par les transports en commun, en prenant en compte dans le projet l'intégration de parcs-relais au terminus des lignes concernées (C24 en particulier) et en développant l'intermodalité favorisant l'usage des
pour la sécurité, à l'instar de tout ce qui se fait ailleurs dans le monde pour les métros automatiques en tout cas.

Je préférerais le tracé Alaï - Hôtel de Ville. Je préférerais pour l'implantation des stations, le périmètre 1(Libération+Ménival)
Une connexion avec le noeud multimodal de Bellecour me semblerait plus judicieuse au regard de la taille des lignes de métro qui y serait connectées, et au sens Est-Ouest de nos déplacements habituels. Aller reprendre la ligne D une fois arrivé à Hotel de ville, en arrivant du secteur St Irénée semble illogique, et me pousserait plutôt à aller la chercher à Gorge de Loup. Par ailleurs deux points me semblent essentiels à aborder dans cette réflexion : - l'accueil des vélos dans les rames ou autre solution technique sur cette ligne a spécificité de forte pente, ce afin de poursuivre la promotion efficace des modes doux (vu le recours exponentiel à ce mode de déplacement plébiscité) - l'élargissement après minuit des derniers métros, pour permettre un retour en toute sécurité des citoyens noctambules...
Pour compléter mon avis précédent, je souhaiterais une implantation à St Irénée plutôt que Trion.
Est ce qu' une prolongation jusqu'à Francheville Bel air, voire Craponne serait possible ?
Bonjour Je souhaite que la station de métro soit à proximité du parc Tricoud. Merci à vous. Coline JAMIN habitante du bd des castors.
après les atterroissements sur l'"Anneau des Sciences " la réalisation du métro E devient indispensable pour tous les habitants de l'Ouest de Lyon , oubliés jusqu'à présent par les décideurs , en espérant vivement un vote en 2020 ! Le trajet Alaï vers Bellecour avec prolongement jusqu'à la Part Dieu parait le plus rapide et le plus pertinent . En ce qui concerne l'implantation de la station de métro Point du Jour : Il serait dommage d'obérer le caractère de place de village de la place " Benedicte Tessier" de supprimer des arbres de ce poumon vert pour réaliser les travaux , de déplacer le marché Alors que la place des "Compagnons de la chanson" tout autant centrale peut accueillir la station de métro du Point du Jour en supprimant seulement quelques places de parkings Pour la réalisation il faudra attendre 2030 : que d'embouteillages, que de pollution encore en perspective
Dans le cadre de la concertation publique sur le projet de métro E , Le Cil est favorable à une future ligne de metro E et souhaite que cette ligne nouvelle irait non seulement d'Alaï à Bellecour OU Hôtel de ville mais aussi de prévoir son prolongement jusqu'à La Part Dieu Est. coté Vilette.. Car avec le développement du secteur Part-Dieu ..Zac et gare ...il est judicieux d'envisager un lien fort entre l'ouest de la Métropole et ce secteur.. Nous avons une préférence pour Hôtel de ville mais dans ce cas ;comme cette ligne croise la ligne D, est il possible d'envisager une station de métro en plus à ce croisement de ligne de métro..? Pour le Cil Voltaire/Part-Dieu M. Beau
Pour reprendre de très nombreux avis déjà exprimés, je suis convaincu qu'un tracé d'Alaï jusqu'à la Part Dieu serait de loin le plus pertinent. Ainsi que la position de la station du Point du Jour sur la place des Compagnons de la Chanson pour ne pas "mutiler" la Place Bénédicte Tessier. Cordialement, A. Berthier
Je vote personnellement pour le tracé passant par Saint Paul, pour des raisons de distribution du trafic via la place bellecour qui serait surchargée. Et cela améliorera encore l'attrait du quartier saint paul.

Fourvière, place Bellecour, et l'opéra. une photo sur chaque rame et non un mix des 3.

j'agrémenterais les nouvelles stations de métro par un thème culturel propre à chacun. (ex : archéologie, urbanisation de la ville époque par époque, Lyon vu du ciel, astronomie en collaboration par exemple avec le planétarium, tout ce qui permettrait en fait d'éveiller la curiosité de l'usager, en un temps rapide -entre 2 passages de rames.

voici ma participation.

Cordialement,
et bon projet

Membre de l'AEDTF, dont le rayonnement est Européen, je souhaite partager l'avis de l'association concernant ce projet d'aménagement structurant pour la métropole européenne de Lyon.

Le métro E est une infrastructure indispensable pour toute la métropole, puisqu'il permettra un meilleur accès au centre-ville depuis l'ouest, et induira donc une dé-saturation salubre du boulevard périphérique. Malgré le développement des transports dans la métropole depuis les années 2000, celle-ci reste malgré tout trop peu desservie, ce qui rend bon nombre de pendulaires dépendants de leur voiture.

Aussi, la création d'une nouvelle ligne de métro, conjuguée à des parkings-relais à l'ouest de Lyon était devenue indispensable.

Cependant, si la ligne devait connecter l'ouest de Lyon, il n'en demeure pas moins que les usagers de l'ouest de Lyon ne s'arrêtent pas sur la presqu'île.

Ces usagers devront donc se déplacer plus loin, et pour cela emprunter les réseaux existants (métros A et D) et/ou bus.

En considération de la saturation actuelle des lignes existantes, surtout en heure de pointe, nous pouvons considérer que l'affluence supplémentaire induite par l'arrivée du métro E sur la presqu'île rentrait les transports complètement impraticables, et nuirait beaucoup à leur efficacité. La ligne E souffrirait donc d'une mauvaise notoriété, et le report modal indispensable pourrait ne pas avoir lieu.

Afin de favoriser celui-ci, il faut que la ligne E soit attractive, et pour cela, qu'elle desserve les pôles de la ville de façon directe, en épargnant aux usagers les correspondances, qui, nous le savons, diminuent l'attractivité des transports.

Aussi, dans le but de répondre à ce cahier des charges, il est indispensable de raisonner à long terme.

Suivant la tendance actuelle et l'aménagement urbain en cours, les échanges entre les pôles forts vont s'accroître, et des trajets de plus en plus importants auront lieu d'une extrémité à l'autre de la ville.

Il convient donc d'anticiper au mieux ce phénomène afin d'attirer les usagers vers le métro, le tram, et le bus,

Suite à la concertation concernant la future ligne E, je trouve qu'un parcours Bellecour -Allaï en passant par la Saint Irénée-croix blanche serait la plus rentable car beaucoup d'étudiants vont utiliser cet axe et beaucoup d'adultes travaillant vers perrache ou Bellecour qui est le centre ville. Aussi, cela favoriserait les chiffres des établissements en centre ville car beaucoup plus accessible et notamment pour les restaurants le soir.

Je suis dans le sud lyonnais, mais une ligne desservant l'ouest peut aussi m'amener à palier un manque de TER les jours de pannes par exemple.

par ailleurs, la péréquation tarifaire doit s'imposer, voire la gratuité des TCL comme dans d'autres villes de
avec connexion impérative avec la part dieu...

puisse prendre le métro.

Mais, un passage par Hôtel de Ville en se prolongeant vers la gare Part-Dieu, via la tour InCity, le Stade de Lumière à Décines et avec un terminus vers les grands parkings au nord de l'aéroport (qui pourraient devenir des parks relais), présenterait vraiment beaucoup plus d'avantages.

En attendant que ce rêve se réalise, réfléchissons à la manière dont se projet pourrait se réaliser. Pourquoi n'utiliserions-nous pas les infrastructures disponibles du chemin fer, venant d'Alaï, passant par Gorge de Loup vers Saint-Paul. Nous pourrions réaménager la ligne, construire des nouveaux quais souterrains gare de Saint-Paul, pour rallier le tunnel vers Hôtel de Ville ... gare Part-Dieu et ainsi de suite.

La Métropole, le GrandLyon devrait intégrer le chemin fer dans les TCL, au moins dans le périmètre de son activité (COURLY). Ce qui pourrait être en total cohérence avec le nouveau projet de la SNCF (artère sous Lyon). Indépendamment de l'effort financier, nous le devons pour le futures générations.

La deuxième proposition concerne l'installation d'un train à sustentation magnétique. Les chinois ont récemment adapté cet engin pour les transports en commun.

Ses avantages : la réduction des nuisances sonores, la réduction d'émission de particules fines (ni pneumatiques, ni freins) et sa capacité de gérer de grands dénivelés. Idéal pour une topographie comme celle

Avec une préférence pour la destination Hôtel de Ville, via notamment Saint-Paul, pour ne pas surcharger Bellecour, il est indispensable de prolonger le métro E vers la Part-Dieu, avec une station intermédiaire vers Saxe-Bonnell ou Saxe-Lafayette. Cela pourra occasionner une suppression sinon un allègement de la ligne C3, voire C13 entre Saint-Paul et Part-Dieu.

Bonjour il serait bien de connecter cette ligne de Alaï Jusqu'à la Gare de la part Dieu.
Autrement cette ligne est indiscutable et sera une très bonne avancée pour l'ouest Lyonnais.
Habitant prêt de Lyon point du jour!!!

Je ne suis pas certain que le mode métro soit nécessairement le plus adapté à la desserte du 5ème si on fait la balance entre les coûts et les trafics projetés. En revanche, si ce métro devait se faire, je rejoins nombre de contributeurs sur le fait qu'il devrait rejoindre la Part-Dieu dès le départ, et plus globalement s'inscrire dans une grande transversale Est-Ouest au lieu d'être une simple ligne qui déboucherait en cul-de-sac sur la Presqu'île. En effet, le lien entre la Part-Dieu et le centre-ville est le maillon qui manque cruellement aux transports lyonnais selon beaucoup de personnes.

Concernant l'arrivée en Presqu'île, je suis plutôt favorable à Hôtel de Ville, étant donné que la station Bellecour est déjà surchargée. Cela permettrait de mieux répartir les flux et d'éviter de créer un mini Châtelet les Halles...

Pour ce qui est de l'arrivée à Part-Dieu, j'ai vu circuler dans la presse un schéma avec une station place Guichard et une autre à Villette. Cela me semble assez absurde. En effet, la place Guichard est déjà bien desservie par le métro B et le tram T1 juste à côté et ce secteur n'a pas besoin de plus. Au niveau de la Part-Dieu, même s'il y a 2 lignes de tram et le Rhônexpress côté Villette, je voulais rappeler que côté Vivier Merle se situent l'entrée principale de la gare (et dans le futur le gros des services et commerces selon le projet de réaménagement actuel) mais également la plus grosse partie des emplois et des équipements (bibliothèque, centre commercial, etc...) du secteur. Surtout, c'est de ce côté que se situe le pôle d'échanges de bus qui est l'un des plus important de la métropole. Ainsi, placer la station côté Villette simplifierait certes certaines correspondances mais créeraient de nombreux autres flux à travers la gare et ne réglerait donc pas ce problème. En revanche, les immeubles autour de la place de Milan étant voués à disparaître, ce pourrait être une bonne occasion d'y glisser la station de métro, avec une bonne correspondance avec l'ensemble des transports de ce côté, et surtout en étant plus proche de la gare que la station de la B.

D'autre part, je verrais bien une station intermédiaire aux alentours du carrefour Garibaldi-Lafayette. Ce secteur est l'un des rares de l'hypercentre à n'avoir aucune desserte lourde et il y a de nombreux équipements intéressants autour (auditorium, halles, tour incity...).

Enfin, si l'enjeu est de d'améliorer la desserte de l'Ouest lyonnais, il faut absolument en profiter pour améliorer le tram-train de l'Ouest Lyonnais et le rendre plus attractif :

- Intégration tarifaire : on devrait pouvoir venir de Tassin à St Paul avec un ticket de bus, cela augmenterait fortement l'attractivité de ces lignes pour un coût dérisoire.
- Mise en double voie sur la totalité du tronçon commun aux trois lignes ce qui permettrait plus de capacité
- Etudier la possibilité de rouvrir le tram qui existait en direction de Craponne, en reprenant le trajet de la ligne

saturées entre Perrache/Bellecour et St Irénée. Le secteur St Irénée est en effet mal desservi alors qu'elle représente beaucoup de passages avec 2 grandes écoles (La Favorite/ Centre St Marc) et des résidences étudiantes.
Je trouve qu'une implantation de la station sur Libération ou Constellation plutôt que Ménival rend la ligne accessible à beaucoup plus de personnes de Tassin la Demi Lune.
Je souhaite que le metro face le trajet bellecour alai
Je souhaite la ligne E d'Alai à Bellecour, il faut vraiment relier l'ouest Lyonnais à Lyon de toute urgence.
Liaison encore plus proche de l'ouest lyonnais (tassin - craponne - brindas) par le métro
Bonjour, je souhaiterais que l'implantation de la station Libération soit retenue, cela me faciliterait grandement . Cordialement. Mme MICHEL.
Bonjour, j'aimerais que le tracé Alai - Bellecour soit retenu . Cordialement. Mme MICHEL.
afin de favoriser de nouveaux types de déplacement, la ligne de métro de l'Ouest lyonnais doit se connecter au TER, à d'autres lignes de métro et aux grandes lignes SNCF. Le tracé Alaï, Trion, Saint Paul et Hôtel de Ville répond en partie à ces besoins, mais un prolongement jusqu'à la gare de Part-Dieu semble indispensable. Cette gare est actuellement le point du centre-ville vers lequel les transports en commun sont le choix le moins efficace pour les habitants à l'ouest de la Saône. Il est donc nécessaire de ne pas arrêter la ligne E sur la presque île mais de la prolonger vers l'Est, à minima jusqu'à la Part-Dieu. Privilégiez le tracé permettant le passage à Part-Dieu, tant pis si c'est celui qui passe à Bellecour.
En permettant une liaison directe en 15 mn entre Alaï et La Part Dieu-Villette, cette nouvelle grande ligne de métro serait une vraie révolution pour l'attractivité de l'Ouest Lyonnais (plateau du 5ème ardt, Tassin, Francheville etc) le seul secteur aussi dense du Grand Lyon à ne pas avoir aujourd'hui ni ligne de métro ni ligne de tramway. Elle permettrait une correspondance rapide et efficace, à partir d'Alaï, mais aussi de Bellecour : - avec tous les trains circulant à La Part Dieu (TGV, Grandes lignes, TER en direction de Valence, Chambéry, Grenoble, Ambérieu, Genève, Bourg en Bresse) - avec la ligne T3, la plus rapide des lignes de tram de l'agglomération, en direction de Vaulx La Soie, Décines, Meyzieu les Panettes - puis, à terme (autre proposition de Déplacements Citoyens) avec une ligne T3 prolongée vers l'agglomération de Pont de Chéruy, la seule de cette importance et aussi proche de Lyon, à ne pas bénéficier aujourd'hui d'une liaison ferrée directe avec le centre ville - avec la ligne de tram T4, en direction de Vénissieux - et enfin avec Rhonexpress, qui dessert l'aéroport de Saint-Exupéry en 30 mn à partir de Part Dieu/Villette Dotée d'une technologie proche de celle de la deuxième ligne de métro de Lausanne (métro sur pneu et sans conducteur, motorisé pour grimper des pentes de l'ordre de 11%), la ligne contribuerait à consacrer Lyon pour l'efficacité de ses transports en commun. Elle en ferait la référence face aux enjeux de modération de l'utilisation de la voiture, de qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. Sur une longueur de près de 9 km, la ligne proposée par Déplacements Citoyens comporterait 8 stations : Gare d'Alaï Carrefour de la Libération à Tassin Ménival Est Point du Jour Centre La Favorite Bellecour (correspondance avec les lignes de métro A et D) Garibaldi/Paul Bert Part Dieu Villette (correspondance avec Rhonexpress et les tram T3 et T4-.
Les temps de parcours estimés seraient : - de la Gare d'Alaï à Bellecour : env 12 mn - de Bellecour à Part Dieu Villette : env 4 mn - de Point du Jour Centre à Part Dieu Villette : env 11 mn

l'ouest lyonnais. Pour beaucoup moins cher, il serait préférable: 1: De transférer l'ensemble du tram-train ouest lyonnais de la région AURA vers la métropole, avec une gestion du tram train par les TCL, avec une billetterie unique. 2: Développer la capacité et la fréquence du tram-train sur les 3 lignes. St Genis-St Bel-Lozanne. 3: Prolonger le tram-train depuis St Paul jusqu'à la Part Dieu, par Cordelier. (en surface). 4: Desservir le plateau (Point du jour) depuis "Vieux Lyon" par un téléphérique. (modèle de Brest).
Le Conseil de Quartier Quartiers Anciens représentant de nombreux habitants du Vieux Lyon (St Georges, St Jean, St Paul, du quai des étroits à la place Bourgneuf) tient à exprimer son soutien à ce projet d'extension du réseau de métros de la Métropole . Les études de fréquentation et de dimensionnement permettent de comprendre que d'autres systèmes de transport (tramway, câbles) ne peuvent s'adapter au type de fréquentation principalement pendulaire (forte fréquentation matinale et en fin d'après-midi) qui sera adoptée par les usagers et même soutenue par une fréquentation entre quartiers et de tourisme plus journalière. Dans le but d'améliorer les liaisons de transport collectif dans le 5ème arrondissement, notre faveur va vers une ligne E desservant Alaï, Libération, Ménival, Trion, St Paul, Hôtel de Ville . Une autre option à étudier serait une station supplémentaire à St Jean et alors un arrêt à St Irénée au lieu de Trion . L'intérêt d'une station à St Jean est de réaliser alors une connexion avec la ligne D, et l'arrêt Hôtel de Ville permet lui, une connexion avec les lignes A et C (Croix Rousse, Villeurbanne) . La ligne E permet ainsi de relier l'Ouest au Nord, à l'Est et au Sud de la ville de façon rapide et déconcentrée en divisant les flux . L'arrêt Trion est transféré à St Irénée car Trion est alors en connexion par le funiculaire aux lignes D et E est reste géographiquement proche de St Irénée où une ligne de bus peut amplement convenir pour relier ces 2 pôles. Cela permet aussi de relier le nord et le sud du Vieux Lyon alors qu'actuellement, il n'existe qu'une liaison sud vers le nord dans ces quartiers de transport en commun. Ces arrêts permettent aussi de relier l'ensemble des quartiers de l'arrondissement d'Est en Ouest . Le « bas » du 5ème sera ainsi réellement en liaison avec le « plateau » . Le choix de stations à Ménival et Libération-Tassin permet une desserte plus fine des secteurs Ouest de la ligne et ainsi une meilleure liaison entre quartiers . Pour la ligne TTOL St Paul-Brignais, son intégration au réseau TCL est une nécessité pour l'avenir afin que sa fréquentation augmente et permette de soutenir l'affluence sur la ligne E et être un relai de celles-ci vers
Quand on voit autour d'Alaï le nombre d'immeuble sûr construits depuis 15 ans en remplacement de maisons individuelles et aucune route n'a été modifiée, agrandie, cela devient un enfer (compter 2 véhicules pour un foyer)
Je vote en faveur du tracé Bellecour/Alaï (afin de pouvoir proposer un accès aux communes limitrophes de Tassin (Craponne, Francheville notamment)
Cependant, je ne comprends pas pourquoi le choix de destination est tombé sur Alaï. Il y a un énorme pôle économique en développement sur les communes de Limonest et Ecully (zones pas desservies avec des transports 'rapides'), il faudrait plutôt aller dans ce sens (et éventuellement prolonger la ligne D jusqu'aux entreprises à Vaise (zone Pathé). Saint Priest et la zone du Parc Technologique ont également une forte progression en termes d'entreprises et il n'y a que le tram T2, toujours bondé. Je serais intéressée pour voir l'analyse de la zone de chalandise de ce nouveau trait de métro pour en comprendre l'intérêt. Merci
Je suis favorable à une station Ste Irénée car Trion a déjà un accès direct au centre ville par le funiculaire.
Grézieu, Craponne ou Francheville le Haut. Il faut d'ores et déjà prolonger la ligne sur Francheville secteur Charial ou centre d'insémination artificielle afin d'éviter qu'il y ait trop de circulation sur l'avenue de la table de pierre/avenue Charles de Gaulle.
On aurait ainsi un trafic venant de Brindas, Grézieu, Vaugneray, Craponne qui prendrait le métro à Charial, et un trafic Francheville, Tassin qui prendrait le métro à Alaï, cela équilibrerait beaucoup plus les flux.

une alternative différente et serait donc plus utile. Je vote donc pour une ligne alai - hôtel de ville et un arrêt st Irénée. Un arrêt supplémentaire à st Jean serait un plus très utile et apprécié. Autre sujet, une prolongation du métro D vers ciné pathé Vaise serait aussi un moyen d'éviter de prendre sa voiture pour un trajet aussi court et néanmoins actuellement très compliqué et indirect d'accès (en partant de gorge de loup).
Bonjour, Veuillez trouver ci-joint l'avis du syndicat intercommunal AQUAVERT de Francheville.
Je souhaite un tracé alai / bellecour dans un 1er temps . Puis une prolongation jusqu a Craponne afin de desengorger la liaison entre craponne / francheville bel air / tassins . Prevoir un parc relai a Alai +++++
coquilles dans les annexes des dernières pages). Concernant la station du point du jour, son implantation à l'entrée du parc de la mairie ne permettrait pas une connexion directe avec les arrêts des bus 45 et 90. Par ailleurs comme signalé par plusieurs autres contributeurs, il serait dommage de dénaturer la place Bénédic Tessier, alors que l'entrée de la station serait mieux intégrée sur la place des Compagnons de la Chanson, plus moderne. Une liaison ultérieure avec la gare de la Part Dieu sera très attendue d'une part parce que la gare SNCF de Perrache n'accueille pas les trains en provenance de certaines régions (ex : est de la France), d'autre part parce que la Part Dieu drainant un nombre considérable de voyageurs n'est desservie actuellement que par une seule ligne de métro.
La place du point du jour est sympathique mais mériterait d'être encore plus le centre du Point du Jour avec un peu plus d'animation et de magasins. Elle est peu desservie par les transports en commun. Pour cela je serais favorable à l'implantation d'une station de métro sur la place Bénédic Tessier ou place des compagnons. Un métro sur ces places au lieu de l'entrée du parc de la mairie permettrait de mieux desservir les écoles du point du jour y compris l'école des minimes, la blibliotèque, et ainsi desengorgerait la place du point du jour et la rue des aqueducs déjà bien embouteillées aux heures du pointes. Le choix de l'entrée du parc de la mairie, déjà bien desservie par deux lignes de bus n'apporterait pas grand chose de plus.
qui arrivent en train
compagnons de la chanson, plutôt qu'à l'entrée du parc de la mairie en raison de la proximité des arrêts des bus 45 et 90.
Alaï me paraît être un point stratégique pour l'ouest lyonnais, c'est pour cela que je souhaite une sortie de métro à ce niveau ! Et pourquoi pas un continuité qui descend direction carrefour francheville.
ce metro E passe sous le cours Lafayette pour rejoindre la part dieu,les habitants du cours ont subi 3 ans de travaux du C3 et ne veulent pas en subir 4 ou 5 de plus! Il y a des immeubles fragiles qui datent de 1890 et un bras de la Rize qui passe pas loin Nous rappelons le cauchemar des habitants du cours Vitton lors des travaux du metro A:sols fissurés des magasins,immeubles et trottoirs, inondations (il y a eu des morts)et bruit insupportable. il y a d'autres moyens d'aller vers la part dieu depuis bellecour(metro A puis C13,metro D puis B,C9) ou depuis hotel de ville(C13,metro a puis B/T1)
Ménival serait plus adaptée et mieux centrée d'un point de vue tracé.En effet le tracé Point du Jour vers Alaï via Constellation est très long pour les gens habitant Ménival
Constellation qui me semble être au milieu entre Libération et Ménival. Habitant place des compagnons de la chanson, je m'inquiète cependant de la durée des travaux et des nuisances sonores qu'ils vont engendrer...
Bonjour, Actuellement , aucun mode lourd ne dessert le secteur de la gare Saint-Paul , contrairement à Bellecour. Un passage par le secteur de Saint-Paul me semble donc important pour la connexion au réseau Tram-Train et la desserte du quartier, tout en continuant sur l'Hotel de Ville et après sur la Part-Dieu (Vivier Merle ou Villette).

Enfin!

Enfin un projet qui pourrait répondre aux attentes des habitants du Plateau du 5è dont le Comité d'Intérêt Local (CIL) du Point du Jour est un relais.

Depuis sa création en 1922 par des habitants soucieux de défendre et améliorer leur cadre de vie notre association s'est préoccupée de la problématique accessibilité de ce secteur:

-en évoquant dès 1934 un projet de tunnel reliant Lyon à la Demi-Lune,

-en suggérant et oeuvrant activement avec le CIL de Ménival, pour la création de la ligne 42 Express,

-en réalisant un projet de liaison directe et permanente avec le pôle d'échanges de Gorge de Loup qui sera porté par l'UCIL et intégré dans la mise en place de l'organisation du réseau "ATOUBUS" (bus 45 et 90),

-en proposant un dossier de "navette inter-quartiers du Plateau du 5è",

...

Outre ce souci de liaison au centre de Lyon , les habitants doivent subir des nuisances de plus en plus importantes en raison du développement et de la densification urbaine des communes de l'Ouest lyonnais.

Les quartiers du Point du Jour, Ménival ... sont asphyxiés par la circulation pendulaire aux heures de pointe, les bus étant englués dans les embouteillages faute de sites propres!

Le projet de création d'un métro E reliant l'Ouest lyonnais au centre de Lyon est donc très favorablement accueilli!

Plus de 630 personnes ont signé, en quelques semaines, la pétition (papier) de soutien à la création d'une ligne de métro E passant au Point du Jour lancée par le CIL.

Si un terminus à Bellecour, centre historique, semble le plus justifié (connexion aux lignes A et D, liaison avec Perrache et le quartier de la Confluence...) il paraît pertinent d'envisager dès maintenant un prolongement vers

metro à gorges de loup le parking est toujours complet ce qui nous oblige a partir sur Lyon en voiture dommage, et j imagine que nous aurons toutes les communes de l ouest lyonnais qui vont se joindre aux tassinois. Merci encore pour ce beau projet, faites vite j ai 66 ans et j aimerai bien l utiliser sans fauteuil roulant salutations sylviane huber

Pour un terminus à la Part Dieu, principale gare de Lyon vers laquelle il est compliqué d'arriver en transports en commun depuis l'ouest lyonnais (nombreux changements).

N'y a t il pas un projet pôle numérique (pour 2500 personnes)de prévu à très courte échéance sur site ancien conseil régional route de Paris à la sortie de TASSIN (entrée/sortie ouest lyonnais + A89). Ces personnes ne viendront-elles que de l'Ouest et/ou par A89 ? Comment sera relié ce pôle avec Part Dieu ou Perrache si ce n'est par une ligne de métro qui desservirait également Tassin Horloge, menival puis Bellecour par exemple? Ne serait il pas judicieux de prévoir une entrée/sortie majeure vers et depuis l'ouest (A89) avec un pôle multimodal aux 3 renards (parkings,métro, future sortie anneau des sciences)?

A quand la fusion tarifaire SNCF/Tcl pour Les Tramtrain et métro qui nous donnerait vraiment envie de prendre les transports en commun?

Peut on imaginer Lyon aujourd'hui sans TEO ? Compliqué...

Lyon qui veut/souhaite être une grande métropole européenne , peut elle continuer à offrir un périph qui achoppe sur un feu de campagne (Valvert) ?

Sortez un peu et voyez les grandes métropoles comme Barcelone ? Lyon est une petite bourgade à côté !!!

Bonne réflexion

Pour l'implantation de la station, la place Bénédicte Tessier me semble le mieux, le plus central pour ce secteur.

Merci.

Bonjour, Il est nécessaire de prévoir un arrêt dans le secteur Ménival constellation. Cette ligne E est très attendue j'espère qu'elle pourra être en service avant 2030
Impatiente de bénéficier d'une station à Ménival. De nombreux voyageurs à l'arrêt aux heures de pointe qui ne peuvent pas monter dans les bus surchargés!
ligne à des stations déjà saturées en heure de pointe. A long terme, réaliser un métro faisant le tour de la métropole et reliant les stations du bout des autres lignes serait judicieux- comme à Madrid où on peut aller à l'autre bout de la ville sans emboliser le centre ville. Alors pourquoi ne pas commencer par relier Oullins à Vaise via Francheville- Alaï ?
Cela me permettrait de faire mes trajets domicile (sainte foy les lyon) - travail ou centre ville en allant à pied ou vélo jusqu'à saint irénée, puis d'être très rapidement au centre, sans avoir les embouteillages de la montée de choulans.
Bellecour il faudrait 3 changement pour atteindre la part dieu. Le terminus de la ligne E DOIT être la Part Dieu. Dans un monde parfait il faudrait que la ligne aille jusqu'à l'aéroport.
concernée à l'échelle de la Métropole (pour une fréquentation attendue de l'ordre de 60 000 passagers /jours le Sytral réponds par un métro lourd alors que sur la ligne C3 avec la même fréquentation le Sytral réponds par un trolleybus !!!!). C'est une mauvaise utilisation de l'argent public qui est confié au SYTRAL. Cela va nécessiter plus que le budget d'une mandature, ce qui veut dire que d'autres projets ne pourront voir le jour, ex le bouclage du T6 en tramway. D'autres projets à l'échelle du Grand Lyon seraient plus utiles : prolongement du métro A vers Décines pour soulager le tramway T3, prolongement du B vers la Doua voir Saint Clair pour soulager les tramways T1 et T4 (ce projet n'a jamais vu le jour à cause de la complexité technique et son coût qui a la comparaison avec le métro E doit tenir la concurrence), prolongement du B vers l'A 450 pour en finir avec toutes ses voitures qui viennent du Sud-Ouest et qui viennent encombrer le centre,..... Je m'interroge sur la façon de choisir les projets en dehors des promesses électorales Lyonnaises et non Grand Lyonnaises. Y-a-t-il des critères de temps gagné par rapport au coût, de coût par rapport à la population impactée, des bilans carbone... ? Rien de tout cela dans le dossier. Les Scénarios étudiés (12) avant le choix mis à la consultation (2) sont nombreux mais ne balayent pas toutes les solutions possibles. Rien sur un mode aérien pourtant évoqué également lors des élections pour une liaison Fourvière - Crois Rousse. Rien sur une solution métro à gabarit réduit et plus adaptée à la fréquentation envisagée : le VAL (Rennes construit une deuxième ligne de 14 km, 15 stations 85 000 voyageurs /jours pour 1.2 M d'€ donc deux fois moins cher). Le train tram de l'ouest Lyonnais (branche Brignais) qui dessert déjà Alaï n'est évoqué que pour dire qu'il n'a pas atteint ses objectifs. Mais nos élus n'ont pas su le rendre performant. Deux autorités de transport différentes = deux logiques de développement différentes et deux politiques tarifaires. Si le train tram était inclus dans le SYTRAL, il serait accessible avec un ticket TCL ou un abonnement beaucoup plus attractif. Surtout qu'à part le Terminus Brignais (pour parler en cours) tous les autres arrêts sont dans le périmètre du SYTRAL. Cela favoriserait les correspondances bus / tramways. Avec cet aménagement sur la branche Brignais la fréquentation serait en augmentation. D'autre part l'idée du train Tram était la possibilité de l'emmener plus loin en site urbain et non pas de rester à Saint Paul. Suggestion alternative au métro E : •Transférer la ligne Saint Paul Brignais du RFN vers le SYTRAL. •Transformer la ligne en tram classique. Abandon du gabarit ferroviaire •Conserver le train Tram que sur la branche Saint Bel et futur Lozanne. •De Tassin à Saint Paul ne conserver qu'un gabarit 2 voies train tram et non ferroviaire. •Vérifier que dans ce cas le tunnel des deux amants est compatible avec un gabarit train Tram à 2 voies et permette la double voie de Saint Paul à Tassin. •Prolonger le tram par la place Saint Paul, la rue Mey et le quai de Bondy jusqu'au pont Maréchal Juin. Dans le
Le quartier de Trion est déjà desservi par le funiculaire St Just. Celui de St Irénée permettrait aux très nombreux élèves de la Favorite et étudiants de la Résidence universitaire et de l'Ensatt ainsi qu'aux habitants du plateau une liaison rapide avec la Presqu'île. Quant à la clinique Charcot, à proximité, serait mieux desservie. En conséquence, les embouteillages dans la montée de Choulans ne pourraient qu'en être réduits.
il suffirait d'adapter l'existant. Le tunnel du funiculaire de Saint-Jean date de la même époque et est toujours en fonction. De plus une possibilité d'accéder aux quartiers de Fourvière et du 5ème arrondissement (haut) par Saint-Paul équilibrerait cette desserte déjà en place sur Saint-Jean et déjà connectée à Bellecour. En terme de travaux il serait à mon sens plus économique et plus rapide de développer ce côté du Vieux-Lyon que le côté Saint-Jean déjà équipé et connecté.

comme station du métro E me semble hautement préférable. Les étudiants de l'ENSATT et de la résidence universitaire André Allix ainsi que tous les élèves des nombreux établissements environnants, les personnes ayant à se rendre à la clinique Charcot et tous les habitants de ce secteur du plateau disposeraient ainsi d'un moyen d'accès rapide au centre ville sans craindre les aléas de la circulation dans la montée de Choulans aux heures de pointe. Enfin l'espace me paraît plus ouvert et plus propice à l'implantation d'une station dans le quartier de Saint Irénée qu'à Trion où le bâti est plus dense et les voies de circulation plus étroites.
parfaitement l'ouest et l'est lyonnais. S'arrêter à la presqu'île serait une aberration : il faut permettre aux voyageurs de pouvoir poursuivre leur voyage vers l'est. Et si nous nous prenions à rêver la ligne pourrait aussi être prolongée jusqu'à Maisons Neuves et Montchat qui
Comme cela est déjà apparu dans la concertation, je milite plutôt pour un prolongement jusqu'à Part-Dieu avec correspondance métro B à la station Place Guichard et une arrivée à l'est de la gare, permettant des correspondances avec les tramways T3 T4 Rhônexpress, les navettes Grand Stade, et les lignes SNCF. Une arrivée à l'Est permettrait aussi de diluer les flux de passagers. De plus cela permettrait une ligne forte entre les 2 centres de Lyon, la Part-Dieu et la presqu'île. Cordialement.
en transports en communs complète et efficace pour les lyonnais. Et que les stations soient également à proximité de stations vélos pour les derniers kilomètres
Après avoir pris connaissance des documents, je suis favorable à la réalisation de la ligne de métro E mais avec comme terminus la Place de la FERRANDIERE (Lyon3eme) en passant par la PART-DIEU. Voici un axe d'étude pour prolonger la future ligne E depuis la place BELLECOUR vers la PART-DIEU. Traverser le Rhône et créer une station « PRÉFECTURE-Rue de BONNEL » et/ou « Cours LAFAYETTE-Avenue de SAXE ». En suivant le rail, le prochain arrêt serait la station « Place de l'Europe "HALLES DE LYON PAUL BOCUSE" ». Puis correspondance de la prochaine ligne E avec la ligne B à l'actuelle station « PART-DIEU vivier merle ». Pour finir, terminus de la ligne E station « PLACE de la FERRANDIERE » Pourquoi un terminus place de la FERRANDIERE ? Outre une meilleure desserte de ce quartier de Lyon, cette place est suffisamment grande pour y installer le puits de lancement du tunnelier. De plus, depuis cette place, on peut envisager une extension du métro vers Montchat et les Hôpitaux Est. Donc OUI pour une ligne E de métro d'ALAÏ à la Place de la FERRANDIERE par BELLECOUR et La PART-DIEU.
scolaires, visiteurs, des divers quartiers et communes de l'Ouest et diminuer la circulation automobile? » Le SYTRAL propose de construire une ligne de métro entre Alaï et Bellecour. Pour avoir un sens, cette ligne devrait être prolongée jusqu'à Part Dieu, mais les habitants ne peuvent pas attendre 12 ans pour voir leurs conditions de déplacements s'améliorer. L'Ouest lyonnais ne se limite pas aux quartiers entourant cinq stations de métro On pourrait envisager un tramway au départ de Jean Macé (7ème arrt) ou de Perrache, traversant le Rhône puis passent la Saône (pont), et entrent dans un tunnel amorcé entre ceux du chemin de fer et de l'autoroute et se prolongeant sur le plateau. Il faut renforcer le Tram Train Ouest Lyonnais TTO et le rattacher au SYTRAL par transfert de propriété.- SNCF n'est plus l'exploitant, mais le délégataire (Kéolis ou son successeur). Son identité devient TCL (tarifs, coordinations horaires, visibilité sur les plans de réseaux et les applis numériques, information des voyageurs) : on le prend aussi facilement que le métro, le tram, le bus. Les voies sont doublées sur des sections supplémentaires notamment le tunnel des Deux Amants. Liaison par télécabine depuis Perrache ou confluence rejoignant Craponne en passant par le fort de sainte Foy, la gare de Francheville, Alaï. Malheureusement la concertation n'a porté que sur le choix entre deux tracés de métro pour rejoindre Alaï à la presqu'île. Je suis pour la liaison métro Alaï Part Dieu, mais pour un horizon 2035 avec réalisation de modes plus léger

Bonjour

En tant que résident du quartier ST JUST je souhaite avoir une station métro sur TRION plutôt que Saint Irénée, cela aidera au développement commercial de la place TRION ainsi que des rues adjacentes.

Vous trouverez en pièce jointe une proposition de tracé.

C'est une option via la station Cordeliers, non envisagée dans les différents scénarios car le projet vers Part-Dieu n'existait pas. Aujourd'hui, cette option semble prendre de plus en plus d'importance. Il faudrait donc repenser le choix de deux options via HDV ou Bellecour.

Ce tracé permet de multiplier les connexions, conservant le même objectif et devrait être très efficace pour les flux métropolitains. Il s'agirait alors d'un projet structurant, permettant de relier l'Ouest Lyonnais au centre historique, ainsi qu'aux deux centralités économiques.

Par ailleurs, il inclut un chaînon manquant dans les TC lourds en hypercentre, avec une liaison P-D Cordeliers (sans faire la doublure de ligne B du scénario proposé par Place Guichard), avec des connexions aux 3 principales lignes en stations différentes (meilleure gestion des flux).

Dans l'espoir que cette contribution soit prise en compte,

Cordialement,

chinois les écoles et collèges Saint Marc et La Favorite ainsi que le plateau Charcot et Sainte-Foy-les-Lyon. Cela désengorgerait également les lignes de bus du secteur complètement surchargées aux heures de pointes.

Une station au pied du boulevard des castors et Charcot permettrait de préserver le charme de la place Saint Irénée.

Concernant les terminus c'est clairement Part Dieu par Bellecour qu'il faut envisager.

Vouloir améliorer la desserte du 5e arrondissement et de Tassin (qui partent de loin) est louable. Toutefois, vouloir absolument la réaliser avec un métro 'à la lyonnaise' semble être une réponse particulièrement inadaptée à un vrai problème.

***Densité urbaine et nombre de stations:**

Contrairement aux arrondissements centraux et à Villeurbanne, le plateau du 5e (et encore plus Tassin) a une densité moyenne. Réaliser uniquement les stations proposées dans le projet, espacées d'environ 1500m, ne permettront pas à une population importante d'y accéder directement à pieds: l'utilisation de bus, vélos, etc., sera toujours nécessaire, et rajoutera une correspondance par rapport aux trajets actuels. Rajouter plus de stations aurait un coût non négligeable sur le projet, et, quand bien même le nombre d'arrêts serait similaire à ceux connus sur les bus (tous les 300/400m), la desserte du plateau ne serait pas assurée en dehors de cet étroit corridor.

***Fréquentation attendue**

Etant donnée la densité assez moyenne évoquée ci-dessus, comment, avec seulement 5 stations, est-il imaginable d'atteindre 60 000 voyageurs / jour sur cette ligne? Par ailleurs, comme l'ont déjà fait remarquer d'autres contributeurs, pour une fréquentation similaire, d'autres lignes se contentent d'un trolleybus en site propre sur un axe particulièrement chargé du centre-ville.

***Tracé proposé**

Relier Alaï à Bellecour, c'est un peu relier une non-origine à une destination incomplète: qu'est-ce qui justifie un départ d'Alaï? Un éventuel passage (non souhaitable) du périphérique? Imagine-t-on raser les bâtiments autour pour créer de gigantesques parking relais? Si l'on souhaite que 5000 personnes prennent le métro en voiture à cette station, il serait nécessaire de réaliser un parking de... 5000 places. A quel coût, et sur quelle surface? Est-ce vraiment la solution à privilégier, plutôt que d'aller chercher les passagers au plus près de chez eux, pour éviter une utilisation systématique des voitures?

L'arrivée à Bellecour ensuite: certes, une partie des bus en provenance du plateau y effectuent leur terminus actuellement. Cependant, est-ce que rajouter une correspondance systématique à cet endroit, où les lignes A et D sont déjà bien saturées en heures de pointe, est l'idée la plus judicieuse? (La même question vaut pour une arrivée à St Paul, naturellement). Sans compter que dans les deux cas la station actuelle devrait être réaménagée pour absorber les flux.

Par ailleurs, l'ouest lyonnais en général ne se limite pas à cette petite partie chanceuse qui serait desservie par

1 Proposer une nouvelle ligne de métro E entre la presqu'île de Lyon et la gare TER d'Alaï est intéressant mais est insuffisant, et mal adapté. En effet, l'objectif d'améliorer la desserte de l'Ouest de lyonnais ne l'insère pas dans l'ensemble des transports en commun du 5ème arrondissement et des communes périphériques. Ainsi ce métro, de 5 ou 6 stations, n'assure pas du tout la desserte fine des quartiers dont les habitants et les emplois ont besoin.

Le dossier du SYTRAL ne comporte pas de propositions précises d'évolution du réseau de tram-train et des lignes de surface TCL, ni d'engagement de tarification unique pour l'ensemble de ces lignes, comme cela existe dans d'autres villes comme Grenoble, Lille et Paris. Des études de faisabilité de ces opérations sont nécessaires à la démonstration de viabilité de cette nouvelle ligne de métro dans l'ouest lyonnais, vu son coût élevé et son attractivité limitée résultant de l'étude de faisabilité elle-même (60 000 à 75 000 voyageurs/jour). Ainsi, le terminus d'Alaï n'apparaît pas vraiment comme la station de l'Ouest de lyonnais et en particulier des communes périphériques vu le faible nombre de voyageurs à l'heure de pointe du soir (voir graphique page 51) : 5000 entre 16h et 19h ; lors d'un atelier du SYTRAL, on m'a même confirmé que 90% du trafic proviendrait des stations du plateau du 5e arrondissement de Lyon. D'ailleurs, les lignes TCL de Francheville et de Sainte-Foy sont principalement rabattues sur la station Saint Irénée, celle-ci n'étant que la station haute d'un super ascenseur incliné pour l'ouest Lyonnais. La présentation du pôle multimodal d'Alaï (pages 64-65), n'indique pas que des lignes attractives de TC seront rabattues sur Alaï, au moyen de priorité de voirie. Le dossier n'envisageant pas la priorité des TC sur la voiture, précise au contraire que « la question des accès routiers au parking relais est primordiale » et évoque aussi « le raccordement à l'anneau de sciences » alors que la clientèle d'une station de métro provient au moins à 85 % d'abord des TC ou des modes actifs

2 Le dossier de concertation n'a pas de vision globale des réseaux de TC de la métropole lyonnaise, quant à la priorité des nouvelles infrastructures selon les territoires métropolitains, aujourd'hui et pour l'avenir, affinant pas le calendrier du PDU adopté en 2018. En annexes, le dossier ne présente qu'une carte indicative rassemblant les projets et les études, sans distinction, prévus pour 2030 sans calendrier.

Investir dans un métro E, spécifique car sur-motorisé, de plus d'un milliard d'euros pour une clientèle bien inférieure à 100 000 voyageurs par jour pourrait donc négliger des quartiers plus défavorisés en terme de mobilité aujourd'hui, en l'absence d'un diagnostic global.

De plus, les autres scénarios étudiés font surtout apparaître des conditions, favorables ou non favorables, à la création d'une ligne de métro sur le plateau du 5e arrondissement de Lyon. Elles semblent plutôt des variantes repoussoirs conduisant au choix de départ du métro intégral que le SYTRAL avait moqué lors du débat public de l'anneau des sciences, parce que proposé par Lyon métro transports publics !

Un terminus à la Part-dieu est nécessaire pour que l'ouest lyonnais est accès aux tgv!!!! De plus cela ferait un autre accès direct à la presqu'île depuis la Part-dieu la C3 et la C13 seraient déchargées

Veuillez trouver ci dessous l'analyse faite par la coordination DARLY et son avis sur l'opération métro E

1- Un outil de mobilité durable peu convainquant, et un PDU non respecté.

Ou comment résoudre les difficultés de déplacement en tous sens des habitants, travailleurs, étudiants, scolaires, visiteurs des divers quartiers et communes de l'Ouest Lyonnais?

Le métro E ne remplira qu'une petite partie de l'objectif précité. M. Gérard Collomb le conçoit pour relier le centre ville à Alaï, future "porte" de l'anneau des sciences. Cette porte sera en fait un échangeur autoroutier en plein dans le vallon verdoyant du ruisseau de Charbonnières, à l'emplacement des "Esses d'Alaï".

Il paraît que des foules d'automobilistes roulant dans l'autoroute anneau des sciences s'empresseront d'arrêter leur voiture dans le parc relais à proximité d'Alaï pour prendre le métro.

Dans la réalité très peu d'automobilistes quittent une autoroute circulaire, telle par exemple le boulevard Laurent Bonnevey (qui est la section Est de l'anneau des sciences), pour prendre un Transport en commun radial lourd tel que le métro A à Laurent Bonnevey ou le métro D à Parilly. C'est bien triste, mais ça ne fonctionne pas ainsi.

Les voiries d'accès convergeant de l'extérieur vers Alaï et Libération (deux stations du métro E) ont (en 2018) une circulation « dense » ou « bloquée » selon le schéma en page 22/63 du dossier de concertation (page 42 en version papier). Mais le métro E serait construit là où ça roule bien (excepté Choulans)

https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-03/MetroE_Dossier_Concertation.pdf

Donc, après 2030, un flux élevé d'automobilistes traverseront encore Craponne, Charbonnières, Tassin, Francheville pour aller rejoindre le métro, ou plus souvent les échangeurs autoroutiers de Alaï, Trois Renards... Les bus (5, 72, 73, C24, ...) seront pris dans des embouteillages toujours plus pénibles.

Nos élus disent que des bus prendront les tunnels de l'anneau des sciences.

Mais ce n'est pas techniquement prévu, et surtout, pas vraiment intéressant pour les voyageurs.

D'ailleurs le SYTRAL et les TCL ont supprimé la seule ligne de bus qui prenait le tunnel sous Fourvière : Cette ligne (le 55) passe maintenant par en haut, sur l'avenue Barthélémy Buyer et le chemin de Choulans, là où habitent les gens.

projet de longue date, me semble t il! Je trouve qu'il serait plus judicieux de faire le terminus de la ligne E à Hôtel de ville. Il y a déjà 2 lignes très fréquentées à Bellecour alors qu'à Hôtel de ville, certes, il y a 2 lignes mais dont une (ligne C) est moins empruntée.

De plus, j'espère que la création de cette ligne n'engendrera pas de nouvelles augmentations de tarifs pour les

Une connexion Vieux-Lyon/Bellecour/Cordeliers/Part-Dieu permettrait de s'appuyer sur le réseau existant et de répondre aux fois de voyageurs sur ces trajets.

<https://pierre-alain-millet.fr/Metro-E-il-est-urgent-de-reouvrir>

La concertation sur le tracé de la ligne E du métro montre une chose qui rassemble une grande majorité des citoyens, il faut plus, beaucoup plus de transports en commun, et il faut sortir de la fracture Est-Ouest historique de l'agglomération lyonnaise.

Tout le monde le sait depuis longtemps, mais c'est dans les années préélectorales que le débat s'enflamme et que Gérard Collomb pousse des annonces fortes. Il avait annoncé avant 2014 une ligne de métro vers le 5ème, et le SYTRAL la relance (pour lui ?) avant 2020 ! Sauf que pendant ce temps, il a délaissé le "Plan de Déplacement Urbain" pour le limiter à une simple mise à jour rendue nécessaire réglementairement par la préparation du plan d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H).

Comme nous l'avions dénoncé à l'époque, la métropole de Lyon n'a toujours pas de plan de déplacement urbain à la hauteur des défis de la mobilité et notamment parce-qu'elle n'a jamais pensé la place du rail dans les infrastructures de déplacement de l'agglomération dans sa région, ce qui devrait être pourtant le premier axe de travail pour le climat.

Alors cette ligne E, dans quel plan de déplacement urbain ?

Dans ce contexte où il nous manque le plan d'ensemble, le SYTRAL nous demande principalement de confirmer le besoin d'un métro, de choisir entre deux tracés, et, surprise du débat, d'ajouter une extension possible jusqu'à la gare de la Part-Dieu.

Ceux qui militent pour la liaison vers la Part-Dieu le justifient par tous ceux qui habitent dans l'Ouest Lyonnais et ont besoin d'aller à la Part-Dieu. Tous ceux qui prennent un TGV tôt le matin savent que les parkings de la gare sont pleins dès 7h00 de tous ceux qui sont venus en voiture... dont certainement beaucoup d'habitants de l'ouest lyonnais (ou plus globalement de la périphérie). À vrai dire, à cette heure-là en semaine, ce sont beaucoup de cadres qui ont une réunion à Paris, les femmes de ménage et agents de sécurité qui viennent à la Part-Dieu, parfois plus tôt, sont venus des banlieues en transport en commun...

Mais le besoin d'accès à la gare principale de l'agglomération, que ce soit des cadres ou des autres, est réel et un vrai enjeu des mobilités métropolitaines. Donc, il faut renforcer l'accessibilité de la gare en transport en commun, d'autant que l'histoire a fait cette situation surprenante que la plus grande gare, la gare centrale de

URGENT de relier la presqu'île à Part-Dieu directement par le métro. Le nouveau métro doit ABSOLUMENT ÊTRE PROLONGÉ jusqu'à Part-Dieu

sont en pleine expansion au niveau construction de logements et nous sommes débordés par la circulation automobile et autres. De plus la seule ligne qui nous conduise au centre de Lyon (Perrache) C21 est saturée même si les fréquences sont satisfaisantes, la charge des bus est énorme, on est parfois obligés d'attendre le suivant dans la journée mais pas le soir quoique j'ai remarqué que la fréquentation augmentait. Sans voiture rentrer après une séance de cinéma une vraie galère. Et le dimanche les personnes sans voitures ne sont pas "gâtées" il n'y a pas beaucoup de bus.

Donc pour le futur ce métro sera très apprécié et pourra faire baisser encore le taux de véhicules qui circulent j'avais suivi un exposé du projet qui me satisfait mais ensuite il y a la problématique du "terrain" et la technique primera sur les souhaits des uns et des autres.

Il serait très utile pour les utilisateurs des transports d'avoir une prolongation entre Bellecour et la gare Part-Dieu. Pour le moment, la presqu'île et la gare ne sont pas aisément connectés (hors bus, dépendants de la circulation donc risqués pour aller prendre un train)

Si je prends mon cas personnel, habitant boulevard des Castors, l'implantation d'une station sur Ste Irénée me semble plus pratique. D'autant que Trion bénéficie déjà d'une station (le funiculaire).

L'intégration urbaine et architecturale au site, son accessibilité au PMR me semblent primordiales.

Ne refaisons pas les erreurs des lignes B qui est bloquée à Charpennes et A qui est bloquée à Perrache. Bellecour ou Hôtel de Ville ne peuvent être la fin de la ligne Par ailleurs il faut prévoir la construction de la ligne en une seule fois jusqu'à la PD et non par étape. Le Sytral a les moyens financiers de rajouter 2/3kms de lignes de métro à son projet initial (Toulouse prévoit de construire 27 km de métro en une seule fois et peut sembler t il les financer) Autre suggestion pourquoi ne pas passer par Cordelier plutôt que Bellecour et Hôtel de Ville et d'emprunter le cours Lafayette jusqu'à la PD (même trajet que le C3 sur saturé actuellement et qui en 2030 sera complète
Bonjour, Je vous prie de trouver ma contribution à la concertation dans le document joint de 6 pages. Bien Cordialement, T. Pialla
Je souhaite que la nouvelle ligne de metro soit prolongee avec un terminus a francheville bel air
- elle permettrait à ceux qui arrivent à la gare Saint-Paul par le train de rejoindre le métro immédiatement (c'est un développement pour la gare Saint-Paul et tout l'Ouest Lyonnais) - elle désenclaverait Saint-Paul et toute cette partie de la rive droite de la Saône - elle désenclaverait le secteur Terreaux Hôtel de Ville bas des pentes - elle désengorgerait les rues d'Algérie et de Constantine qui sont trop étroites pour un flux de transports en commun réellement efficace.
SVP prolongez jusqu'à Part Dieu ça améliorera la connection est/ouest.
piscine du Rhône!
Cela étant, il faudra développer l'offre des transports en commun pour accéder à ce métro E, en augmentant la fréquence des bus (notamment C 24) pour y emmener les usagers et en créant des parkings relais avec suffisamment de places à Gorge de Loup. Mais attention, cette nouvelle ligne de métro doit offrir une alternative à la voiture dans le secteur de Craponne, Francheville, Tassin, et non pas attirer un flux de voitures supplémentaire qui traverseraient ces villes déjà très encombrées et qui ne respectent pas vraiment la loi de "Transition Energétique" en matière de développement des modes doux pour lutter contre la pollution atmosphérique (création de pistes cyclables notamment).
l'organisation des ateliers, que ce soit en atelier cartographique ou les ateliers techniques qui permettaient d'avoir beaucoup d'informations et d'explications sur le choix du mode et du dimensionnement de l'infrastructure. Au vu de la qualité et de l'intérêt de ces ateliers, on ne peut que regretter qu'ils n'aient pas pu être ouverts à plus de personnes. Concernant le principe d'une ligne de transport lourd vers l'ouest, il semble indispensable de le développer en particulier. Le réseau viaire étant extrêmement contraint (montée de Choulans, avenue B. Buyer, Avenue du Point du Jour, rue commandant Charcot), il est difficilement envisageable de réserver l'une de ces voies à un tramway, sans dégrader notablement les accès riverains et activités locales. Le choix d'un métro est donc incontournable pour desservir l'ouest de la Métropole. Toutefois, la création d'une nouvelle ligne de métro ne peut se limiter à un projet de tracé comprenant 7 à 8 stations. Elle doit s'inscrire dans un projet plus global, et s'étirer à l'est comme à l'ouest, et donner les tenant et aboutissant de la ligne que l'on appelle communément terminus. Les fins de lignes actuellement proposées ne sont pas des terminus. Les réactions systématiques des participants ont insisté sur la nécessité de prolonger dore et déjà la réalisation de la ligne jusqu'à Part Dieu. Qu'est-il envisagé de desservir à l'ouest : Francheville le Bas, Craponne, Tassin ? Quel est le prolongement vers l'est, au-delà de Part-Dieu : et se raccordant sur la future ligne A8 ? Saint-Fons ? Vénissieux ? Bron ? Vaulx-en-Velin ? Concernant les impacts d'une future ligne de métro sur la desserte du 5° arrondissement : une inquiétude : les secteurs de l'ouest de l'agglomération restent le poumon vert de la Métropole avec nombres d'espaces privés

station Vieux Lyon avec la ligne D), plutôt que St-Irénée.

Je pense qu'il faut privilégier la desserte par la Gare St-Paul et Hôtel de Ville pour offrir une alternative pour relier l'Ouest Lyonnais à la Presqu'île (autre que par TTOL + ligne D entre Gorge de Loup et Bellecour) et éviter de surcharger la station Bellecour. Cela permettrait d'envisager d'aller jusqu'à la Gare de la Part-Dieu en reprenant en partie le tracé de C3 entre St-Paul et Part-Dieu via le Cours Lafayette.

Favorite, collèges Charcot et Saint-Marc, résidence universitaire André Alix...), ainsi que pour les habitants de Sainte-Foy-les-Lyon et Lyon 5ème. Ceci permettrait en plus un désengorgement des Choulans et de la rue du Commandant Charcot, et faciliterait les transports "doux".

Je suis pour une station au point du jour centre

Dans le cadre du projet de métro E, il faudrait veiller à penser au TTOL (tram-train de l'ouest lyonnais) dont vous promettez qu'il sera complémentaire au métro E. Bien qu'il semblerait moins fastidieux de d'abord mettre en œuvre une intégration tarifaire du TTOL au réseau TCL, le projet de métro E a l'air aujourd'hui de prendre le dessus.

Beaucoup évoquent le métro E comme une réponse intéressante à une liaison métropolitaine est-ouest comprenant le tronçon Presqu'île - La Part-Dieu, effectivement le métro E peut répondre en tout ou partie à ces problématiques, mais il faudrait également penser à un avenir plus ou moins proche et sur plusieurs aspects : création d'un RER métropolitain comprenant possiblement de nouveaux tronçons (budget qui ne serait pas uniquement SYTRAL), avenir du TTOL qui devrait être compris dans ce futur RER, parce que lorsqu'on regarde une carte des axes ferroviaires de la région lyonnaise [tout exploitant confondu], on s'aperçoit que le TTOL et l'ex-CFEL (lignes T3/Rhôneexpress) pourraient être reliées avec une interconnexion (tunnel) de Saint-Paul à La Part-Dieu, pouvant ainsi créer une liaison est-ouest de grande envergure.

Rappelons qu'autrefois les voies empruntées par la ligne T3 étaient des voies SNCF reliées aux quais de la gare SNCF de Lyon Part-Dieu. Aujourd'hui la ligne T3 bien que transformée en tramway urbain, est toujours spéciale face au reste du réseau TCL, ayant hérité de ce passé purement ferroviaire. Il ne paraît pas compliqué de réaménager cette ligne proche d'une réelle ligne ferroviaire afin d'y envoyer de nouveau de vrais trains à grande capacité (RER) et pas forcément SNCF.

Et petite anecdote, dans les années 1970, les toutes premières rames de métro des lignes A et B avaient pu être livrées par cette voie ferroviaire jusqu'au dépôt de Vaulx-en-Velin en passant par La Part-Dieu.

Pour ces raisons, il faudrait que ce métro E n'aille pas à Saint-Paul et Hôtel de Ville afin de ne pas faire concurrence au TTOL, mais aussi de ne pas faire doublon sur toute partie pouvant être empruntée par un

Pour moi l'arrivée à Bellecour est bien plus pertinente qu'une arrivée à Hôtel de Ville :

- Correspondance ligne D
- Correspondance ligne A : Perrache à 2 stations / Hôtel de ville à 2 stations
- Centre de la presqu'île

Donnant bien plus de passerelles utiles que le simple fait d'arriver à Hôtel de Ville où il n'y a que la correspondance avec la ligne C qui peut être intéressante. Mais bon, on y va pas tous les jours non plus à croix rousse ! :)

Dans le questionnaire, la question 2. "Quel mode de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ?" devrait admettre plusieurs réponses (et non 1 seule) car il va de soi que la plupart des gens utilisent plusieurs modes de transport (exemple pour moi : bus + métro + marche).

Bien cordialement,
Françoise Oudeville

Je trouve plus judicieux d'avoir une station à Ménival et une à Libération, plutôt qu'une à Constellation

habitants dans le secteur Debrousse, boulevard des castors, sont assez éloignés de commerces et moyens de transports à part les bus allant tous à Perrache. Cela donnerait un nouveau potentiel pour ces habitants alors que ceux de la place Trion sont déjà à proximité de commerces, du funiculaire, de bus pour bellecour et Perrache.

desserviraient mieux la majeure partie des habitants de Tassin la Demi-Lune (la Pomme, avenue de la République, quartier gare Écully, 3 renards...) situés au nord de ces arrêts contrairement au seul arrêt constellation.

Je trouve regrettable que le projet soit considéré comme terminus alai, alors que l'enjeu de circulation vient des communes au dela de Francheville/tassin. Il est nécessaire que le E soit dès maintenant pensé comme ayant vocation à se poursuivre via les voies de tram train à l'ouest, via Part Dieu à l'est.

Ville. L'utilité du métro E n'en serait que renforcée. Cela faciliterait également la desserte de La Part-Dieu depuis la ligne C (une seule correspondance).

Un tramway permettant de desservir également les secteurs de sainte-foy les lyon, par exemple en antenne, me paraît plus adapté qu'un métro. Le coût en serait certainement beaucoup moins élevé. Actuellement sainte foy n'est desservi que par une ligne de bus 49 peu attractive. résultat la voiture est encore le moyen le plus rapide pour descendre sur Lyon.

je vous suggère de regarder les propositions sur ce site :

<http://transporturbain.canalblog.com/archives/2019/03/03/37127684.html>

Bonjour,

Cette ligne de métro E doit impérativement partir de Part Dieu (Gare SNCF), et passé par Bellecour, pour offrir un choix pour le déplacement et surtout des correspondances.

Par contre, à ce jour, c'est peut-être une erreur de vouloir l'arrêter sur le quartier de l'Etoile d'Alaï, alors que le secteur de Craponne est en plein développement et surtout ce qui offrirait une possibilité aux habitants d'une partie des Monts du Lyonnais de ne pas venir jusqu'au centre avec leurs véhicules.

Je verrais bien le terminus dans le quartier des Tupiniers à la sortie de Craponne, s'endetter pour s'endetter autant faire les travaux car dans 40 ans "on se posera la question pourquoi la ligne E est passe venu jusqu'à la sortie de la Métropole", ce qui désenclaverait de nombreux axes routiers de l'agglomération ouest de Lyon.

Et surtout quelle aménagement autour des stations?, A -t-on prévu un ou des parc(s) relais, La Gare SNCF Tassin Alaï est-elle pris en considération, car un Tram - Train passe sur cette ligne (Brignais - Lyon St Paul)

Cordialement

Lionel VENTURA

(et l'identité du lieu en tant que quartier à part entière), quant aux stations Constellation ou Libération , les deux me semblent trop décentrées pour être intéressantes et difficilement accessibles (par exemple pour quelqu'un qui souhaiterait y déposer sa voiture pour poursuivre en métro), je suis étonné que le centre de la Demi Lune qui a connu une forte évolution démographique, une grosse densification, ne soit pas desservi? D'une façon générale je suis étonné que l'on planifie les réseaux de transports en communs après avoir densifié l'agglomération et non l'inverse. Avec le PLU et maintenant le PLU H nous savons d'avance les zones qui vont être densifiées et il serait intéressant d'anticiper les infrastructures. Cela permettrait immédiatement aux nouveaux résidents d'adopter les transports en communs plutôt que de se débrouiller avec leur voiture ou leur propres moyens avant de voir les desserte en transport en communs arriver.

Je comprend qu'une station située vers la promenade des Tuilleries ou la place Vauboin à Tassin serait décentrée par rapport au tracé Lyon centre/Alaï mais il faudrait au moins prévoir un tracé en fourche (ce que l'on retrouve sur plusieurs lignes de métro parisiennes) avec une antenne allant vers Alaï et l'autre qui irait vers Les Tuileres/Hotel de Ville de Tassin puis poursuivant vers la gare SNCF Ecully la Demi lune (à terme elle pourrait même soit descendre vers la rue Mariette soit remonter vers le centre d'Ecully).

Quant au style de métro je trouverai intéressant de prévoir une prolongation possible, c'est d'ailleurs fréquent en Allemagne où l'on construit facilement des lignes mixtes (modèle que l'on retrouve aussi à Rouen) :en métro enterré dans le centre et en aérien en périphérie, que l'on peut ainsi facilement prolonger au fur et à mesure de l'extension urbaine.

En effet on voit bien qu'à terme il serait intéressant de prolonger la ligne d'Alaï vers Francheville Bel Air/ Craponne par exemple.

Le trajet Alai-Hôtel de Ville me paraît le plus judicieux car il permet de desservir St Paul qui est mal desservi et d'alimenter si je puis dire la ligne C en la mettant en lien avec l'Ouest lyonnais.

A l'avenir il faudrait envisager de poursuivre cette ligne E de Hôtel de Ville à La Part Dieu.

Le métro à la Part Dieu ne dessert pas la gare mais le Centre Commercial.

Sa conceptualisation à la base est une hérésie ! Il faut donc corriger cette hérésie.

Il est dommage que le trajet n'ait pas été étudié ainsi , à savoir à partir de St Paul poursuivre vers Cordelier, Halle Bocuse (couloir de raccordement à Ligne B Place Guichard), Part-Dieu-Bd Villette Sud-Gare routière. C'eût été une ligne traversante de grande efficience.

Cordialement

Part-Dieu, ce qui augmenterait considérablement le budget, je voudrais partager mes avis sur comment effectuer ce prolongement pour un moindre coût. Même si cette consultation concerne strictement la première phase jusqu'à la Presqu'Île, il serait judicieux de considérer l'impact du chantier sur un futur prolongement.

Si la ligne va être reliée à la Part-Dieu, l'œuvre qui entraînera la plus forte augmentation de la facture sera un nouveau franchissement du Rhône, mais selon le scénario choisi, un tel chantier pourrait être évité.

Le grand public a rendu un avis majoritairement favorable à l'option Bellecour, mais l'alternative via Hôtel de Ville présente l'occasion unique de résoudre plusieurs défauts du réseau existant du métro lyonnais, en créant deux nouvelles lignes transversales plus cohérentes, et en remédiant par le seul moyen logiquement possible le problème du terminus sud actuel de la ligne C. Avec l'ouverture de la nouvelle ligne E prévue à l'horizon 2030, cette date coïncide avec l'échéance du renouvellement du parc roulant des lignes A et C. La commande d'un matériel commun pour ces lignes aurait l'avantage de réduire les coûts de maintenance.

Les lignes C et E ayant des tracés fortement dénivelés, un parc de matériel roulant commun, ou avec des légères modifications, semblerait avantageux. Si à l'époque de la construction de la ligne C, les options étaient limitées pour un métro qui pouvait grimper une forte pente, et une ligne en fer à crémaillère présentait la seule solution, il existe aujourd'hui des avancées technologiques et des systèmes déployés ailleurs avec des voitures motorisées sur pneus, capables d'une adhésion beaucoup plus performante.

L'idée au cœur de ma proposition est une reconfiguration de la station Hôtel de Ville, permettant la nouvelle ligne E, arrivant depuis l'ouest via Saint-Paul, d'être raccordée au tunnel de la ligne A au niveau de la courbe entre la station HdV et le Pont Morand. Cela permettrait la ligne E de reprendre le passage au-dessus du Rhône et le parcours via les stations Foch et Masséna. Au-delà, plusieurs solutions existent pour compléter une liaison avec la Part-Dieu, mais ce dernier tronçon serait relativement court et donc moins coûteux à construire qu'une toute nouvelle ligne creusée depuis la Presqu'Île.

En même temps, la ligne C serait prolongée depuis son terminus actuel à Hôtel de Ville, en-dessous des voies de la ligne A pour éventuellement remonter et reprendre le tunnel de cette dernière vers Cordeliers, pour continuer en direction de Perrache. À l'époque de la conception du métro, une ligne nord-sud reliant la Croix-Rousse et le cœur de la Presqu'Île était envisagée. Un chantier considérable s'avérera nécessaire pour reconfigurer la station Hôtel de Ville, mais en étant coïncée au niveau sous-sol par les fondations des immeubles et d'autres obstacles dans toutes les autres directions, cette nouvelle configuration reste la seule

circulation et l'environnement),

- que des aménagements soient faits pour y stationner, avec une taille suffisante pour accueillir tous les véhicules provenant de l'Ouest.

Habitant le Point du Jour depuis 14 ans, je soutiens le projet d'une ligne de métro pour l'ouest lyonnais. La solution la plus logique est d'Alaï à Bellecour et dans le même temps ou dans un deuxième temps, la liaison avec La Part Dieu.

Une station devra se situer de préférence à St Irenée, vus les établissements scolaires et la résidence universitaire.

Au Point du Jour, la station devra avoir des sorties place Benedicte Tessier et / ou place des Compagnons de la chanson où un sondage a été réalisé. Un sondage a été réalisé dans le parc de la Mairie; il serait invraisemblable qu'une station soit installée dans ce parc si nécessaire à la vie du quartier.

Je pense qu'il serait souhaitable que la ligne passe par Bellecour car il y aurait plus de connections(métro)

Je souhaite donner mon avis sur l'implantation des arrêts de la future ligne de métro E.

Je suis pour que la ligne E parte de bellecour (dans un premier temps, puis prolongation jusqu'à part dieu). Et qui aille vers point du jour, menival, tassins, francheville.

population d'étendre cette future ligne E à la Part-Dieu dès la première phase en 2030. L'actuel maire de Lyon - Gérard Collomb approuve cette idée. Il en fera un élément fort de sa future campagne électorale de 2020, coupant l'herbe sous le pied à l'opposition, qui déjà en 2014 avait annoncé la création d'une nouvelle ligne de métro entre Saint-Paul et Part-Dieu... La Part-Dieu est d'ores et déjà un quartier en pleine métamorphose urbanistique et économique, alors imaginons d'ici 2030 ! En même temps que la construction et l'inauguration de cette hypothétique ligne E - C'est donc dès aujourd'hui que le Projet Part-Dieu 2030, piloté par la SPL Lyon Part-Dieu, doit intégrer impérativement cette nouvelle ligne de métro en coordination avec les autres projets, entre-autres le noeud ferroviaire lyonnais actuellement en pleine concertation publique. Cela devra permettre de mener une réflexion globale sur son tracé à l'intérieur du quartier d'affaires, sur l'implantation de stations autres que Part-Dieu - Vilette (Part-Dieu - Les Halles, Garibaldi Paul Bert...). Plus généralement, il faudra prendre en compte la densité importante de population, mais aussi l'évolution économique et commerciale de la rive gauche du Rhône entre la Presqu'île et la Part-Dieu. En effet, apporter

dans le cadre du futur projet de Metro E à Alaï, je souhaite alerter sur l'urgence de la gestion du trafic routier (poids lourd en particulier) qui accroitra encore avec le flux des voitures qui iront vers le parking relais. La déviation du trafic poids lourd dans le sens Marseille - Paris vers l'avenue de la Constellation permettrait de répartir ce flux sur deux artères séparées et donc d'en limiter l'impact à proximité du carrefour Route de Brignais/Joliot Curie.

Cordialement

Francesco Maranzana

Cependant, le quartier de Saint-Paul n'a pas été convié à participer, aucune rencontre n'y fut organisée. Certes chacun des terminus potentiels (Hôtel De Ville/Bellecour) a eu droit à une rencontre locale spécifique mais, il est regrettable que la concertation ne soit pas passée par Saint-Paul. Doit-on en conclure qu'il en sera de même pour la ligne E ?

Beaucoup anticipent déjà une judicieuse extension à la Part-Dieu. Le tracé par l'Hôtel de Ville offre une prolongation plus courte que celle qui partirait de Bellecour (environ 2 km contre 3 km).

Rappelons aussi, que depuis l'Hôtel de Ville et sans sortir du réseau de métro, les clients de la ligne E pourront se rendre en moins de 3 minutes à Bellecour grâce à ligne A.

Lors de la réunion de clôture fin Avril, le «cas Saint-Paul» fut très rapidement abordé. Là encore, cela n'augure rien de bon pour le tracé Alai/Hôtel de Ville. Il est à craindre que du métro E, les riverains de Saint-Paul ne devront garder que la lettre E comme Evanescant...

Il faudrait avoir un schéma d'agglomération pour les transports qui visent à irriguer tous les secteurs de l'agglomération par des réseaux de transport rapide et fréquent tel le RER parisien. La prolongation du réseau de l'ouest Lyonnais vers Part Dieu (voire plus loin) serait un atout.

Et ainsi pour que le métro E ait un sens il conviendrait qu'on planifie ses extrémités. S'il doit y avoir un axe Alaï-Bellecour-Part-Dieu, il faudrait qu'on projette immédiatement vers où on va sur l'extérieur de l'agglomération pour espérer qu'une partie des trafics de banlieue à banlieue puisse en bénéficier.

Par exemple à l'ouest un Y : une branche montant sur la gare de Tassin : connexion au réseau de l'ouest Lyonnais, une branche s'enfonçant plus vers l'ouest (même si les stations doivent être plus espacées)

Par exemple à l'ouest, on prolonge vers Monchat et puis un Y desservant (en gros) la porte de Montchat puis filant vers la rocade Est et une autre branche allant vers Hopitaux-Bron-Saint Priest.

A mon avis la question de la desserte de Part Dieu ne doit pas se poser. Cela semble obligatoire. Part Dieu est bien desservie vers le sud par une ligne de métro, la B. Vers le Nord le métro s'arrête deux stations plus loin.

Vers l'ouest rien de direct, faut changer à Saxe-Gambetta. Vers l'Est. Rien, si ce n'est une ligne de tram, mais qui n'a qu'une vocation de réseau de desserte de surface. Donc un large axe Est-ouest via Part Dieu serait vraiment souhaitable si on veut prétendre réduire le trafic automobile et disposer d'un réseau digne d'autres villes européennes de même dimension.

La desserte de l'Ouest lyonnais avec un métro me semble être utile et favorisera le développement de ce secteur. Un prolongement jusqu'à la Part-Dieu rendrait la ligne E bien plus intéressante pour les habitants de l'ouest lyonnais mais également pour les habitants du centre de l'agglomération. Dans ce cas, le scénario desservant St Paul et Hôtel de Ville me paraît plus intéressant car il permettrait de connecter la gare St Paul, le Nord de la Presqu'île et la ligne C à la Part-Dieu. L'organisation des bus dans le nord de la Presqu'île pourrait alors être revue pour éviter les doublons. A l'inverse, le scénario par Bellecour, même s'il créerait une liaison directe à la Part-Dieu, serait moins utile car la connexion à la Part-Dieu est déjà assez aisée (bien plus que depuis Hôtel de Ville), d'autant plus que le SYTRAL investit déjà de l'argent pour augmenter la capacité des lignes B et D (Programme Avenir Métro)

Entre Hôtel de Ville et Part-Dieu, une station pourrait être construite dans le secteur Lafayette / Garibaldi. A la Part-Dieu, une station à l'ouest de la gare permettrait de connecter T3, T4 et Rhône-Express avec le métro. Et dans l'idéal aussi une station à l'Est de la Part-Dieu (correspondance métro B, T1, C1, C2 et pôle bus) si c'est faisable et pertinent.

En complément, une station à Vieux Lyon permettrait de connecter la ligne E à la ligne D, de créer une desserte Nord-Sud dans le Vieux Lyon (difficile aujourd'hui car les bus circulent dans le sens Sud-Nord) et de connecter le Vieux Lyon au reste de l'arrondissement.

Nous vous prions de bien vouloir trouver en pièce jointe la contribution de l'association Francheville Écologie au projet de la ligne E du métro.

rapidement vers Craponne. Il ne faut pas reproduire la même erreur qu'à Oullins où on "gaspille" un immense terrain pour garer des voitures au détriment des logements et/ou locaux d'activité. Le secteur d'Alaï étant très contraint, il faut absolument prévoir un parking sur plusieurs niveaux avec garages à vélos sécurisés et recharges pour véhicules électriques (à 2 ou 4 roues).

D'autre part, il me semble opportun, comme à la majorité des contributeurs, de desservir directement le quartier Part-Dieu en passant par Saint Paul et Hôtel de Ville, afin d'avoir un second moyen rapide d'atteindre le quartier d'affaires de Lyon depuis l'ouest lyonnais, en plus de la ligne B depuis Oullins. Le terminus à Bellecour surchargerait la ligne D entre Bellecour et Saxe-Gambetta pour atteindre Part-Dieu en surchargeant la ligne B et le nœud Saxe-Gambetta, déjà chargé en heures de pointe.

Il me paraît aussi très sage de desservir Ménival et ses HLM, ainsi que St Irénée et sa résidence étudiante au lieu de la place de Trion, afin de décharger un peu la rue commandant Charcot déjà aux limites de sa capacité.

d'Anneau des Sciences, qui ne répond en rien aux défis climatiques et environnementaux de la métropole de demain, soit abandonné.

Cette nouvelle ligne doit être conçue comme l'axe structurant majeur du développement des transports en commun vers l'Ouest Lyonnais. Plusieurs actions doivent accompagner le projet, en particulier :

- La densification du réseau de surface des transports en commun pour rejoindre les nouvelles stations de métro au plus vite et inciter un maximum d'automobilistes de l'Ouest lyonnais à ne plus utiliser leur véhicule.
- Le développement de parcs relais en périphérie plus éloignée (extrémité de la ligne c24 vers Grézieux par exemple) et pas à Alaï, pour éviter une saturation du quartier et inciter les utilisateurs à faire l'essentiel de leur trajet en transports en commun
- Une extension à court terme de la ligne E vers la Part-Dieu.

En cette période où l'argent public est une ressource précieuse, il est indispensable de réorienter les investissements prévus pour l'Anneau des Sciences, un projet très coûteux et nuisible, au profit du développement indispensable des transports en commun (métro, tram et bus), pour préparer une métropole

Passage a Hotel de Ville mais poursuite du parcour de la ligne E vers Part Dieu qui doit etre son terminus.
Bien cordialement

très efficaces pour rejoindre Alaï

Par contre, des parkings devront être prévus en amont, en limite de métropole (Grézieux et Brindas notamment), pour les habitants extérieurs

Ce projet ne doit en aucun cas être l'occasion d'une augmentation du flux routier vers Alaï

Il me paraît judicieux que le tracé passe par Bellecour plus fréquenté que St Paul. Le prolongement jusqu'à Part Dieu serait top. Développer les métros est une priorité pour l'environnement !

Le passage par Hôtel de Ville (puis évidemment Part-Dieu et l'Est) est le plus utile et me paraît le plus pertinent. Il permettra d'optimiser non seulement les trajets 5ème / Presqu'île (comme l'autre solution à Bellecour), mais aussi d'améliorer singulièrement Vieux Lyon / Part Dieu ; 1er-4ème/2ème / Part-Dieu, trajets au total bien plus fréquentés que Bellecour / Part-Dieu, et réalisés dans des conditions complexes aujourd'hui.

Au premier abord les habitants du 5ème peuvent penser que la destination Bellecour est meilleure pour eux ; mais avec une réflexion globale du réseau, et la recherche d'un bénéfice maximisé pour tous les habitants (donc notamment 1er, 4ème, 2ème), le passage par HdV est plus efficace. La correspondance avec la ligne D doit pouvoir être trouvée par ailleurs, ou bien les points névralgiques de la D doivent pouvoir sûrement être atteints en 1 seule correspondance depuis la E.

L'amélioration de Bellecour / Part-Dieu pourrait être faite à moindre coût par un prolongement du tramway T1 par le Pont Wilson en direction de l'Hôtel Dieu, il n'y a que 500m de rails à poser entre Hôtel Dieu et Liberté, permettant de lever un verrou difficile à franchir à pied (ce pont n'est vraiment pas attractif à pied... comme tous

Voir fichier en pièce jointe.

transport crédible, efficace et alternatif aux déplacements en véhicule automobile. Le 5ème arrondissement de Lyon, Tassin la demi-lune, Ecully et Francheville sont des secteurs mal desservis en terme de transport en commun. Aucune infrastructure lourde ne permet de se rendre facilement et rapidement dans ces secteurs. Le métro est un moyen de transport très utilisé et plébiscité par nos concitoyens. Il constitue un moyen de transport rapide, efficace, peu bruyant, satisfaisant en terme de fréquences et facteur de très peu de nuisances.

Le projet de métro de la ligne E doit constituer une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. Il convient qu'il desserve les gares SNCF pour constituer une porte d'entrée et une connexion directe pour les habitants venant en train à Lyon pour leur travail ou leurs loisirs. Il doit desservir tous les secteurs du 5ème arrondissement sans toutefois multiplier les stations. Au départ d'Alaï à Francheville (connecté à la gare SNCF et à la ligne Lyon-Brignais) il pourrait desservir par une station Ménival-Constellation, la gare SNCF de Tassin (pour offrir une desserte à cette ville), le Point du Jour, Trion St Irénée et descendre sur le vieux Lyon en desservant Saint-Jean (connexion avec la ligne D), St Paul (connexion avec le terminus SNCF de la ligne Lyon-Brignais). puis Cordeliers (correspondance avec la ligne A) par un passage sous la Saône (au lieu de Bellecour et Hôtel de ville qui sont déjà des stations respectivement desservies par 2 lignes de métro et qui pourraient être engorgées et saturées par le trafic passagers d'une 3ème ligne).

La viabilité et l'utilité de la ligne E du métro pourraient être assurées par un prolongement de la ligne E vers l'Est et la rive gauche du Rhône par un passage sur ou sous le Rhône notamment par une station à Préfecture-Lafayette, Halles de Lyon et Gare Part-Dieu SNCF côté Villette afin d'assurer une connexion avec la ligne B du métro, le tram T4 et le tram Rhône-Express qui dessert l'aéroport de Saint-Exupéry. Cette même ligne E pourrait à l'avenir constituer une nouvelle ligne express vers l'Est qui pourrait desservir la gare de Villeurbanne, Montchat, les hôpitaux Neuro-Cardio-Mère-enfant puis Bron les 7 chemins, Eurexpo, le Groupama Stadium et l'aéroport afin de dégager des créneaux et des fréquences pour le tram T3 qui partage son tracé et son infrastructure avec le tram Rhône-Express.

Le projet de ligne E du métro lyonnais est fort utile mais il va couter cher. Notamment en raison du probable du percement d'un tube sous la colline de Fourvière et du franchissement de la Saône (et peut être du Rhône en souterrain). Un coût de 1,5 à 2 milliards d'Euros a été estimé. Pourquoi ne pas réfléchir à des alternatives moins coûteuses en terme de construction et d'aménagement de la ligne.

Une première alternative consisterait à aménager une partie du parcours de la ligne E par un métro aérien sur

J'habite Lyon "petit ouest", à Trion.

Mon opinion sur le tracé de la ligne E serait :

il est difficile depuis St Just / trion / St Irénée de rejoindre des zones comme la croix-rousse et Part Dieu : par les funiculaires comme par les bus vers perrache, il faut plusieurs changements.

Je suggère de relier la ligne C à Hotel de Ville : on aurait une liaison vers St Paul (aucune liaison TCL vers ce quartier à l'heure actuelle) et hotel de ville, de là la ligne C, ligne A bien sûr, et lignes de bus fortes vers Part Dieu, en 1 changement. Idéalement, les liaison seraient assurées par bus entre un point de la ligne E et la ligne D (vers gorge de loup?).

Entre St Irénée et Trion, il est difficile pour moi de se décider (les deux sont desservies vers Perrache).

St Irénée est plus enclavée, là où Trion est déjà un carrefour "naturel" bien desservi (vers Gorge de Loup, Ecully, Bellecour, Perrache...).

La logique voudrait de poursuivre cet esprit de point nodal de Trion, mais j'avoue redouter le blocage total du quartier lors des travaux.

Le carrefour de Trion est déjà très impacté par les travaux rue pierre audry + arrêt total de funiculaire st just, plusieurs mois de blocage de Trion et rue de la favorite pour travaux causeraient des tracas incroyables à tout

Bonjour,

Le choix d'implanter une station à St Irénée me paraît plus judicieux que Trion qui bénéficie déjà du funiculaire. Cela permettrait de fluidifier la circulation auto pour l'accès à Choulans.

De plus, cette station serait juste à côté de la résidence universitaire Alix.

Cette station pourrait également être très utile pour les habitants du point du jour et de Ste Foy/Francheville. Cordialement.

funiculaires ne suffisent pas pour répondre aux besoins de transport des habitants: travaux de refection des funiculaires, horaires de soir restreints (22h pour le F2), touristes vers Fourviere le jour et ecoliers et collegiens vers St Just la semaine. A mon sens, une ligne reliant St Just et Bellecour permettrait d'y répondre. Merci!

Bonjour, une station multi-modale à Trion (funiculaire, metro, bus, velo) me paraît intéressante. Le trajet de metro vers Bellecour permettrait ensuite de rejoindre plusieurs autres transports (metro a, d et bus).

Le réseau de bus actuel oblige à une attente d'environ 15mn entre deux bus même aux heures de pointe. D'autre part le trajet du C21 pour Perrache est très long de 30mn à 45mn et ce bus est surchargé en permanence.

Le C24 reste le plus rapide malgré l'attente entre deux bus, pour rejoindre Lyon Part Dieu (par ex) avec un changement à Saxe. Les conditions de trajet sont également inconfortables.

Ce projet est absolument légitime dans cette ville grandissante qui manque aujourd'hui cruellement de moyens de transports rapides modernes et efficaces. La ligne E progresse en ce sens !

Aussi, je soutiens l'idée qu'un terminus à Part Dieu est incontournable : ce quartier lui-même actuellement en phase de restructuration et de développement mérite amplement d'être desservi par une ligne Est - Ouest.

Bonjour, je trouve dommage dans le tracé reliant le secteur St Irénée/Trion à St Paul qu'il ne soit pas prévu un léger décalage de la ligne pour faire une correspondance au niveau de la station Vieux-Lyon du Métro D...

Cordialement,

gare Part-Dieu. Cette dernière ne dessert pas directement Bellecour, ce qui allégerait la fréquentation du métro B et D. Les habitants de l'Ouest lyonnais pourraient plus facilement accéder à la gare Part-Dieu, donc à tous les modes de transports qui y sont reliés pour sortir de l'agglomération.

Je pense qu'il est plus utile que la nouvelle ligne E rejoigne Saint-Paul puis l'hôtel de ville. En effet il est aujourd'hui très difficile de faire le lien entre les deux collines alors que il est relativement facile et rapide de rejoindre le centre de la presque-île à pied, en bus ou avec le funiculaire existant.

Je préférerais un arrêt à Trion, il est plus facile de s'y garer aujourd'hui que à Saint -Irenée et il y a une forte population de collégiens et lycéens.

Je trouve le départ de l'hôtel De ville plus important que Bellecour, et surtout un arrêt à la gare ST Paul plus d'actualité avec le lien SNCF sur ST Paul.

Un terminus à Bellecour ne me paraît pas pertinent car il aggraverait encore la surcharge des métros D et B (entre Saxe-Gambetta et Part Dieu). Un choix de tracé passant par St Paul et Hôtel de Ville permettrait de desservir à la fois la ligne A et la ligne C et pourrait par la suite être prolongé jusqu'à la Part-Dieu, ce qui améliorerait grandement la desserte à la fois de la Presqu'île, de la Croix-Rousse et de la Part Dieu en soulageant la fréquentation des métros D et B pour rejoindre la Part Dieu.

En vous remerciant pour votre attention,

Le projet de métro desservant Le Point du Jour, Tassin et Francheville est tout à fait pertinent pour compléter les lacunes de la desserte actuelle sur ces territoires très dynamiques, situées au portes du centre de Lyon et où la part modale de la voiture reste trop importante. Toutefois, lorsqu'on lance un investissement d'une telle ampleur, il me paraît indispensable de réfléchir à la forme qu'on veut donner à terme au réseau de métro lyonnais et donc d'ores et déjà prévoir le coup d'après. En effet, un terminus sur la presqu'île n'a pas beaucoup de sens... La ligne E servirait alors essentiellement à se rabattre sur le reste du réseau (comme le fait la ligne C) et il faudrait notamment faire 2 changements pour rejoindre la Part Dieu (ses emplois, ses équipements, sa gare TGV, la navette vers St-Exupéry). Il paraît évident que la ligne E doit pouvoir permettre de faire bien plus que cela... En corollaire, compte tenu des ambitions sur le développement du quartier de la Part Dieu, il semblerait pertinent d'en améliorer la desserte lourde par les TC urbains dans un contexte de saturation de la ligne B et de la plupart des lignes de tramway. Je ne prétendrai pas détenir la solution définitive à l'ensemble de ces problématique mais il me semble a minima qu'un prolongement de ce projet jusqu'à la Part Dieu renforcerait grandement l'intérêt de cette ligne E, aussi bien pour les habitants des quartiers desservis à l'Ouest, que pour les usagers de la presqu'île (nouveaux itinéraires, désaturation de la ligne A) que pour le pôle de la Part-Dieu de manière générale. Au-delà de la Part-Dieu, la ligne E pourrait se poursuivre dans plusieurs directions selon les priorités retenues : - soit vers l'est pour mieux desservir certains quartiers un peu à l'écart (Ferrandière / Maison-Neuves, route de Genas, Bron-Terraillon ou bien Perralière - Grandclément - Bon Coin, etc.) [On relèvera au passage que certains quartiers comme les Buers, Villeurbanne Saint-Jean ou Vaulx-en-Velin Mas du taureau, Hôtel de Ville et Village restent à l'écart de ces grands projets et sont encore une fois parmi les grands oubliés du PDU... mais ce n'est sans doute pas le sujet ici] - soit au sud, pour accompagner le développement du secteur Part-Dieu sud : la ligne pourrait suivre le Bd Vivier Merle puis celui des Tchecoslovaques voire au-delà, suivre la route de Vienne pour désenclaver le quartier du Moulin à Vent.
- Ne pas augmenter la saturation de la station Bellecour - Permettre de supprimer la ligne C3 entre Hôtel de Ville et Saint-Paul qui est peu efficace à cause des contraintes de circulation - Augmenter la fréquentation de la station Hôtel de Ville et ainsi de la ligne C3 qui pourrait enfin être transformée en tramway, sachant que la fin de la ligne (vers Saint Paul) serait remplacée par le métro. Au final le tramway remplaçant la ligne C3 gagnerait en capacité, en efficacité, et en ponctualité. L'impact global sur
2 voies tunnel) mais où se situerait la station : Alaï piscine ou Alaï secteur des Esses ? Auquel cas, liaison opportune avec le vallon du ruisseau de Charbonnières et le lycée de Charbonnières... Besoin de liaisons en amont avec Saint Genis les Ollières donc renforcement des lignes pour les trajets suburbains Besoin de parkings relais (exemple le parking relais d'OULLINS est saturé à 8 h le matin) de grande capacité. Pourquoi abandonner l'idée de la prolongation du tram train sur l'ancien trajet SNCF (viaduc vallon d'Alaï) puis sur le trajet actuel TCL du 2 EX avec une fréquence plus importante. Le parc relais pourrait ainsi être subdivisé et accueillir les voyageurs des Monts du Lyonnais sur La Tourette, La Patelière ou Bel-Air.
Il semble pertinent de prévoir dès maintenant un tracé allant jusqu'à la gare Part-Dieu, pour connecter l'Ouest avec toutes les lignes fortes de l'Est (T1, T3, T4, RhoneExpress et le métro B). A l'heure où le réseau montre des signes de saturation, une liaison directe Bellecour / Gare-Part-Dieu délesterait d'autant les lignes de métro A, B, et D, et le C3
Francheville/Craponne/Grezieu
Je souhaite un arrêt a menival et terminus part dieu... merci

Nous sommes favorables à l'ouverture du Metro E d'Alaï à Bellecour, plutôt au delà de 2030, afin que la poursuite des études de ce projet s'accompagne en même temps des études des opérations concernant toutes les lignes de transports collectifs et les modes actifs assurant l'accès efficace aux nouvelles stations du métro E définies parallèlement. L'objectif de cette planification concomitante est de définir à la fois, les améliorations indispensables pour desservir le plus finement les habitants de tout l'ouest Lyonnais et de la métropole et de valoriser et de «rentabiliser» le métro E, économiquement et socialement.

Dans le même objectif, il faut dès maintenant envisager l'extension de cette ligne E à la gare de la Part Dieu. (cohérence avec les aménagements à long terme du nœud ferroviaire Lyonnais dont cette gare de la Part Dieu et les 12 lignes SNCF qui la rejoignent sont le cœur du problème.

De même, une solution d'axe lourd au delà d'Alaï étant aussi nécessaire pour limiter la hausse des entrées d'automobiles de l'Ouest lyonnais hors de la métropole: débranchement du tram-train à Francheville Alaï ou prolongement du métro, c'est à étudier.

De plus, le SYTRAL ne doit pas évacuer l'étude de lignes de tramway prioritaires sur des voiries dont le réseau dans l'Ouest est effectivement contraint le matin comme souvent dans la métropole, mais rarement « bloqué », dans la mesure où le PLUh prévoit souvent des élargissements d'emprises.

Cette nouvelle ligne de métro peut ainsi devenir un des axe structurant majeur pour l'organisation efficace des transports en commun de l'Ouest Lyonnais et de la métropole.

Ce projet n'a de raison d'être que si les opérations suivantes sont réalisés le plus rapidement possible et avant l'ouverture du métro E:

1- Il faut densifier le réseau de surface pour rejoindre les futures stations de métro. Des liaisons fortes doivent être créées sous forme de tram ou de bus à site propre pour drainer à la fois en étoile (vers les monts du Lyonnais : Grézieux, Vaugneray, Brindas, Messimy, Marcy l'Etoile), mais également en périphérie avec des liaisons fortes entre Ecully, Francheville, Chaponost, St Foy, St Genis Laval et Oullins.

2- Il faut dynamiser la ligne de tram-train Brignais – Lyon St Paul (avec liaison à Alaï) en l'intégrant au réseau TCL avec une même tarification, en doublant les voies (même sans le tunnel des Deux Amants dans un premier temps) pour augmenter les fréquences , et en étendant éventuellement, ultérieurement cette ligne jusqu'à Givors (ébauche du RER à la Lyonnaise).

3- Il faut clairement aménager la priorité aux modes alternatif à la voiture, d'abord aux transports en commun en zone dense, c'est une question de santé publique. Il faut ainsi demander à la métropole d'étudier l'abandon du projet d'Anneau des Sciences en organisant les voiries principales en cohérence aux objectifs de la transition écologique et la contrainte du dérèglement climatique.

Bel air

Bonjour,

Je souhaiterais que le metro E ait un terminus gare de la part dieu

Merci

Je souhaite que le métro E aille jusqu'à Bel Air

mais pas à développer les trafics routiers en provenance des communes périphériques plus à l'ouest. Elle doit désengorger TASSIN-La-Demi-Lune et le centre de l'agglomération, faciliter l'accès au centre de l'agglomération depuis ALAÏ et TASSIN-La-Demi-Lune ; mais non pas développer davantage les déplacements routiers (hors transports en communs) de l'Ouest lyonnais vers ALAÏ : ceux-ci doivent au contraire être contenus, donc sans offre routière plus importante,

- Développer les infrastructures routières d'accès à ALAÏ depuis les communes à l'ouest, cela n'irait pas dans le sens des politiques de transition énergétique. Ce serait aussi fuite en avant qui conduirait à terme à saturation de cette nouvelle infrastructure et ce serait enfin pénaliser ces communes en engorgeant davantage leurs voies urbaines et donc en dégradant leur tissu urbain.

- Le développement des accès routiers vers ALAÏ en véhicules particuliers depuis les communes plus à l'ouest n'irait pas dans le sens des politiques de transition énergétique : c'est sur les transports en commun que

mais pas à développer les trafics routiers en provenance des communes périphériques plus à l'ouest. Elle doit désengorger TASSIN-La-Demi-Lune et le centre de l'agglomération, faciliter l'accès au centre de l'agglomération depuis ALAÏ et TASSIN-La-Demi-Lune ; mais non pas développer davantage les déplacements routiers (hors transports en communs) de l'Ouest lyonnais vers ALAÏ : ceux-ci doivent au contraire être contenus, donc sans offre routière plus importante,

- Développer les infrastructures routières d'accès à ALAÏ depuis les communes à l'ouest, cela n'irait pas dans le sens des politiques de transition énergétique. Ce serait aussi fuite en avant qui conduirait à terme à saturation de cette nouvelle infrastructure et ce serait enfin pénaliser ces communes en engorgeant davantage leurs voies urbaines et donc en dégradant leur tissu urbain.

- Le développement des accès routiers vers ALAÏ en véhicules particuliers depuis les communes plus à l'ouest n'irait pas dans le sens des politiques de transition énergétique : c'est sur les transports en commun que

Je suis pour qu'il y ait le terminus à Hôtel de Ville afin que la Gare St Paul puisse être desservi.

La Gare St Paul est pour moi un secteur commercial important du centre ville avec la présence des bouchons lyonnais.

Vieux Lyon - St Jean est déjà desservi par le Métro D.

Il manque une station sur ce côté de la Saône.

Mon tracé idéal serait : Alaï => Ménival => Point du Jour => St Irénée => Gare St Paul => Hôtel de Ville =>

Prolongation directe d'Hôtel de Ville vers la Part Dieu dans l'idéal.

La ligne E constitue un moment crucial de l'évolution du métro lyonnais. Le dossier du maître d'ouvrage fait apparaître une solution métro profonde, soit un investissement très conséquent pour les années à venir. Il convient de s'assurer que cet investissement permettra d'opérer les changements dictés par le défi climatique en matière de mobilité. En tant qu'association de représentation des cyclistes au quotidien, la Ville à Vélo promeut une mobilité sobre et responsable. Nous portons à la connaissance de la Maîtrise d'ouvrage le constat suivant :

- Un tel investissement ne se justifie que s'il permet significativement un report des modes carbonés vers le métro, à pied, à vélo, et en transport collectif plutôt qu'en véhicule individuel.

- Ambitionner une intermodalité prioritairement tournée vers les modes actifs est un impératif qui n'apparaît pas dans les documents mis à notre disposition. Ce choix doit guider la programmation des stations, aménagements, notamment le terminus de la ligne E. La priorité donnée aux modes actifs ne concurrence en rien le rabattement TC lui aussi souhaitable et nécessaire.

- Le prolongement à Part-Dieu nous semble opportun notamment pour inciter le report modal. De sorte, le métro formera une chaîne intermodale compétitive, et cohérente avec le train, dans lequel il est possible d'embarquer son vélo.

Pour être efficiente la ligne E devra apporter des réponses efficaces et dimensionnées aux points suivants :

- L'accessibilité cyclable aux stations, y compris à jusqu'à 10 km facilement praticables à vélo ou en VAE,

- Le vélo à bord du métro devra être prévu ; tout comme dans plusieurs réseaux européens (Copenhague, Madrid...),

- Le stationnement vélo dans les stations avec 400 places sécurisées extensibles à 800 au terminus Alaï et au minimum 200 places extensibles à 400 pour les autres stations de la ligne,

- Les aménagements doivent permettre l'hébergement de services dédiés au vélo (information, réparation, vente/location, atelier participatif, café-vélo, vélo-école, etc.),

- L'insertion du vélo en libre-service à proximité des stations.

La solution vélo passe tout d'abord par la création d'itinéraires sécurisés, lisibles et capacitaires autour de l'ensemble des stations et notamment les stations terminus de sorte à étendre au maximum le rayon de pertinence du métro et de concurrencer la mobilité carbonée. En tant que Porte métropolitaine, une attention particulière doit être accordée à la station terminus Alaï, à son environnement et à ses itinéraires d'accès depuis le territoire. Les aménagements cyclables permettant d'accéder au site de la future station terminus sont actuellement discontinus et inégaux. Un travail doit être réalisé pour étudier et réaliser des connexions

- Cette nouvelle ligne a vocation à éviter la voiture individuelle dans le secteur TASSIN et dans le centre ; mais pas à développer les trafics routiers en voiture particulière en provenance des communes extérieures à l'ouest.

- Cette nouvelle ligne jouera pleinement son rôle si elle reprend des trafics routiers hors transports en commun qui existent aujourd'hui sans en attirer de nouveaux. Elle ne doit pas aggraver la situation sur les communes plus à l'ouest (voies urbaines encore plus encombrées, dégradation du cadre de vie).

- Si cette nouvelle ligne attire de nouveaux déplacements depuis la périphérie, ce doit être grâce à des transports en commun renforcés, plus efficaces (fréquence et confort) et avec des parcs-relais aux terminus des lignes concernées (tout particulièrement C24 côté BRINDAS et GREZIEU-la-Varenne).

Le projet de métro E me paraît dans son scénario "alaï - hôtel de ville" très parallèle au tracé de la ligne ferroviaire du tram train de l'ouest lyonnais. Même si le projet de Métro en tant que tel est très intéressant, je pense qu'il faudrait étudier une alternative de développement du tram train, avec déblocage du verrou des deux amants (portion à une voix), et faire porter l'effort d'investissement à un prolongement de la voie de St Paul à Part Dieu, en étant consciente de la difficulté de l'exercice, dans la mesure où il s'agirait d'un projet porté par

à l'unanimité des membres,

1)EMET un avis favorable au tracé entre Alaï et Bellecour qui apporte une meilleure cohérence d'ensemble au réseau de transports en commun, permettant d'atténuer la fracture existante en termes de déplacements entre l'ouest et le reste de l'agglomération, de créer la transversalité Ouest-Est, et d'envisager un futur prolongement vers Part-Dieu.

2)EMET un avis favorable à l'implantation d'une station à Libération qui est la plus pertinente au regard du nombre de logements desservis, du nombre de commerces et d'équipements publics à proximité existants ou en projet dans le quartier, des nombreuses interconnexions du carrefour avec les lignes de transports en commun, tenant compte de son développement futur et des orientations d'aménagement énoncées dans le PLU-H.

3)DEMANDE l'insertion dans le registre de la concertation préalable encadrée par les garants de la CNDP les observations et préconisations suivantes :

-Que la création de la ligne de Métro E puisse permettre d'accompagner le déclassement autoroutier A6/A7 et de faire d'Alaï un futur nœud multimodal.

-Qu'une possibilité d'accès à la gare Saint Paul soit parallèlement encouragée par un doublement du tunnel des deux Amants et par une tarification unique relevant respectivement des deux autorités organisatrices des transports, la Région Auvergne Rhône-Alpes et le SYTRAL.

-Que le principe d'un Pôle multimodal à Alaï puisse permettre d'envisager dans le futur un prolongement de la ligne de métro et en termes de déplacements publics, une évolution de l'offre de transports en commun.

-Que cette offre de transports en commun s'accompagne de la poursuite des études devant conduire à la mise en œuvre de l'Anneau des Sciences à horizon 2030, indispensables pour boucler le contournement de la Métropole de Lyon souhaité et voulu autant par les métropolitains que par les automobilistes qui ne font que transiter.

-Que soient prévues des capacités adaptées de stationnements avec la création de parking-relais en amont soient gratuits.

Mais le mode métro est-il le plus approprié, compte-tenu d'une dispersion en "éventail" ?

Une poursuite par un autre mode type tramway ou Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS avec sites propres en totalité ou en partie, ne serait-elle pas plus intéressante ? Coût, délai de construction, desserte plus fine, variantes... ?

Dans ces conditions, pourquoi ne pas privilégier un tracé le plus rapide possible entre "Point du jour" et "Alaï-gare", par l'avenue Joliot Curie?

Grâce aux hectomètres ainsi économisés, d'envisager un prolongement en direction de Tassin "Carrefour de la Libération", en attendant un prolongement en direction de Gare de Vaise, station multimodale, via Tassin Hôtel-de-Ville, Horloge, Pont d'Ecully, rues Marietton et Saint-Simon ??

En ce qui concerne le prolongement en direction de Part-Dieu, qui s'impose largement, sera-t-il lié à la première phase ou bien fera-t-il l'objet d'une deuxième phase de travaux ?

Fera-t-il l'objet d'un tracé propre ou reprendra-t-il en partie un tracé existant ?

Par exemple, en scindant en deux l'actuelle ligne "B" en deux, à hauteur de Saxe-Servient :

- une ligne "B" en provenance du Sud, et en direction du Nord > Saxe-Lafayette > Foch-Roosevelt > Foch-Duquesne > Parc de la Tête d'Or > Cité internationale : Interpole, Centre des Congrès et Amphithéâtre ??
- une ligne "Ebis" en provenance de Charpenne, Brotteaux, Part-Dieu, Saxe-Servient > Childebert-République (métro A) > Jacobins-Célestins > Bellecour ?? Option : à partir de Brotteaux, desservir successivement Part-Dieu-Villette et Part-Dieu-Centre commercial ?

Au regard des documents présentés lors de cette concertation d'une nouvelle ligne de métro E, le choix de la création de la ligne de métro semble privilégié même si financièrement c'est le projet le plus coûteux (1,2 Milliards d'euros, voir plus), face à d'autres modes de transports moins onéreux qui ne sont pas retenus pour des problèmes d'occupation de la voirie ou de forte pente du profil topographique pour certaine partie du tracé dans le cas du tram ou le BHNS, ou bien pour une question d'intégration paysagère et de moindre capacité pour transporter un nombre important de voyageurs pour le transport par câble (maximum de 4200).

La création de cette nouvelle ligne de Métro E n'aura du sens que s'il est prévu que celle-ci soit prolongée vers le cœur de l'agglomération et connecter aux stations des lignes fortes des métros et les gares SNCF.

Quel tracé Alaï-Bellecour, Alaï-Hôtel de Ville ou autre ?

Pour faire le bon choix, il faut permettre la connexion à un maximum de lignes existantes tout en limitant le nombre de correspondances qui rallongeraient les temps de parcours. Il faut prendre en compte des flux de voyageurs qui viennent de la périphérie et assurer le meilleur maillage.

Le tracé Alaï-Hôtel de Ville permettra une correspondance avec les lignes C et la ligne A.

Le tracé Alaï-Bellecour permettra une correspondance avec les lignes D et la ligne A.

Dans les 2 cas, cela nécessite une correspondance via le métro A pour atteindre la gare SNCF de Perrache et deux correspondances pour atteindre la gare SNCF de la gare de la Lyon-Part-Dieu ainsi que le pôle d'entreprises de bureaux et commerces avec plus de 2500 entreprises à l'heure actuelle, voir beaucoup plus avec les projets en cours de réalisation (nouveau pôle d'échange multimodale, nouveau quartier, nouvelles tours).

S'il faut faire un choix ; c'est bien celui de Alaï-Bellecour qu'il faut retenir et voir sa prolongation jusqu'à Lyon-Part-Dieu.

Si un autre tracé peut être proposé ou étudié, ce serait celui d'Alai (Gare SNCF) à Perrache (Gare SNCF, métro A) pour voir sa prolongation jusqu'à Lyon-Part-Dieu (Gare SNCF et RhôneExpress) via Jean-Macé (Gare SNCF + métro B), et Garibaldi (Métro D).

Avec le nouveau parking qui va être construit sous la place Béraudier, la station de métro pourra éventuellement se réaliser directement dans l'ancien parking sous la place de Francfort qui est relié à la gare. Probablement économique.

Un réel avantage pour les touristes et habitants.

:

Cette nouvelle ligne doit être conçue comme l'axe structurant majeur pour le développement nécessaire des transports en commun vers l'Ouest Lyonnais.

Ce projet n'a de raison d'être que s'il est accompagné dans le même temps des actions suivantes :

1-II faut densifier le réseau de surface pour rejoindre les nouvelles stations de métro au plus vite. Des liaisons fortes doivent être créées sous forme de tram ou de bus à site propre pour drainer à la fois en étoile (vers les monts du Lyonnais : Grézieux, Vaugneray, Brindas, Messimy, Marcy l'Etoile), mais également en périphérie avec des liaisons fortes entre Ecully, Francheville, Chaponost, St Foy, St Genis Laval et Oullins.

2-II faut dynamiser la ligne de tram-train Brignais – Lyon St Paul (avec liaison à Alaï) en l'intégrant au réseau TCL avec une même tarification, en doublant les voies (même sans le tunnel des Deux Amants dans un premier temps) pour augmenter les fréquences , et en étendant rapidement cette ligne jusqu'à Givors (ébauche du RER à la Lyonnaise).

3-II faut clairement opposer la voiture aux transports en commun en zone dense, c'est une question de santé publique. Il faut abandonner le projet Anneau des Sciences.

4-II faut développer les parcs relais en périphérie plus éloignée (extrémité de la ligne c24 vers Grézieux par exemple), pas à Alaï.

5-II faut dès maintenant envisager l'extension de cette ligne E à la gare de la Part Dieu. (cohérence avec les aménagements à long terme du nœud ferroviaire Lyonnais dont cette gare de la Part Dieu et les 12 lignes SNCF qui la rejoignent sont le cœur du problème).

On doit imaginer la ville dans 50 ans. Le métro est un premier élément structurant à l'Ouest. Mais il ne faut pas refaire les erreurs du passé.

On décline aujourd'hui une autoroute traversant Lyon.

On ne peut plus prévoir un périphérique sur une zone dont on ne verra plus la limite avec le centre bientôt.

On doit déclasser également Laurent Bonnevey et le tronçon Nord. Enfouir une autoroute ne supprime pas la pollution. La voiture électrique individuelle n'a pas d'avenir au plan écologique (production et recyclage des

Il paraît indispensable que le métro E se connecte directement à Part-Dieu afin de permettre une vraie interconnexion avec toute la métropole et au delà.

Pour une ligne pendulaire s'arrêter à Bellecour est en non sens qui viendrait surcharger les métros déjà pleins, et se répercuter ensuite sur Saxe-Gambetta.

Dépenser autant d'argent ne peut se concevoir que si cela apporte un vrai plus à l'agglomération. Aller jusqu'à Part-Dieu permettra une fréquentation supérieure, et des liaisons qui manquaient vraiment à la métropole

d'autant plus facilement sa clientèle qu'il sera facilement accessible à pieds et à vélo. Si les aménagements de voirie relèvent de la compétence de la Métropole de Lyon, il est néanmoins dans l'intérêt du Sytral de défendre auprès de ses partenaires l'intérêt des aménagements cyclables et de la densification urbaine autour des futures gares du Métro E. Par ailleurs, il est de la responsabilité du Sytral d'intégrer, dès le début des études, la réalisation de parcs de stationnement vélo ambitieux ; un métro se construit pour l'avenir : 500 places vélo par station ne seront pas de trop en 2030. Enfin, il conviendra de doser avec vigilance la capacité du stationnement automobile, sous peine de créer un effet d'opportunité pour le trafic routier qui concurrencera d'autres modes

Bonjour,

A l'arrêt du métro au Point du Jour, j'aimerais une sortie piétons place des Compagnons de la Chanson.

Et je préférerais qu'il rejoigne Bellecour plutôt qu'Hôtel de Ville pour accéder facilement à la ligne D.

Merci !

Veillez trouver en pièce jointe en format PDF,
l'avis de Déplacements Citoyens du 6 mai 2019
dans sa forme définitive
(annule et remplace l'avis produit le 4 avril 2019)

de la part de

Jean Murard
Président de Déplacements Citoyens
Lyon Villeurbanne
murard3735@wanadoo.fr
04 78 29 19 92
<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Je souhaiterais que la ligne E passe par Bellecour.

De plus j'aimerais qu'il y ait un arrêt proche de l'Avenue Charles de Gaulle à Tassin et un autre proche des Battieres à Lyon 5eme.

Avec mes remerciements

Cordialement

Air voire Craponne Centre. Ces villes (Francheville / Craponne) sont en plein développement tant économique que démographique. L'ouest lyonnais est complètement saturé d'un point de vue des transports individuels. En allant jusqu'aux lieux précédemment mentionnés, cela désengorgerait les routes et accélérerait le développement d'un réseau de transport collectif dans ce "désert" (comparativement aux hyper-connexion de l'est lyonnais). L'attrait démographique de l'ouest n'est plus à démontrer : un retour sur investissement avec une fréquentation qui exploserait littéralement en quelques années est donc aisément prévisible. Bien

sinon la ligne ne permettrait pas d'atteindre l'objectif d'un meilleur cadre de vie et de déplacements facilité pour tous dans l'ouest lyonnais.

Donc :petits parkings voitures, grands parkings vélos, et des lignes de bus performantes (pas comme celles qui

En février 2018, le SYTRAL a annoncé retenir 2 scénarios sur les 12 envisagés alors. Ces scénarios se sont concentrés sur des terminus à proximité du secteur à desservir : Gorge de Loup, Vieux Lyon, Hôtel de Ville, Bellecour, Perrache. Ces scénarios ont proposé plusieurs typologie de ligne : débranchement, prolongement ou création de ligne de métro, débranchement ou prolongement de ligne de tramway.

Si les scénarios liés au tramway ne s'appliquent bien entendu qu'à Perrache, il est étonnant de constater que sur les 12 combinaisons possibles, seules 9 ont été traitées.

Manquent à l'étude : débranchement du métro A à Hotel de Ville, débranchement du métro D à Bellecour, création de ligne de métro depuis Perrache. Certains scénarios peuvent paraître hautement improbables, ils ne le sont pas moins que le débranchement du métro D à Vieux Lyon (SC1) ou la création d'un métro via le tunnel du funiculaire (SC3). Quand on constate que ce dernier scénario a été retoqué parce qu'il impliquait la fermeture du funiculaire ...

Quoiqu'il en soit, s'il est regrettable que ces trois scénarios n'aient pas été traités, il est d'autant plus dommageable que certains scénarios n'aient pas pu passer le second tour. Il n'est point question ici de la desserte de Gorge de Loup (insuffisante et en doublon avec LEOL et TTOL), ni de celle du Vieux Lyon (difficultés techniques trop importantes) mais bien du prolongement du métro A à Perrache ou du métro C à Hôtel de Ville.

Il est fâcheux que nos prédécesseurs n'aient pas prévu l'extension du réseau à notre échéance. Il est également fâcheux que nous puissions prendre une mauvaise décision uniquement pour éviter la décision impopulaire de suspendre une desserte pendant un an et demi. D'autant que Perrache ou Hôtel de Ville ne sont pas des maillons essentielles de la chaîne. S'il s'agit de desservir la gare, les bus qui y font leur terminus peuvent être prolongés vers Bellecour pour assurer le service. S'il s'agit de desservir les pentes, un renforcement des lignes en place (C13, C18, S6) devraient résorber le problème. Au lieu de ça, on préfère acter que ces terminus gênent l'évolutivité, obligent à des ruptures de charge et seront l'affaire de nos successeurs qui devront composer avec les même temps de suspension de ligne mais avec des fréquentations plus fortes.

Au final, entre les limitations techniques légitimes et les considérations temporelles discutables, seules trois scénarios ont été sélectionné : deux pour Bellecour et un pour Hôtel de Ville.□

terminus ou le positionnement des stations. Car son ampleur à la fois financière et structurante pour le réseau oriente lourdement toute la politique des transports l'agglomération pour les 12 à 15 prochaines années. Quels autres projets de transports en commun vont devoir être reportés, ajournés ou même annulés à cause de ce projet, sorti de nulle part un jour de campagne électorale, il y a 5 ans (cette ligne ne figurait alors pas dans le PDU de l'époque), alors que les lignes A2, A4, A8, centre-est et T6 nord étaient prévues au PDU d'ici 2030, sans parler des attentes des Vaudais ou Rilliards pour un axe de transport de type tram (ou métro, à moins qu'ils ne valent pas autant que les habitants du 5e ?), de la prolongation de ligne de métro B vers le nord ou l'est, ou encore de la prolongation de la ligne A à l'est de la Soie ou au sud de Perrache.

- Une vision d'ensemble avec un chiffrage et un calendrier des différents projets selon que la ligne E soit construite ou pas, auraient permis véritablement de se faire un avis. Ceci est d'autant plus crucial qu'un important mouvement initié par les résultats du dossier de concertation, souhaite en fait la prolongation de la ligne E vers la Part-Dieu.

Cette hypothèse remettrait totalement en cause l'idée pourtant très pertinente de la création d'une liaison ferrée entre les lignes de l'ouest lyonnais (au départ de la gare de St-Paul) et de la ligne T3 pour permettre une exploitation diamétralisée de type RER, puisque les voies du métro ne sont pas compatibles avec le réseau de tram ou avec le réseau ferré.

- Le dossier de concertation est très orienté sur la solution de la ligne nouvelle de métro : seuls deux scénarios tramways sont étudiés (avec des présupposés techniques sur la profondeur des stations ou l'insertion du tunnel de montée conduisant à un jugement défavorable), aucune de BHNS (l'impossibilité technique revendiquée n'est en fait que le déguisement d'un manque de courage politique de réduire la place de la voiture en ville).

Dans tous les cas, l'analyse des résultats des tableaux des pages 107 à 113 montrent que des chiffres ne sont pas jugés de la même manière, comme les temps d'accès à la Confluence, jugés « rose » pour le tramway et vert pour le métro, alors que le métro serait près de 50 % plus lent !! Idem pour la date de mise en service envisageable qui est verte partout ou encore la qualité des correspondances avec le réseau lourd alors que le

concerner aussi toutes les lignes de transports collectifs assurant un accès efficace aux nouvelles stations du métro E.

Cette planification concomitante doit définir à la fois les améliorations indispensables pour desservir le plus finement les habitants de tout l'ouest Lyonnais et «rentabiliser» le métro E, économiquement et socialement. Dans le même objectif, il faut dès maintenant envisager l'extension de cette ligne E à la gare de la Part Dieu (cohérence avec les aménagements à long terme du nœud ferroviaire Lyonnais dont cette gare de la Part Dieu et les 12 lignes SNCF qui la rejoignent sont le cœur du problème).

De même, une solution d'axe lourd à l'ouest d'Alaï est aussi nécessaire pour limiter l'engorgement des automobiles de l'Ouest Lyonnais: débranchement du tram-train à Francheville Alaï ou prolongement du métro E. Enfin, le SYTRAL ne doit pas évacuer l'étude de lignes de tramway prioritaires sur des voiries dont les élargissements d'emprises sont déjà prévus dans le PLUh.

Cette nouvelle ligne de métro peut ainsi devenir un des axes structurants majeurs pour l'organisation efficace des transports en commun de l'Ouest Lyonnais et de la métropole.

Ce projet n'a de raison d'être que si les opérations suivantes sont réalisées le plus rapidement possible, avant même l'ouverture du métro E :

1-Il faut densifier le réseau de surface pour rejoindre les futures stations de métro. Des liaisons fortes doivent être créées sous forme de tram ou de bus à site propre pour drainer à la fois en étoile (vers les monts du Lyonnais : Grézieu, Vaugneray, Brindas, Messimy, Marcy l'Etoile), mais également en périphérie avec des liaisons fortes entre Ecully, Francheville, Chaponost, St Foy, St Genis Laval et Oullins.

2-Il faut dynamiser la ligne de tram-train Brignais – Lyon St Paul (avec liaison à Alaï) en l'intégrant au réseau TCL avec une même tarification, en doublant les voies (même sans le tunnel des Deux Amants dans un premier temps) pour augmenter les fréquences , et en étendant éventuellement, ultérieurement cette ligne jusqu'à Givors (ébauche du RER à la Lyonnaise).

3-Il faut clairement aménager la priorité aux modes alternatifs à la voiture, comme les transports en commun en zone dense, c'est une question de santé publique. Il faut ainsi demander à la métropole d'étudier l'abandon du projet d'Anneau des Sciences en organisant les voiries principales en cohérence aux objectifs de la transition écologique et la contrainte du dérèglement climatique.

Je suis favorable au scénario Bellecour si la ligne E va jusqu'à la Part-Dieu (ce qui est à la fois hyper pertinent pour l'ouest lyonnais et hyper utile pour tout Lyon car il n'existe actuellement aucune liaison performante entre les deux principales polarités de la métropole) et si l'on s'inscrit aussi dans une perspective d'entrée du tram-train dans la ville (en souterrain, en surface ou un mélange des deux) pour rejoindre la Part-Dieu depuis Saint-Paul.

Ainsi, les principales polarités de la Presqu'île auront chacune leur liaison performante directe vers la Part-Dieu, le dilemme Hôtel-de-Ville / Bellecour n'en est plus un puisqu'à terme ces deux polarités seront reliées. Et l'on avance enfin vers le RER à la Lyonnaise, et l'on peut même envisager un accès direct à Saint-Exupéry (aéroport mais aussi gare) en tram depuis l'ouest lyonnais. Et cela est aussi cohérent avec le passage à terme du C3 en tramway : un tram dans Lyon et tram-train une fois sorti de Lyon, à l'ouest comme à l'est.

Je suis conscient que le tram-train ne dépend actuellement pas du SYTRAL (ce qui est dommage : la RATP gère bien une partie du RER) mais la cohérence de l'ensemble est cruciale et nous devons donc en tenir

Bellecour, mais les études de ce projet doivent concerner aussi toutes les lignes de transports collectifs assurant un accès efficace aux nouvelles stations du métro E.

Cette planification concomitante doit définir à la fois les améliorations indispensables pour desservir le plus finement les habitants de tout l'ouest Lyonnais et «rentabiliser» le métro E, économiquement et socialement. Dans le même objectif, il faut dès maintenant envisager l'extension de cette ligne E à la gare de la Part Dieu (cohérence avec les aménagements à long terme du nœud ferroviaire Lyonnais dont cette gare de la Part Dieu et les 12 lignes SNCF qui la rejoignent sont le cœur du problème.

De même, une solution d'axe lourd à l'ouest d'Alaï est aussi nécessaire pour limiter l'engorgement des automobiles de l'Ouest Lyonnais: débranchement du tram-train à Francheville Alaï ou prolongement du métro E. Enfin, le SYTRAL ne doit pas évacuer l'étude de lignes de tramway prioritaires sur des voiries dont les élargissements d'emprises sont déjà prévus dans le PLUh.

Cette nouvelle ligne de métro peut ainsi devenir un des axes structurants majeurs pour l'organisation efficace des transports en commun de l'Ouest Lyonnais et de la métropole.

Ce projet n'a de raison d'être que si les opérations suivantes sont réalisées le plus rapidement possible, avant même l'ouverture du métro E :

1-II faut densifier le réseau de surface pour rejoindre les futures stations de métro. Des liaisons fortes doivent être créées sous forme de tram ou de bus à site propre pour drainer à la fois en étoile (vers les monts du Lyonnais : Grézieu, Vaugneray, Brindas, Messimy, Marcy l'Etoile), mais également en périphérie avec des liaisons fortes entre Ecully, Francheville, Chaponost, St Foy, St Genis Laval et Oullins.

2-II faut dynamiser la ligne de tram-train Brignais – Lyon St Paul (avec liaison à Alaï) en l'intégrant au réseau TCL avec une même tarification, en doublant les voies (même sans le tunnel des Deux Amants dans un premier temps) pour augmenter les fréquences , et en étendant éventuellement, ultérieurement cette ligne jusqu'à Givors (ébauche du RER à la Lyonnaise).

3-II faut clairement aménager la priorité aux modes alternatifs à la voiture, comme les transports en commun en zone dense, c'est une question de santé publique. Il faut ainsi demander à la métropole d'étudier l'abandon du projet d'Anneau des Sciences en organisant les voiries principales en cohérence aux objectifs de la transition écologique et la contrainte du dérèglement climatique.