



Atelier n°1 : rabattement, circulation

SYTRAL Mobilités
17 janvier 2024



Préambule

Animation

Coline Grégoire, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

Intervenants

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains, SYTRAL Mobilités

Diane Devau, Chargée de missions mobilité des territoires, Métropole de Lyon

Jérémie Simon, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Guillaume Le Lorc'h, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Baptiste Maquevic, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Delphine Dionis du Sejour, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Tom Nasr, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

Ines Kismoune, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

Garante nommée par la CNDP

Jean-Luc Campagne

Durée de la réunion : 2 heures, de 19h à 21h

Participation :

- 23 inscrits
- 17 participants

Ouverture de la réunion

L'animatrice ouvre la réunion publique en remerciant les participants pour leur présence. Elle présente les règles du jeu de la soirée, à savoir :

- Dialogue et écoute, en respectant les prises de paroles de chacun
- Recueil des questions et réactions
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

L'animatrice présente le déroulé ainsi que les différents intervenants. Elle lance un sondage à main levée afin d'identifier les personnes qui ont déjà participé à des événements de la concertation.

Propos introductifs

| Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

Jean-Luc Campagne rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jacques Finetti, Claire Bouteloup et lui-même. Il indique que leur rôle est de s'assurer que les sujets importants pour les habitants puissent être discutés et que toutes les questions, suggestions et remarques puissent être exprimées. Il rappelle que les garants ont travaillé avec SYTRAL Mobilités pour définir les modalités de la concertation.

Ce soir, il explique que son rôle consiste à observer la qualité des échanges et l'expression de la pluralité des avis. Il précise que l'argumentation des avis est indispensable. Il rappelle que les garants sont neutres, n'ont pas d'avis sur le projet, qu'ils sont de simples observateurs durant le temps de la concertation. L'important est que chacun puisse exprimer son avis éclairé.

Il précise enfin que cette concertation préalable s'inscrit dans le cadre posé par le code de l'environnement. A la fin de la concertation, les garants établiront un bilan, remis à SYTRAL Mobilités afin qu'il puisse tirer les enseignements et prendre la décision de continuer ou non son projet. Si le projet se poursuit, une concertation continue, elle aussi placée sous l'égide d'un garant, sera mise en place jusqu'à l'enquête publique.

Premiers enseignements

| Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne et relation riverains

Après deux mois de concertation préalable, Séverine Lardellier-Nesme en partage les premiers enseignements sur les thématiques des rabattements en bus, à vélo et à pied. Elle revient également sur la question d'un pôle d'échange multimodal à Alaï.



Présentation thématique

Jérémie Simon, Guillaume Le Lorc'h, Baptiste Maquevic, ingénieurs transport ; Diane Devau, Chargée de missions mobilité des territoires

Jérémie Simon, Guillaume Le Lorc'h et Baptiste Maquevic présentent la méthodologie et les premiers résultats du diagnostic réalisé sur les flux de circulation actuels dans l'ouest lyonnais.

Ils précisent également les flux par sous-secteur local : Est (Ménival, Point du Jour) et secteur Ouest (Alaï, Libération) Baptiste Maquevic présente ensuite le diagnostic du réseau de transport en commun actuel.

Diane Devau poursuit en décrivant les projets de la Métropole de Lyon à court terme et long terme.

Jérémie Simon présente enfin les projections de circulation à l'arrivée de TEOL ainsi que les méthodes employées.

La présentation de l'ensemble des sujets abordés ainsi que la vidéo de la soirée sont disponibles sur la plateforme Destinations 2026 : [Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : participez à la concertation préalable ! - SYTRAL Mobilités \(destinations2026-sytral.fr\)](https://destinations2026-sytral.fr)



Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole à quelques personnes pour poser leur question.

Pouvez-vous confirmer les temps de trajet indiqués dans le support de présentation entre Francheville et la Part-Dieu ?

SYTRAL Mobilités confirme qu'il s'agit d'une coquille et que le chiffre corrigé figure bien dans le support de présentation mis en ligne [dans l'espace participatif de TEOL](#).

Si TEOL passe par la rue Joliot-Curie et sur l'avenue Eisenhower, l'actuel C24 sera-t-il maintenu ?

Jérémie Simon répond que si l'option A est retenue à l'issue de la concertation, la plateforme tramway de TEOL sera circulaire par les bus, qui pourront donc bénéficier de ce site propre. Le C24 pourrait ainsi voir son site propre rallongé.

Est-ce qu'une étude sur le trafic routier de la rue du Commandant Charcot, lieu de passage important, a été réalisée ?

Jérémie Simon répond que les comptages n'ont pas été réalisés dans ce secteur mais que toute la métropole est prise en compte dans le modèle de trafic. Les premiers résultats montrent que TEOL, en souterrain dans ce secteur, n'aura pas d'impact significatif sur la circulation dans la rue du Commandant Charcot.

Est-ce que la congestion routière sera la même en 2032 qu'aujourd'hui ?

Jérémie Simon indique qu'aucune réponse définitive ne peut être apportée dans l'immédiat à cette question. La circulation dépendra de l'insertion précise de TEOL et de la configuration des carrefours à cet horizon (exemple : ajout de tourne-à-gauche pour fluidifier la circulation).

Il ajoute que l'atelier du 30 janvier 2024 permettra d'approfondir cette question.

Guillaume le Lorc'h ajoute que les carrefours du secteur ouest supportent un trafic déjà très important et que la densification du secteur va mener à une aggravation de la congestion, que TEOL soit réalisé ou non. Dans ce contexte, TEOL offre une solution de report modal et l'opportunité de réorganiser et rééquilibrer les flux de circulation dans le secteur.

Est-ce que TEOL aura réellement une fréquence à 5 minutes, malgré la desserte compliquée de Perrache ?

Jérémie Simon répond que les simulations ont montré qu'il n'était pas possible de faire passer de manière satisfaisante 3 lignes de tramway au niveau de fréquence souhaité pour T1, T2 et TEOL entre Perrache et le pont Gallieni. Ces études ont montré qu'une rame sur 3 devrait patienter derrière d'autres rames déjà en station. Ce qui est étudié aujourd'hui est de considérer TEOL comme un prolongement de T2 ou une superposition partielle de T2 et TEOL.

Il ajoute que la fréquence de 5 minutes est entendue à l'heure de pointe et rappelle que le tramway est un service à forte amplitude horaire, le matin comme le soir.



Quel sera le rabattement pour le quartier de Saint-Irénée, non traité pendant la présentation ?

Jérémie Simon répond que l'offre de transports en commun à Saint-Irénée est aujourd'hui qualitative avec le funiculaire à Saint-Just et les couloirs bus de la montée de Choulans. Il ajoute que les rabattements de Saint-Irénée vers la station Charcot pourraient se faire à pied ou à vélo ou avec la ligne C20.

Séverine Lardellier-Nesme ajoute que les études ont montré que Charcot et le quartier des Provinces à Sainte-Foy-lès-Lyon avaient davantage besoin de TEOL que Saint-Irénée. Elle invite cette participante à s'exprimer sur ce secteur dans le temps de tables rondes qui s'ouvre.

Les tables rondes

L'animatrice présente le déroulé et les objectifs du temps de travail en tables rondes. Chaque table est animée par un représentant de SYTRAL Mobilités ou de la Métropole de Lyon. Les participants sont répartis en 6 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les rabattements piétons, cycles, transports en commun et routiers sur chacun des secteurs de TEOL.

Les groupes de table ronde ont été constitués par SYTRAL Mobilités en accord avec les préférences exprimées par les participants lors de leur inscription à l'atelier.



Synthèse de l'opportunité du projet (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

L'opportunité du projet n'a pas été remise en question sur les tables. Quelques participants de la table « Alaï » ont posé des conditions à l'opportunité du projet : que l'option B par Libération soit retenue et qu'il soit en souterrain à Tassin la Demi-Lune.

Synthèse de la table Alaï (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont convergé vers le besoin d'une amélioration des conditions de circulation pour les bus, les piétons et les vélos avenue du Chater, entre Francheville et Alaï.

L'opportunité d'un P+R a également fait consensus, avec toutefois diverses propositions d'implantation : à Alaï même, entre Craponne et Bel-Air, voire près de Brindas pour que les habitants laissent leur voiture sur le plateau plutôt que de descendre à Tassin la Demi-Lune. Pour limiter le trafic routier dans le centre de Tassin la Demi-Lune, il a été proposé de reporter sur TEOL les voyageurs des bus qui y circulent et ainsi limiter le flux de transports en commun dans le secteur.

La connexion piétonne entre TEOL et le TTOL a également été signalée comme un point d'attention.

Synthèse de la table Libération (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont exprimé leur souhait que soit développée une offre de transports vers le nord de Tassin la Demi-Lune, au plus proche des commerces. Un souhait marqué également de réduire la circulation automobile à Libération et de renforcer les lignes 5 et 72 pour amener les habitants du Bourg vers Libération

Synthèse de la table Ménival (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont identifié le besoin d'améliorer les aménagements cyclables à Ménival (parc vélo sécurisé, pistes) et favoriser la marche à pied en permettant à tous de traverser les îlots d'immeubles, aujourd'hui fermés au public.

Certains participants ont proposé un rabattement en bus depuis Craponne jusqu'à la station Ménival (tracé du C24). Les mises à sens unique (Joliot-Curie et Ménival) inquiètent car elles généreraient des détours importants pour les riverains, et des impacts sur les lignes de bus actuelles.

Synthèse de la table Charcot (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Le choix de l'emplacement de la station pose celui de la population à privilégier : hopitaux ou habitants autour de la place Saint-Luc ?

Les participants ont identifié des lignes de bus dont ils jugent la fréquence insuffisante.

Les trottoirs aux abords de l'EHPAD de la Salette sont identifiés comme des points noirs pour la circulation des piétons. La perméabilité des copropriétés pour les déplacements piétons est évoquée.

Plus largement, l'attente d'une meilleure cohabitation des voitures et des piétons a été exprimée, tout en veillant à la fluidité de la montée de Choulans pour les voitures, notamment en lien avec la dépose des enfants aux abords des établissements scolaires.



Synthèse de la table Point du Jour (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont identifié des lignes de bus dont ils jugent la fréquence et l'interconnexion insuffisante.

Le lien entre Point du Jour vers l'Ouest doit être amélioré, d'après les participants. Des cheminements piétons à maintenir et conforter sont identifiés (ex : lycée Branly, Trion).

Le Point du Jour est identifié comme un lieu transit qui n'offre pas de stationnement, il faut donc privilégier les rabattements en modes doux.

Synthèse de la table Presqu'île (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

L'opportunité d'une nouvelle passerelle, bien positionnée entre les ponts existants, permettant le franchissement de la Saône en modes actifs a globalement fait consensus.

Des améliorations des aménagements cyclables ont été proposées : profiter des priorités du tramway aux feux, davantage de stations Vélo'v autour des stations, emport vélos dans le tramway...

L'option par la rue Montrochet semble plus intéressante pour l'interconnexion avec tous les modes, notamment transports en commun.

Des réflexions sont apportées pour la réorganisation des lignes de tramway.

Enseignements de la soirée

| Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

Jean-Luc Campagne remercie les participants pour la qualité des échanges de la soirée. Il juge l'ensemble des sujets abordés pendant la soirée intéressants et nécessaires. Il précise que les garants se tiennent à la disposition de tous si des questions se posent sur les modalités de concertation.

En conclusion, l'animatrice remercie tous les participants et rappelle que les ateliers techniques des 23 et 30 janvier 2024 permettront d'approfondir les thématiques « Exploitation, modélisation et fréquentation » et « Circulation et insertion ».

Table Alaiï

Construisons ensemble le **TRAM** **Express** !

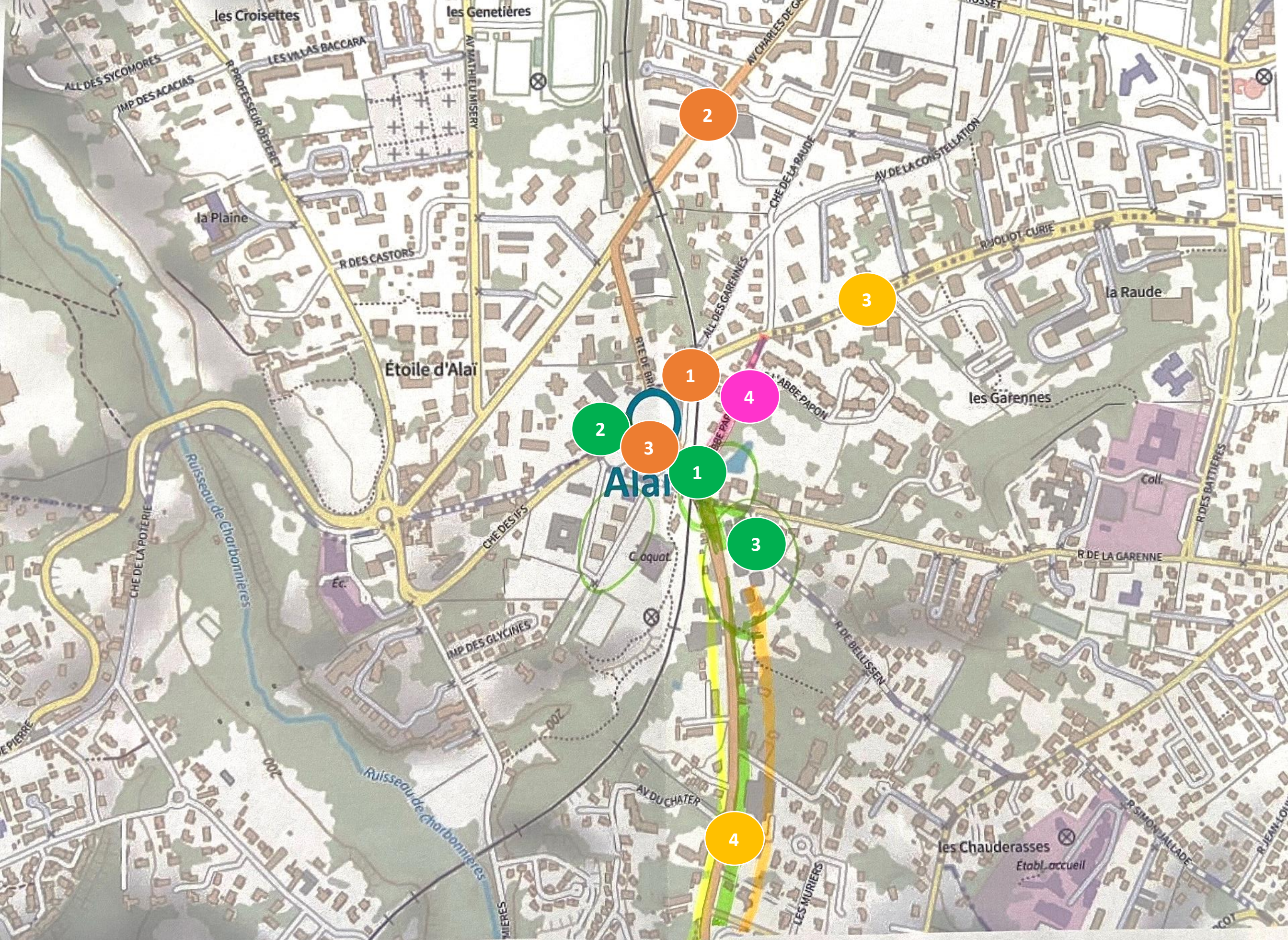


Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Si l'option sans Libération est retenue, alors Tassin n'aura pas de tram.
- Sans solution enterrée, on annule le bénéfice de transport qu'apporterait TEOL
- Pourquoi Jean-Macé plutôt que Gerland, plus intéressant ?

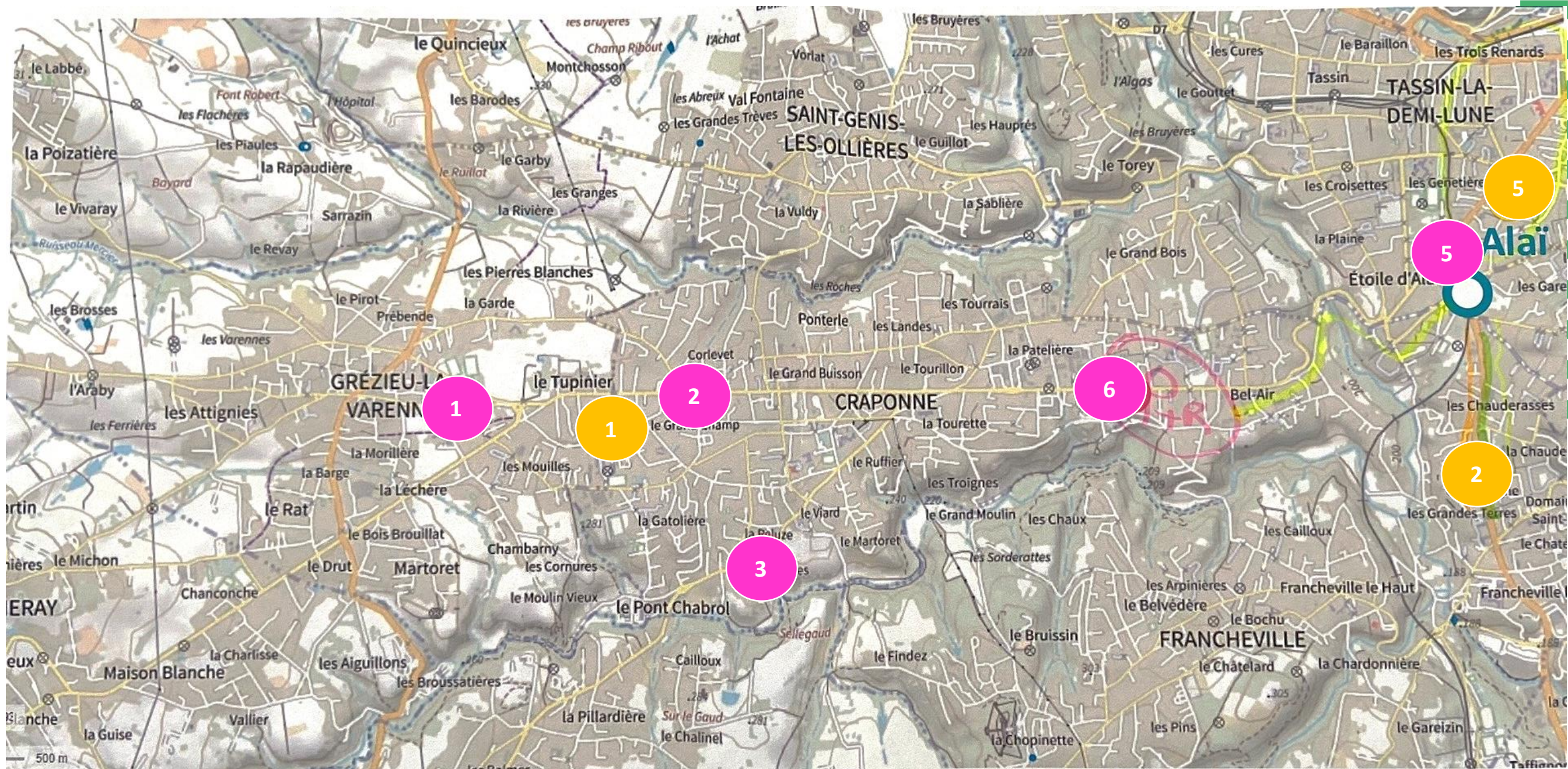
Opportunité du
projet





Alaï

Cette carte n'a pas été annotée en séance



Rabattement vers Alai

A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Améliorer maillage piétons -> Chater	1	Attention au goulot d'étranglement sur Joliot Curie, besoin de continuité	1	Augmenter la fréquence des C24 Express via TEOL	1	P+R Grézieu pour fluidifier le trafic en amont
2	Assurer cheminements entre TEOL et TTOL	2	Garantir les liaisons cyclables sur le secteur	2	S'assurer de renfort en fréquence et amplitude sur les lignes actuelles (C20 et 14)	2	Saturation RD 489
3	Tenir compte des pôles d'activités pour les liaisons piétonnes	3	Avoir des voies sécurisées à Alai par TEOL/TTOL	3	Attention à la mutualisation tram/bus sur Joliot Curie. Ne pas pénaliser les bus.	3	Opportunité P+R intermédiaire -> Brindas ou Craponne
4	Améliorer le cheminement autour du parc de la Chauderaie			4	Augmentation de population sur l'avenue du Chater = besoin de renforcer le C20	4	Ne pas reporter la circulation automobile sur cette rue qui longe un poumon vert (mais vélos OK)
				5	Flux TC trop important dans le centre de Tassin	5	Besoin d'un P+R à Alai mais de faible capacité et bonne intégration urbaine
						6	Créer un P+R entre Craponne et Bel-Air -> Limiter les rabattements de voiture sur le plateau

Table Libération

Construisons ensemble le **TRAM** **Express** !

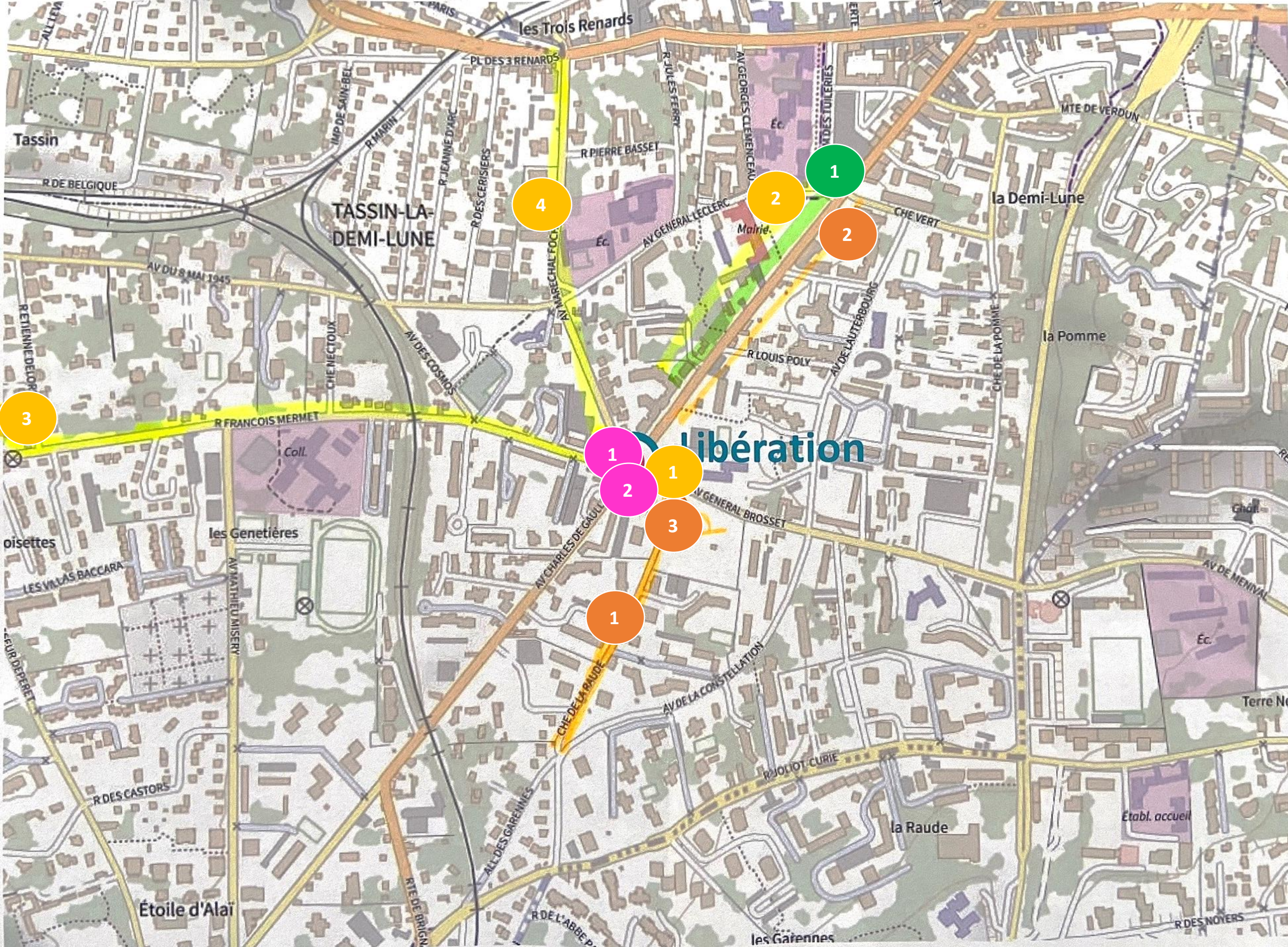


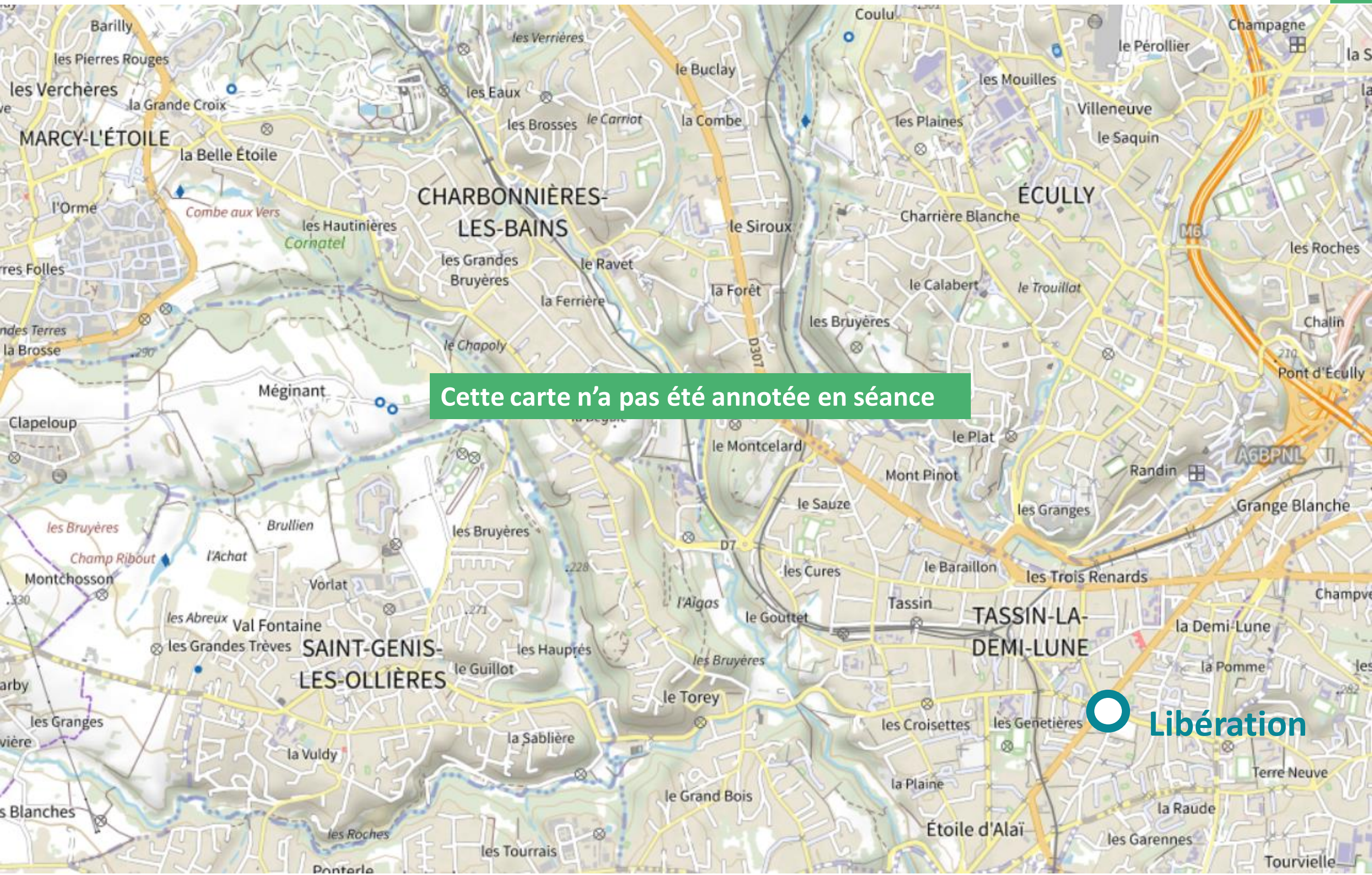
Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

Opportunité du projet

- Projet sans impact sur la saturation routière -> Impact limité -> besoin d'un projet enterré
- Ce sera pire si on ne fait rien
- Besoin d'un rabattement incitatif
- Opportunité pour de la desserte interne (exemple : Charcot <> Tassin)
- -> Aider au développement commercial de Tassin
- Opportunité de requalifier => exemple de l'avenue Berthelot à Lyon : les voitures ont disparu et c'est au profit des résidents





Cette carte n'a pas été annotée en séance

Rabattement vers Libération

A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Accès nord vers les commerces	1	Besoin de traiter l'itinéraire par le chemin de la Raude	1	Besoin d'espace pour faire un pôle bus	1	Eviter absolument la voiture à Libération
		2	Accès nord vers les commerces	2	Développement d'une offre vers le Nord de Tassin -> Accès Commerces	2	Opportunité de faire un dépose-minute
		3	Parc à vélo prévu à proximité du parc (initiative ville de Tassin)	3	Rabattement depuis la 5 et la 72 à renforcer pour être efficace > Amener les gens du bourg vers Libération		
				4	Flux Route de Paris vers Libération		

Table Ménival

Construisons ensemble le **TRAM** **Express** !

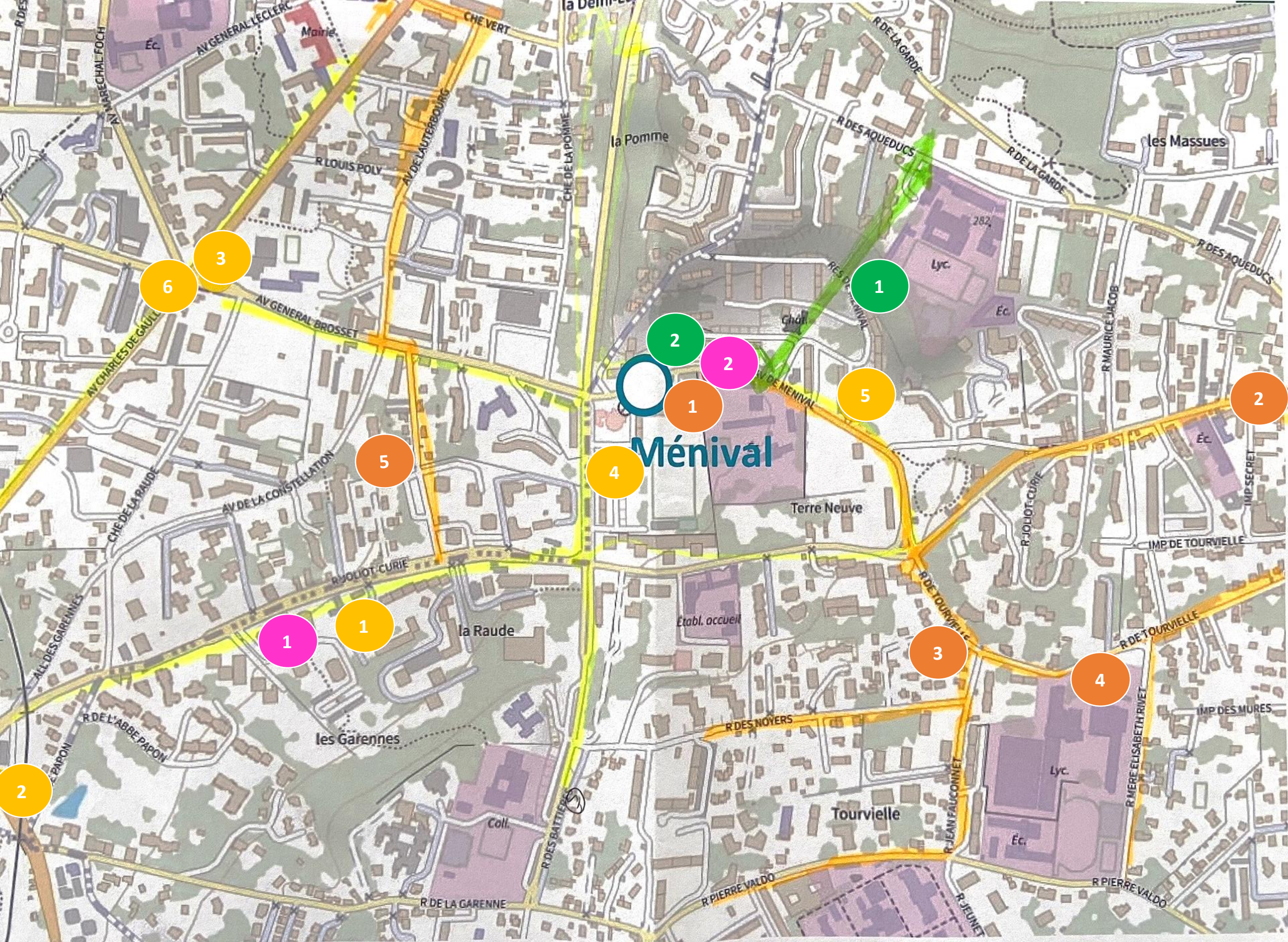


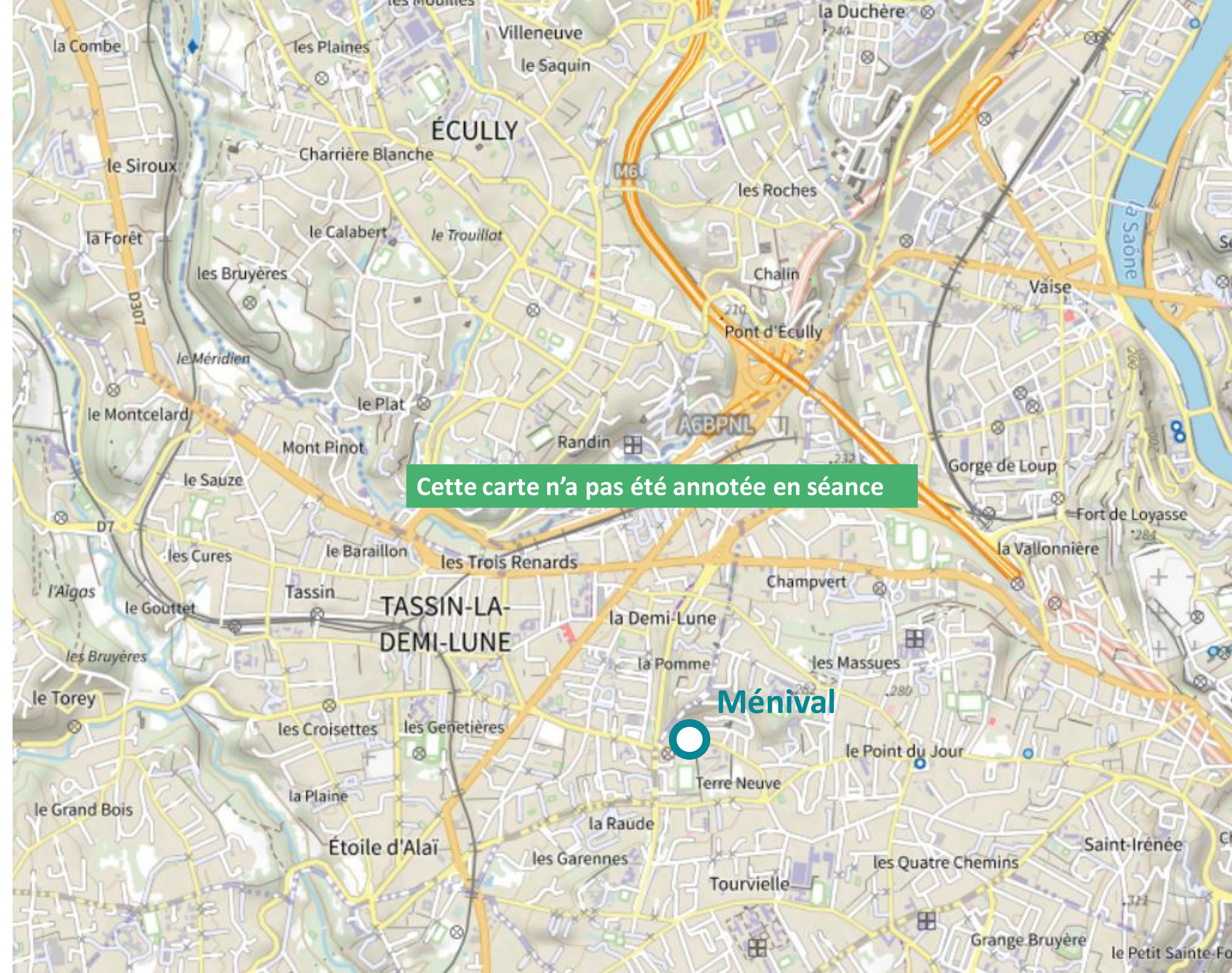
Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Quid de la desserte des établissements scolaires ? Certains le font en voiture particulière.

Opportunité du
projet





Cette carte n'a pas été annotée en séance

Ménival

Rabattement vers Ménival

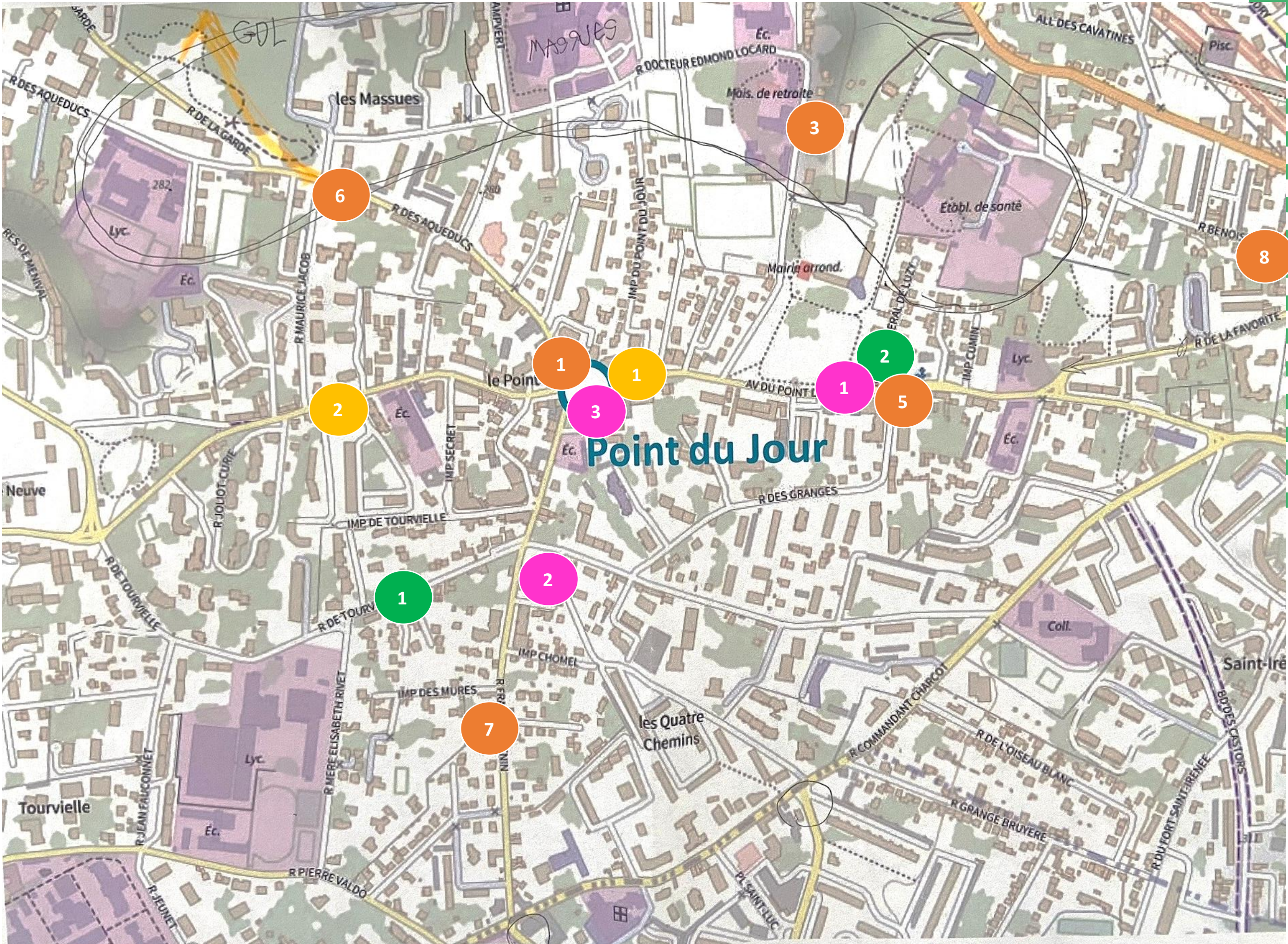
A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
<div>1</div> <div>2</div> <div>3</div>	Manque cheminements piétons	1	Parc à vélo	1	3 lignes sur Joliot Curie pour desservir -> satisfaisant, à préserver	1	Rue Joliot Curie à sens unique -> Besoin de faire des boucles pour rentrer chez soi (+15 min)
	Les résidences sont souvent fermées -> il faut faire des détours	2	Station Point du Jour -> Stationnement souterrain	2	Rabattement important depuis Craponne à attendre	2	Risque avec dépose VP au droit des écoles : dangereux
	Besoin d'un aménagement qualitatif mode doux sur Ménival	3	Aménagement vélos : rue Pierre Valdo Rue des Noyers : aménagements qualificatifs	3	Ne pas pénaliser les vitesses commerciales de la 72 à cause de TEOL, ni les autres lignes		
		4	Maillage vélo à prévoir	4	Risque que le secteur ne fonctionne plus		
		5	Effet de coupure, à corriger, voie privée -> Rendre perméable les résidences	5	65-C21 : itinéraire dévié si Ménival passe à sens unique		
				6	Si TEOL passe par Libération, moins d'impacts sur Joliot Curie et sur les lignes TC à préserver		

Table Point du Jour

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

Opportunité du projet

- Point du Jour : lieu transit et pas d'offre de stationnement
- Pas d'intérêt de rabattement en voiture
- Privilégier le rabattement en bus
- Pôle favorite / St Alix / Sainte Irénée -> Jonction Point du Jour
- Problématique d'accessibilité des services de secours. SAMU : depuis Edouard Herriot
- Point d'attraction point du Jour : place Bénédicte Tessier (plutôt que Charcot)
- Fréquence funiculaire pour Saint Just / Trion à augmenter
- Perte de fréquence et de vitesse par rapport au métro
- Question sur le coût et l'efficacité de la ligne
- Prolongement à Craponne important.



Point du Jour

6

3

8

1

1

3

1

2

5

2

1

2

7

TRAM

Express



Cette carte n'a pas été annotée en séance



Point du Jour

Rabattement vers Point du Jour

A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Cheminement piétons à maintenir et conforter - lien Lycée Branly	1	Lignes existantes intéressantes mais améliorer la fréquence	1	Cheminements actuels en vélo suffisants voire sur dimensionnés	1	Bonne circulation VP
	Trion <> Point du Jour à pied		Navette TCL pour secteur Nord du Point du Jour avec une micro-navette sur le plateau (Massues, écoles, maison de retraite, Minimes)		Lien Point du Jour vers Ouest à améliorer		Liaison à développer et améliorer Nord-Sud
2		5	Impératif de développer en TC Pôle Favorite/St-Allix/Saint-Irénée/Trion	2		3	2 points de vue sur le stationnement : <ul style="list-style-type: none">augmenter l'offre de stationnement sur la place dans le volume actuelNe surtout pas en mettre
			Maintenir et développer le lien TC à Gorge de Loup				
			Point dur en mobilité Nord-Sud en fréquence (45 et 90) et amplitude				
			Enjeu rabattement TC vers St-Just / Trion				

Table Charcot

Construisons ensemble le **TRAM** **Express** !

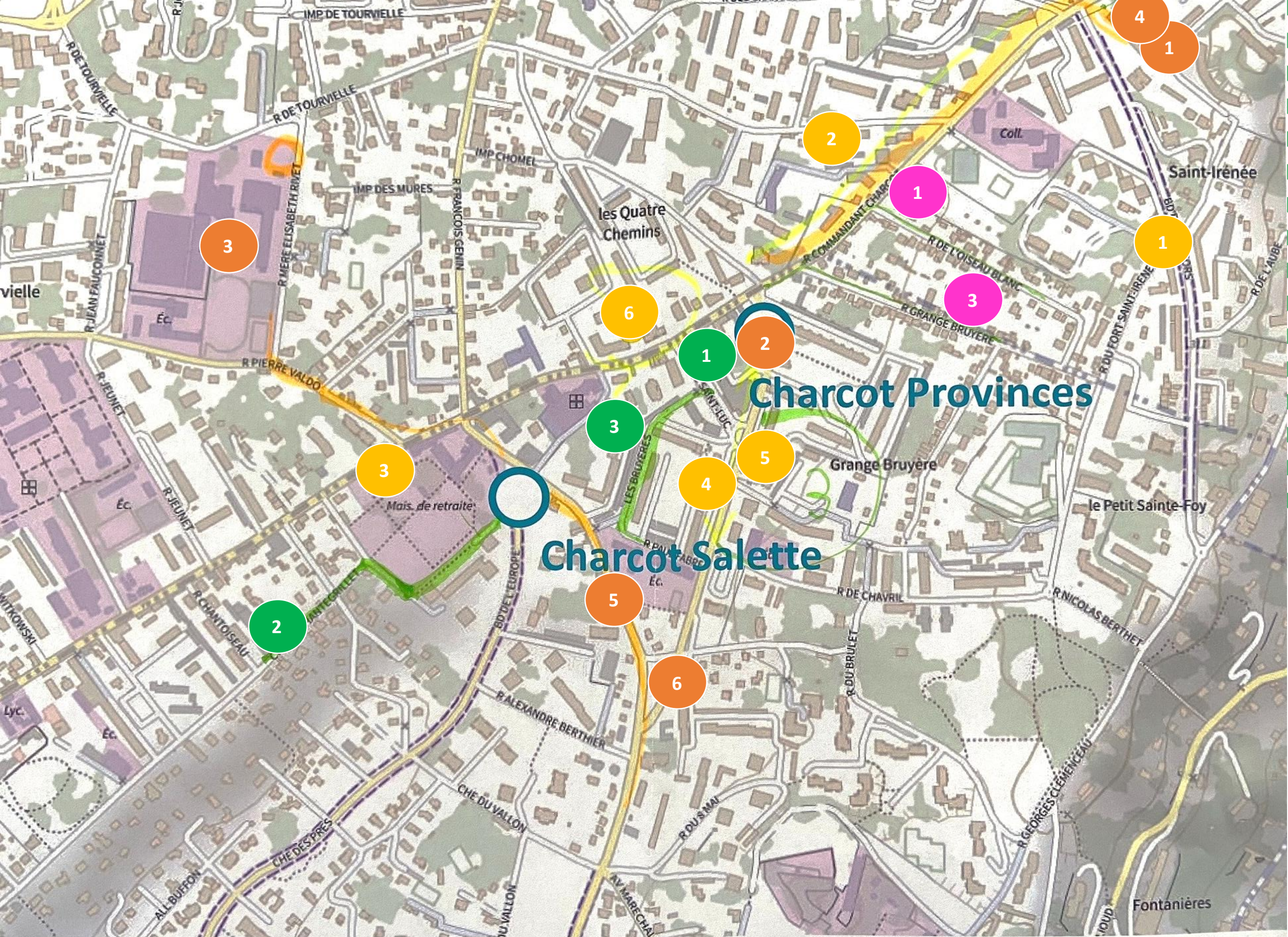


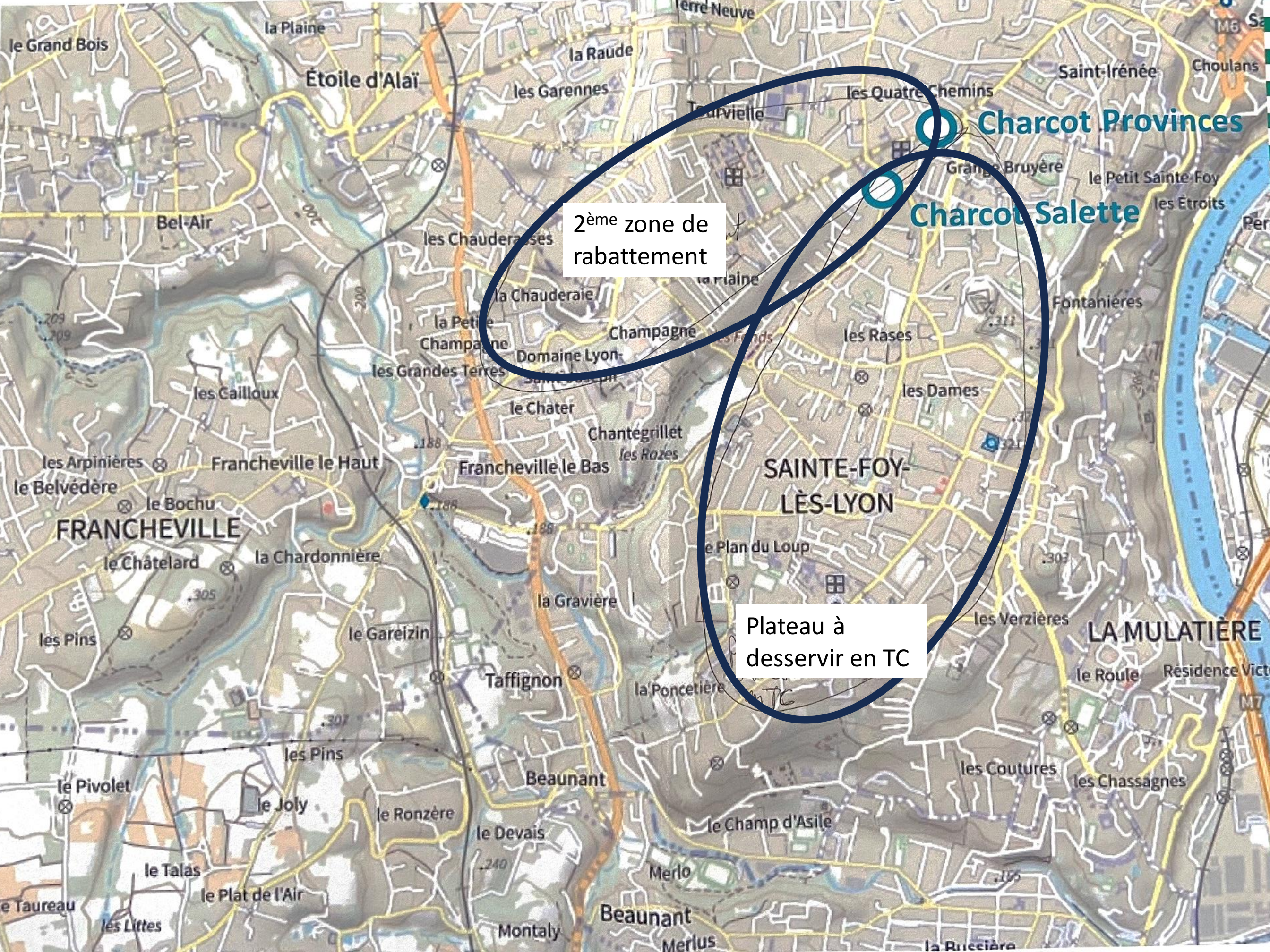
Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Choix entre les 2 stations Charcot : quelle population privilégie-t-on ?
- -> Hôpitaux ou population autour de la place Saint-Luc ?

Opportunité du
projet





2ème zone de
rabattement

Plateau à
desservir en TC

Charcot Provinces

Charcot Salette

SAINTE-FOY-
LÈS-LYON

LA MULATIÈRE

FRANCHEVILLE

Rabattement vers Charcot

A pied		En modes actifs	
1	Grange Bruyère : trottoirs trop petits	1	Cité U Allix : vélo'v près de la place Saint Luc -> Améliorer sécurité vélo sur la rue Charcot : problème de largeur de voirie
2	Maison de retraite : cheminement piéton privilégié mais pas séparé de la copropriété : fermé au grand public	2	Stationnement vélo dans la station
3	Cheminement par copros à conserver dans le futur	3	Rabattement lycée Branly : vers Charcot ou Point du Jour > plutôt PDJ : entrée au Nord
		4	Les gens de la cité universitaire vont plutôt vers Casino et épicerie Sainte Irénée vers le Nord
		5	Améliorer les aménagements vélo et modes actifs
		6	Améliorer les aménagements TC

Rabattement vers Charcot

En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Trop peu de desserte TC sur Boulevard des Castors -> Fréquence 49 à améliorer (weekend, soirées et HDP)	1	Maintenir la fluidité voiture. Goulot d'étranglement en haut de la montée de Choulans+ fermeture aux VP d'autres voies > écoles avec parents qui déposent en voiture (Ste Ursule, Sainte Irénée, F. Buisson école des anges)
2	Garantir la bonne fréquence du C20 pour la desserte des établissements scolaires + dimanche pour C20E	3	Beaucoup de stationnement à conserver car les gens n'ont pas de garage
3	Ligne 45, 49, 90 à améliorer en fréquence > organiser les mobilités		
4	Arrêt du 49 à mieux connecter avec TEOL		
5	Améliorer la fréquence des lignes 6 et 17		
6	Navette pour établissements de santé : déplacements à pied pas toujours possibles		

Table Stations de la Presqu'île

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

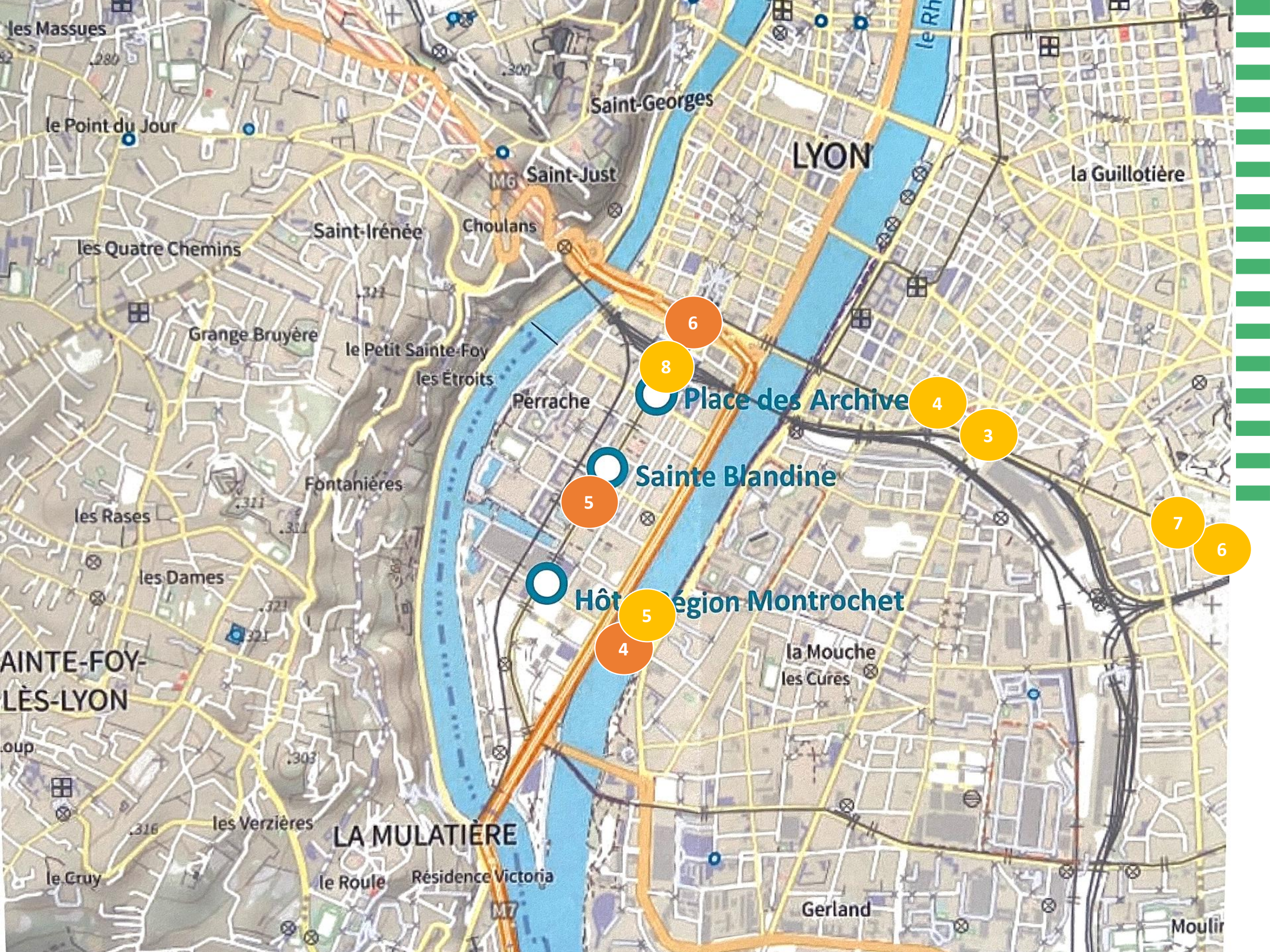


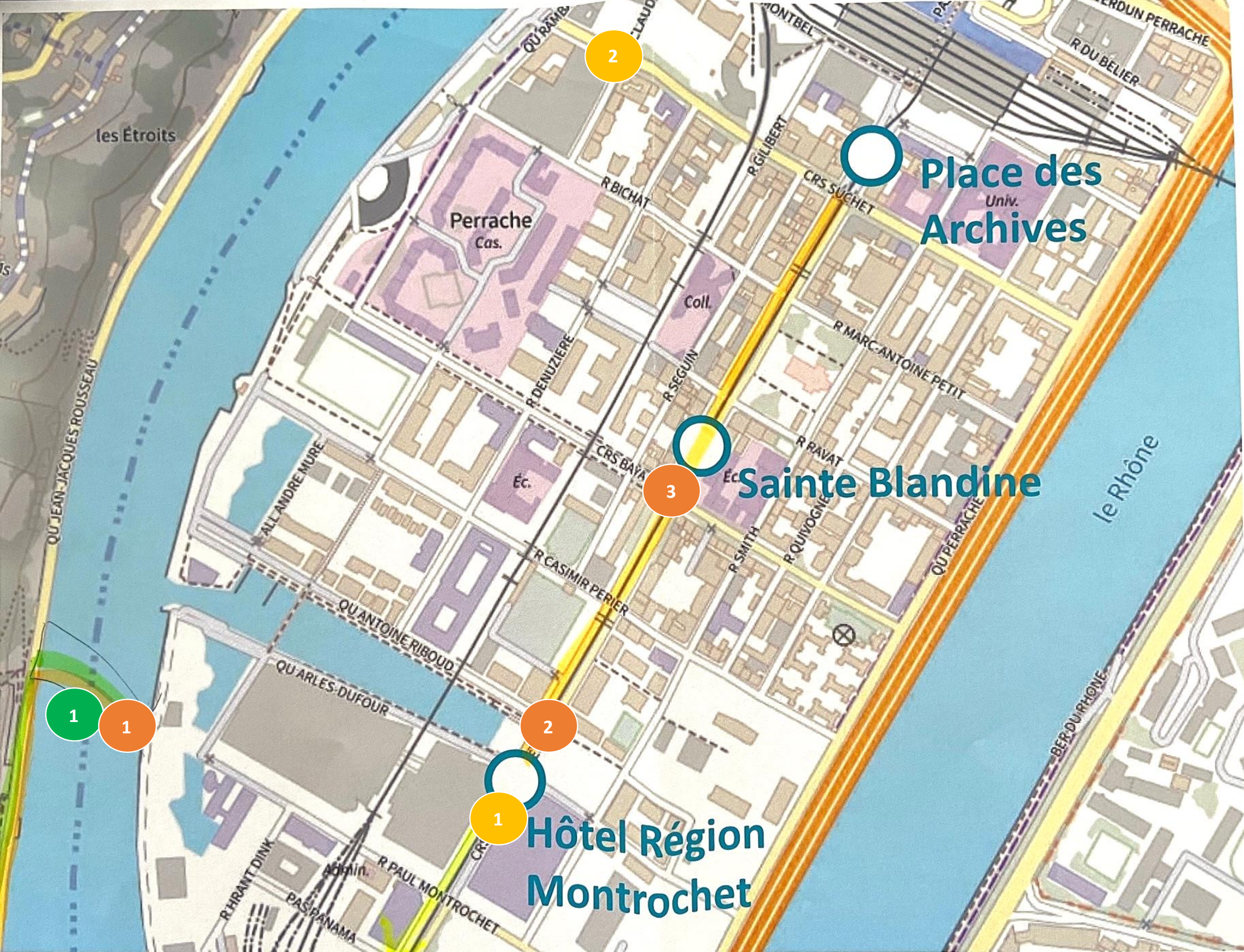
Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

Opportunité du projet

- Moins de dérangements / nuisance par Montrochet que Suchet
- Suchet = portiques de circulation plus importante
- Intérêt de raccorder TEOL à T2-T6 jusqu'à Mermoz
- Intérêt de Suchet pour le temps de parcours
- Intérêt de Montrochet pour tous modes + nouvelle centralité desservie
- Libération = plus de monde, mais option directe, plus intéressante car plus rapide surtout pour le rabattement des communes à l'Ouest
- Rabattement Alaï + Ouest : repenser le fonctionnement du plan Vélo'v du secteur Ouest notamment électrique





les Étroits

Perrache
Cas.

Coll.

Éc.

Place des
Archives
Univ.

Sainte Blandine

Hôtel Région
Montrochet

le Rhône

BER DU RHÔNE

Rabatement vers les stations de la Presqu'île

A pied		En modes actifs		En transports en commun	
1	Importance d'une nouvelle connexion par une passerelle bien positionnée entre les ponts existants	1	Importance d'une nouvelle connexion par une passerelle bien positionnée entre les ponts existants	1	Option Montrochet + pertinente pour maillage T1, T10, navettes fluviales
		2	Aménagements cyclables à améliorer sur cours Charlemagne et séparer des stationnements	2	Option Suchet : questionnaire sur fonctionnement des dépôts de bus
		3	Nécessité d'une priorité systématique aux carrefours vélo en parallèle du tramway	3	Continuité entre Bachut et Jet d'eau
		4	Long terme : nouvelle connexion modes actifs et TC via nouveau pont sur le Rhône	4	Quel terminus pour TEOL à Jean Macé ?
		5	Enjeu global d'avoir une station vélo'v bien dimensionnée à proximité des stations	5	Long terme : nouvelle connexion modes actifs et TC via nouveau pont sur le Rhône
		6	Emport vélo possible derrière le tramway comme le 2EX ou Possibilité d'allouer une rame TEOL au vélo	6	Intérêt d'un TEOL qui se poursuit plus à l'est et pourrait se connecter au Métro D à Grange Blanche ou Mermoz
				7	TEOL sur infra T2 -> Supprimer des arrêts ? Pour des temps de parcours + efficace ?
				8	Si Suchet : intérêt T6 ou T10 place des Archives car T1-T2 actuel jusqu'à tard le soir