



# Réunion publique communale

Les Minimes, Lyon 5ème  
Mardi 12 décembre 2023

## Préambule

### Animation

Marilyne Genevrier

### Intervenants

Nadine Georgel, Maire du 5<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon

Jean-Charles Kohlhaas, Premier Vice-Président de SYTRAL Mobilités, premier vice-président de la Métropole

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités

Sonia Turmel, Ingénierie projet, SYTRAL Mobilités

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

Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

Marie-Hélène Philipona, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

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

Delphine Dionis Du Séjour, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Quentin de Cacheleu, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

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

David Pierron, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

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

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

Camille Billot, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

### Garants nommés par la CNDP

Claire Bouteloup

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

**Nombre de participants : 85 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 évènements de la concertation. Seules quelques personnes ont participé à la réunion publique d'ouverture (une dizaine) et aux stands organisés dans le 5<sup>e</sup> (une demi-douzaine).

Elle donne ensuite la parole à Nadine Georgel, Maire de Lyon 5<sup>e</sup>, à Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités puis à Claire Bouteloup, garante de la CNDP.

## Propos introductifs

### **Nadine Georgel, Maire de Lyon 5ème**

Elle remercie l'ensemble des participants d'être venus à cette réunion publique, pour ce projet structurant, attendu depuis de longues années. Elle indique que ce projet pose de nombreuses questions : questions techniques, questions autour de l'intégration du projet et de son apport pour le 5<sup>ème</sup> arrondissement. Elle encourage les uns et les autres à s'exprimer ce soir afin que les échanges soient riches et nourris.

Elle complète le sondage introductif en demandant aux participants de quel quartier ils sont originaires. Une grande majorité d'entre eux habitent le quartier du Point du Jour. Plusieurs participants habitent le quartier de Ménival. Quelques participants habitent dans le Vieux Lyon/Quai des Etroits, dans le quartier Saint-Irénée/Saint-Just, à la Plaine et à Tassin La Demi-Lune.

Elle souhaite une bonne soirée à tous les participants.,

### **Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités**

Il remercie également l'ensemble des participants pour leur présence. Il indique que le projet présenté à la concertation a fait l'objet d'études. Dans ce cadre, de nombreux scénarios ont été étudiés dont certains écartés car moins efficaces. Il rappelle que la concertation porte avant tout sur l'opportunité du projet. Il indique d'ailleurs que si une majorité d'avis se prononcent contre le projet, SYTRAL Mobilités pourra décider de remettre en question le projet et de le retirer. Il précise que sont également attendus des avis sur les impacts locaux mais aussi sur le niveau de service attendu par rapport aux usages de cette ligne.

Il indique que TEOL est un tramway express, aussi appelé ailleurs en France et en Europe un métro léger sur rail (Portugal, Allemagne, Autriche). L'objectif est de trouver la meilleure solution pour réaliser dans des délais et un budget contraints un projet qui rende service à la population. Les habitants doivent à présent s'exprimer pour savoir si le projet est opportun, s'il est améliorables et formuler les attentes qu'ils ont en termes de services et de rabattements.

### **Claire Bouteloup, garante nommée par la CNDP**

Claire Bouteloup rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jacques Finetti, Jean-Luc Campagne et elle-même. Elle 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. Elle rappelle que les garants ont travaillé avec SYTRAL Mobilités pour définir les modalités de la concertation.

Ce soir, elle observera la qualité des échanges et l'expression de la pluralité des avis. Elle précise que l'argumentation des avis est indispensable.

Elle 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.

Elle précise enfin que cette concertation préalable s'inscrit dans le cadre du 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.

## TEOL : de quoi parle-t-on ?

### **| Sarah Emmelin, chef de projet TEOL**

*Visionnage de la vidéo de présentation du projet.*

Sarah Emmelin présente le projet et ses principales caractéristiques.

## Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole à quelques personnes pour poser leur question et indique que les animateurs présents à chaque table pourront répondre aux autres questions.

### **Pendant les travaux, la place Bénédict Teissier sera-t-elle accessible ?**

Sarah Emmelin indique que les travaux de stations souterraines consistent en la création de parois moulées en souterrain qui permettent ensuite d'excaver l'ensemble de la station. Sur l'organisation des travaux, particulièrement en milieu urbain, les accès riverains, les accès aux commerces, etc doivent être rétablis au maximum. A ce stade du projet, ces rétablissements ne sont pas définis finement mais seront travaillés dans les prochaines étapes de conception.

Jean-Charles Kohlhaas complète en indiquant que les travaux sur la place Bénédict Teissier seront du même type que ceux qui se sont déroulés sur la place Anatole France à Oullins : pendant la durée des travaux, la place est très impactée mais elle est aujourd'hui rendue à l'usage public, avec notamment une revégétalisation.

### **Le marché du Point du Jour sera-t-il déplacé durant les travaux ?**

Jean-Charles Kohlhaas indique que les travaux vont impacter la quasi-totalité de la place. Elle ne sera donc pas utilisable durant les travaux de construction de la station. SYTRAL Mobilités étudiera, en concertation avec Lyon 5<sup>e</sup>, la meilleure solution de relocalisation du marché pendant la durée des travaux.

Nadine Georgel complète en indiquant qu'il existe des espaces disponibles sur le secteur du Point du Jour et qu'il n'y a pas d'inquiétudes à avoir à ce sujet.

### **Comment sera restituée la place Bénédict Teissier après les travaux ?**

Suite aux travaux, la place sera restituée à un usage public. Ces modalités de restitution seront discutées avec les élus et habitants de Lyon 5<sup>e</sup> pour identifier les attentes et les besoins.

## Comment s'organisera la sortie du tunnel sur la balme ?

Jean-Charles Kohlhaas indique que les deux arrivées sur la Saône sont assez différentes. Pour l'option au niveau du cours Suchet, l'arrivée se ferait au niveau du quai des Etroits, dans une zone construite et habitée. Pour l'option au niveau de la rue Montrochet, l'arrivée se ferait au niveau du quai Jean-Jacques Rousseau, dans une zone beaucoup plus naturelle, avec moins d'habitat. Il y a donc des avantages et des inconvénients dans les deux options. Il rappelle que l'arrivée sur la balme fera l'objet de travaux pour la sortie du tunnelier et le confortement du tunnel, mais ceux-ci seront bien moins importants qu'au niveau du puits d'attaque de lancement du tunnelier. Il précise enfin que cette sortie se fera en hauteur par rapport aux quais de la Saône, afin de respecter le tirant d'air des bateaux qui naviguent sur la Saône.

## Quelle est la réduction du trafic routier attendue avec l'arrivée de TEOL ?

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il est difficile de faire des prévisions de manière précise. On estime aujourd'hui à 50 000 le nombre de voyages journaliers via cette infrastructure. Cela représente environ 25 000 personnes par jour (considérant que les personnes partent le matin et rentrent le soir par le tramway). Cela représente une part de report modal important de la voiture vers le tramway, en plus des reports depuis les transports en commun actuels.

## Un parking relais voitures est-il envisagé pour la population habitant à l'ouest d'Alaï ?

Jean-Charles Kohlhaas indique que le sujet est en débat. Un terrain est disponible pour accueillir un parking relais. Il indique que le problème essentiel sont les voiries pour accéder à ces terminus, qui sont déjà saturées. Il faut donc développer les transports en commun et les autres modes de rabattement, en faisant des cheminements piétons et cyclables sécurisés, afin qu'un minimum de gens vienne en voiture. Mais un parking relais reste possible si les habitants et les élus le souhaitent.

## 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. Les participants sont répartis en 12 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les options de tracé à l'est
- Les options de tracé à l'ouest
- Le positionnement de la station Charcot
- L'insertion, le rabattement vers les nouvelles stations, les attentes durant la phase chantier et les usages habituels des secteurs du Point du Jour et de Ménival

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

L'opportunité du projet est globalement reconnue par l'ensemble des tables rondes. TEOL permettra d'accéder plus facilement au centre de Lyon ainsi qu'à Gerland. La ligne est perçue comme un vrai avantage pour rejoindre des secteurs de loisirs à des heures tardives. La création d'un parking relais à Alaï est revenue à de nombreuses reprises comme condition nécessaire et essentielle pour que le projet ait du sens.

L'abandon du Métro E a été évoqué à de nombreuses reprises comme un regret car selon les participants, il offrait de meilleurs temps de parcours ainsi qu'une plus grande capacité. Une solution tout souterrain a été évoquée dans plusieurs tables rondes afin de rendre la ligne plus rapide tout en réduisant les nuisances. L'impact de TEOL sur la circulation automobile à Tassin est craint, plusieurs participants évoquant la nécessité pour eux de traverser Tassin pour se rendre plus loin dans l'ouest lyonnais. La connexion de TEOL avec le tram-train est également mentionnée.

### **Synthèse des options de tracé à l'ouest (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Deux options de tracé sont proposées à l'ouest : l'une directe entre les stations Ménival et Alaï, l'autre propose un arrêt supplémentaire, à Libération entre Ménival et Alaï. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

- Tracé direct entre Ménival et Alaï

Les participants soulignent majoritairement la nécessité d'implanter un parking relais dans le secteur d'Alaï. En ce qui concerne l'insertion de TEOL, ils redoutent pour beaucoup le passage en sens unique de la rue Joliot-Curie et craignent un report de trafic sur de plus petites voiries. Cette option est aussi perçue comme excluant le secteur de Tassin du projet.

- Tracé avec une station à Libération

Majoritairement, l'option desservant Tassin la Demi-Lune est préférée par les participants malgré les acquisitions foncières qui seront nécessaires. Ce tracé permet de rejoindre les commerces de la commune et de desservir un plus grand nombre de personnes. Un rabattement piéton a été recommandé partant du centre de Tassin vers la ligne TEOL.

### **Synthèse des options de tracé à l'est (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Deux options de tracé sont proposées à l'est : l'une passant par le Cours Suchet, et l'autre par la rue Montrochet. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

- Tracé par le cours Suchet

Les participants pensent que malgré un trajet plus court, cette option impactera le milieu bâti du secteur et engorgera davantage Perrache. Elle permet en revanche de rejoindre le centre-ville de Lyon et de se connecter plus rapidement avec le reste du réseau de transports en commun.

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants trouvent que l'option par la rue Montrochet est plus intéressante car elle permet de desservir plus de personnes à un coût moindre. L'accessibilité avec les équipements de Confluence (musée, centre commercial etc.) a également été mentionnée comme un avantage. Toutefois, l'insertion dans la zone naturelle de la Balme représente un point négatif. Des questionnements sur l'évacuation des terres excavées, la présence de vestiges archéologiques et de nappes souterraines sont exprimés.

### **Synthèse des usages actuels, insertion et rabattement vers les nouvelles stations du secteur de Point du Jour (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Majoritairement originaires du secteur, les participants ont partagé leur attachement à l'ambiance « vie de quartier » du Point du Jour, dans lequel ils résident et accèdent à différents commerces. Le projet est perçu comme une opportunité pour réaménager l'espace public dans une logique de végétalisation de la place. La volonté de conserver les arbres ainsi que la fontaine existante est revenue à de nombreuses reprises. De nombreux participants souhaitent que les lignes de bus C21, 90, 45 soient maintenues et renforcées, tandis qu'elles sont jugées suffisantes par d'autres. Des cheminements piétons qualitatifs sont également demandés régulièrement pour rejoindre la future station. La place des Compagnons de la Chanson a été proposée comme alternative à la place Bénédict Teissier pour accueillir la station.

### **Synthèse des usages actuels, insertion et rabattement vers les nouvelles stations du secteur de Ménival (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Peu de participants présents résidaient dans le secteur Ménival, décrit comme une zone de transit. TEOL est donc perçu comme une opportunité de transformer l'ambiance du quartier. Durant la phase chantier, le souhait est de maintenir les accès au supermarché Auchan ainsi que de créer des cheminements piétons qualitatifs entre les quartiers des Aqueducs et de Ménival.

### **Synthèse du positionnement de la station Charcot (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Peu de participants avaient un intérêt fort pour la station Charcot. Parmi eux, il n'a pas été relevé de préférence pour l'emplacement de la station TEOL. Charcot/Provinces présenterait l'avantage d'accueillir plus d'habitations et donc un plus grand nombre de personnes à desservir. Tandis que Charcot/Salette offrirait une proximité intéressante avec la clinique médicalisée. Dans les deux cas, il a été demandé de bien travailler les rabattements vers la nouvelle station, notamment en améliorant les cheminements piétons et cyclables et en renforçant la desserte en bus, par le C20 notamment.

## **Les modalités de concertation**

### ***Marie-Hélène Philipona, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités***

Marie-Hélène Philipona rappelle les grands temps de la concertation préalable ainsi que les moyens pour chacun de contribuer et donner son avis sur le projet.

## **Enseignements de la soirée**

### ***Claire Bouteloup, garante de la concertation***

La garante remercie l'ensemble des participants de la réunion. Elle se dit satisfaite d'avoir vu les débats et dialogues se faire au sein des tables rondes, avec des positions plutôt tranchées et bien argumentées de la part des participants. Elle rappelle qu'il est possible de contacter les garants par mail pendant toute la durée de la concertation.

## **Conclusion**

### ***Nadine Georgel, Maire de Lyon 5ème***

Elle remercie SYTRAL Mobilités pour son écoute, et affirme partager un certain nombre d'attentes exprimées par les habitants. Elle explique que la prochaine étape consiste à réfléchir à la manière d'accompagner les riverains durant la phase de travaux. Le projet est, pour elle, un projet plus global d'amélioration de la desserte de l'ouest lyonnais, au-delà du 5<sup>ème</sup> arrondissement.

### ***Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités***

Il indique que la soirée a été riche en débats. Il rappelle ce qu'il a entendu dans les différentes tables rondes : la volonté d'un parc relais à Alaï ; la restitution de la place du Point du Jour (en précisant que les habitants seront concertés sur ce sujet) ; l'amélioration de la desserte en bus pendant la phase de travaux et à la mise en service de TEOL. Il se dit volontaire afin de répondre à l'enjeu du tram-train, et partisan pour son développement. Il rappelle que le projet est un moyen d'aider les habitants du 5<sup>ème</sup> et de l'ouest de la Métropole à mieux se déplacer.

# Opportunité du projet

Table n°1

- Réelle opportunité de réaliser le projet
- Tracé de TEOL intéressant permettant de plus facilement accéder à Gerland
- Nécessaire moyen de transport efficace pour rejoindre le centre de Lyon
- Inquiétude sur la capacité de TEOL a répondre aux enjeux dans 50 -100 ans
- Préférence pour un autre positionnement de la station Point du Jour (+ près du lycée St Just)

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°1

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus d'habitants desservis</li> <li>Plus d'accès ensuite pour Gerland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insertion difficile sur cours Charlemagne</li> <li>Insertion en zone naturelle dans la Balme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veiller à bien maintenir les accès de Perrache</li> <li>Renforcer les rames à la station Montrochet</li> </ul>

# Tracé à l'ouest

Table n°1

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p><b>Tracé direct Alaï &lt;&gt; Ménival</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficile insertion dans la voirie Joliot-Curie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un P+R à Alaï</li> </ul>
<p><b>Tracé Ménival &gt; Libération &gt; Alaï</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte intéressante pour rejoindre les commerces de Tassin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts pour les riverains de Tassin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un P+R à Alaï</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°1

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lieu du domicile</li><li>• Accès commerces</li><li>• Cœur du quartier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Assurer une bonne accessibilité de la station souterraine (prévoir ascenseurs)</li><li>• Réaménager l'espace de la place Point du Jour en supprimant le parking et en végétalisant</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver les arbres</li></ul>

## Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Garantir un accès piéton sécurisé pour rejoindre la station
- Conserver et renforcer les lignes de bus C21, 90 et 45

# Station Ménival

Table n°1

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Quartier peu utilisé</li><li>• Marché très ponctuellement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réaliser des cheminements piétons sécurisés des deux côtés du Stade de Ménival pour rejoindre la station</li><li>• Réaménager l'espace de la place en supprimant le parking et en végétalisant</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le report de trafic du « faux parking relai » de Ménival pendant les travaux</li></ul>

Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Prévoir des cheminements piétons sécurisés

# Station Charcot

Table n°1

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette		Globalement pas concerné par ce secteur	
Charcot / Provinces			

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Opportunité du projet

Table n°2

- Table divisé
- Projet perçu d'une part comme non nécessaire (rapport coût/gain) et le souhait d'un mode lourd ( métro)
- Projet perçu d'autre part comme nécessaire avec un maillage pertinent
- Pourquoi ne pas avoir prolongé le métro après Trion ? (saturation dans 10 ans et trajet non direct)
- Suffisant de renforcer les lignes de transports en communs existantes
- Concurrence avec le tram-train

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°2

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

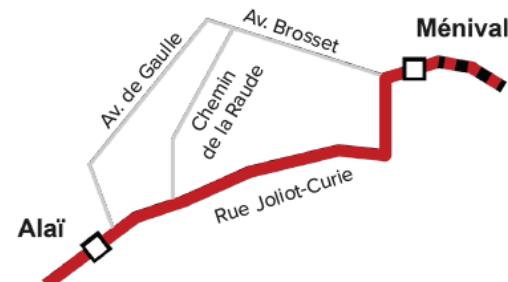


	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus rapide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrivée en milieu bâti</li> <li>Sites archéologiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offrir un maillage pour les modes doux</li> </ul>
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moins couteux</li> <li>Distance moins importante</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Offrir un maillage pour les modes doux</li> </ul>

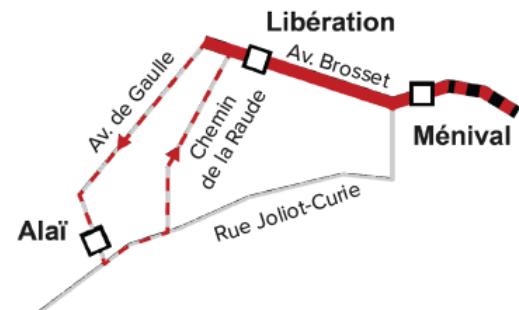
# Tracé à l'ouest

Table n°2

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à sens unique de la voirie</li> <li>Report du trafic sur les petites rues</li> <li>Impacts sur la circulation automobile (direction ouest)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser des parcs relais</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert des commerces</li> <li>Proximité avec le centre ville de Tassin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Option plus impactante pour Tassin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser des parcs relais</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°2

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Table non unanime sur le choix de la place B. Teissier (moitié pour/ moitié contre)</li> <li>• Proposition de la place des compagnons de la Chanson</li> <li>• Crainte d'un impact sur la végétalisation</li> <li>• Crainte d'impact sur la vie du quartier (marché)</li> <li>• Questionnements sur le traitement des produits d'excavation (volume, évacuation) et circulation des camions</li> <li>• Crainte sur la profondeur de la station (temps supplémentaire pour descendre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le marché</li> </ul>

## Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Rabattement en bus et piétons
- Maintenir la desserte des Massues (piéton ou en bus)
- Garder les lignes de bus existantes (direction Croix Rousse, Gorge de Loup, Perrache)

# Station Ménival

Table n°2

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
		<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>

Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Station Charcot

Table n°2

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette			
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"><li>• Proximité des résidences étudiantes</li><li>• Plus d'habitat</li></ul>		

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Opportunité du projet

Table n°3

- Projet attendu depuis 2000
- Ligne novatrice
- Intérêt d'une desserte à Alaï avec un lien avec le tram train
- Prévoir un P+R à Alaï pour désengorger celui de Gorge de loup et envisager un P+R à Charcot également
- Intérêt de TEOI si T2 prolongé pour accéder aux équipements (hôpitaux etc.)
- Desserte de Bellecour et Part Dieu serait intéressante

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°3

## Option par cours Suchet



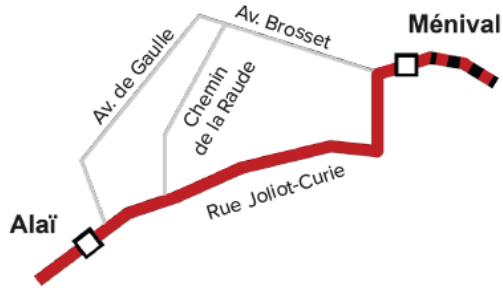
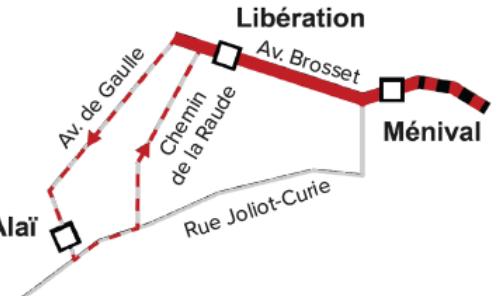
## Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interface très forte avec les habitations</li> <li>Pas d'intérêt d'aller à Suchet</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure desserte de Confluence</li> <li>Permet d'accéder aux équipements (musée, centre commercial etc.)</li> </ul>		

# Tracé à l'ouest

Table n°3

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<b>Tracé direct Alaï &lt;&gt; Ménival</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Option plus rapide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficulté pour le sens unique sur rue Joliot-Curie</li> <li>Report de flux sur petites rues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moins concerné par l'option</li> </ul>
<b>Tracé Ménival &gt; Libération &gt; Alaï</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préférence des habitants de Joliot-Curie pour cette option</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acquisitions foncières</li> </ul>	

# Station Point du Jour

Table n°3

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kiosque mal placé (penser à un nouveau emplacement)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prévoir une sortie sur la place des compagnons de la chanson (meilleure interconnexion avec la ligne 90 et accès commerces)</li><li>• Prévoir un P+R vélos</li><li>• Garder les places de stationnements de la place des compagnons de la chanson</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Impacts pour les commerçants et les écoles</li></ul>

## Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Prévoir un P+R vélo sur la place des compagnons de la chanson
- Préserver la ligne 45 et renforcer
- Moins important de préserver le C21 qui aura le même tracé que TEOL

# Station Ménival

Table n°3

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Risque pour la pharmacie de Ménival</li><li>• Le marché le dimanche</li><li>• Le carrefour Joliot-Curie/Eisenhower</li></ul>

**Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Créer un lien pour les collégiens des Battières : cheminement piéton ?

# Station Charcot

Table n°3

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette		Globalement pas concerné par ce secteur, toutefois l'emplacement Charcot/Salette permettrait d'accéder à la clinique	
Charcot / Provinces			

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Opportunité du projet

Table n°4

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| Opportunité du projet | <ul style="list-style-type: none"><li>• Souhait d'un transport lourd pour le territoire</li><li>• Projet assez ambitieux mais regret du métro E et questionnements sur le terminus à Jean Macé</li></ul> |
|-----------------------|--|

# Tracé à l'est

Table n°4

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

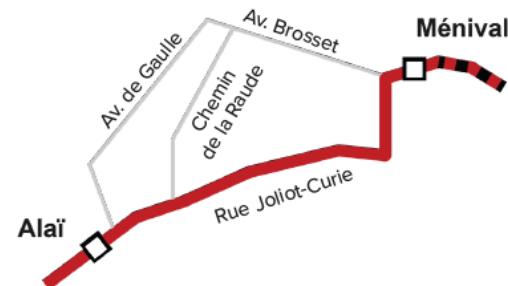


	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus court</li> <li>Connexion plus directe avec le métro à Perrache et le train</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>T2 ne terminerait plus à Confluence</li> <li>Engorger Perrache</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gain de temps</li> <li>Régularité des fréquences</li> </ul>
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus vite pour aller à Confluence</li> <li>Argument financier</li> <li>Moins de nuisances pour le quartier</li> <li>Désengorger Perrache</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus long pour aller au métro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne pas déstabiliser la balme</li> <li>Envisager de passer à Debourg</li> </ul>

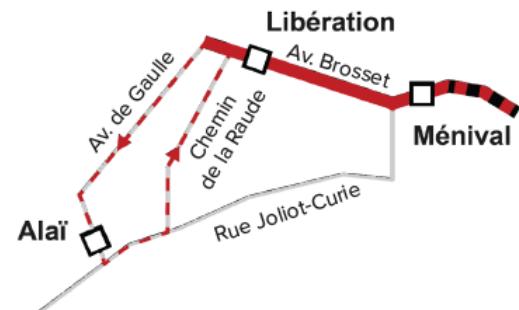
# Tracé à l'ouest

Table n°4

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé plus rapide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne dessert pas le cœur de Tassin</li> <li>Sens unique de la rue Joliot-Curie impactera la circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal des bus par libération</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte plus importante de Tassin</li> <li>Flux plus libre sur Joliot-Curie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flux long pour rejoindre Alaï dans les deux sens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rabattement piétons à inciter du centre de Tassin via des aménagements</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°4

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Voiture</li> <li>• Piéton</li> <li>• Vélo</li> <li>• Déplacements pour les loisirs</li> <li>• Déplacements pour le travail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne pas toucher aux arbres de la place</li> <li>• Végétaliser la place</li> <li>• Rabattements et connexion à la station</li> <li>• Plus de développement des commerces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver les arbres et espaces verts</li> <li>• Préserver la fontaine</li> <li>• Trouver une solution pour l'ensemble des forains</li> </ul>

## Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Développer le 45 et le 90 avec plus de fréquence
- Mieux desservir le quartier des aqueducs
- Voie propre pour Gorge de Loup

# Station Ménival

Table n°4

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Activités MJC</li><li>• Marché le dimanche</li><li>• Commerces</li><li>• Activités de loisirs</li><li>• Piéton/voitures/vélo/ bus pour aller à Gorge de loup</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Développer les stations vélo</li><li>• Cheminement piéton qualitatif entre le quartier des aqueducs et Ménival</li><li>• Bus 65 à améliorer (fréquence, capacité, amplitude horaire)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marché de Ménival à maintenir</li></ul>

Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Station Charcot

Table n°4

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desservir le complexe hospitalier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de place pour réaliser une station enterrée</li> </ul>	
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desservir un quartier et les commerces</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure connexion avec le bus (amplitude horaire et fréquence)</li> </ul>

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
 Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Développer les lignes de bus C20, 49 et 6

# Opportunité du projet

Table n°5

- Projet intéressant mais moins que le métro E (+ rentable et + fréquenté)
- Crainte de la cohabitation entre TEOL et les piétons/cyclistes/voitures/tramways existants
- Dégradation de la situation en surface avec l'insertion du tramway
- Ligne permettant de relier le centre ville le soir et en site propre garantissant les temps de parcours
- Projet garantissant la desserte de la presqu'île (reste moins intéressant que ce qui existe déjà à Gorge de loup)
- Questionnement sur la gratuité du réseau

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°5

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

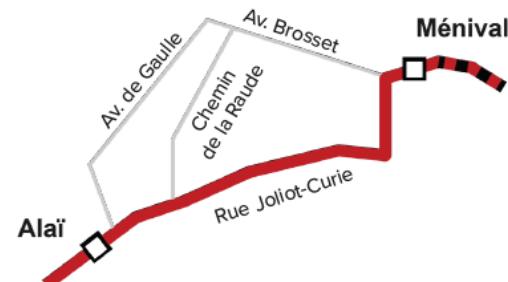


	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès plus rapide à la ligne A et à la ligne B</li> </ul>		
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert confluence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours plus long pour rejoindre Perrache et d'autres centralités</li> </ul>	

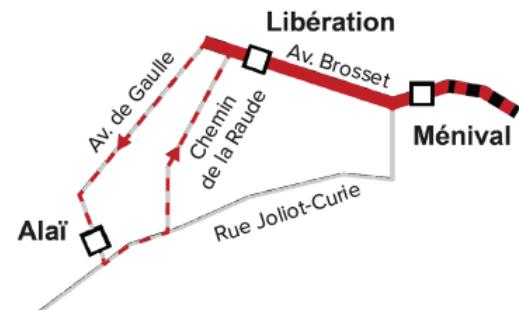
# Tracé à l'ouest

Table n°5

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé plus direct</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé excluant Tassin du projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limiter l'impact sur la circulation</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rejet du tracé en surface (possibilité de rester en souterrain ?)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limiter l'impact sur la circulation</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°5

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Accès bibliothèque et théâtre</li><li>• Accès aux commerces</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Place Tessier est un bon emplacement (liaison bus, cœur de quartier)</li><li>• Améliorer les infrastructures vélo</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintenir la circulation</li><li>• Restreindre les travaux sur la place</li></ul>

Quels rabattements vers la station Point du Jour ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Améliorer l'accès vélo du secteur de la Favorite via des infrastructures sécurisés (risque vélo présent)

# Station Ménival

Table n°5

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu d'usages dans le secteur par les participants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte les voies lyonnaises depuis Hespérides</li> <li>• Prendre en compte la desserte des Minimes en voies lyonnaises via la rue de Boyer depuis le croisement Hespérides avenue de Ménival</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilité des terrains</li> <li>• Limiter les nuisances pour les riverains</li> <li>• Préserver au maximum l'école</li> </ul>

## Quels rabattements vers la station Ménival ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Rabattement principalement en bus
- Prévoir une liaison TEOL avec les lignes de bus

# Station Charcot

Table n°5

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"><li>• Présence de la clinique</li></ul>		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"><li>• Préférence pour cette option au vu de la densité de population</li></ul>		

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Opportunité du projet

Table n°6

- Questionnement sur le surcoût de passer en total souterrain jusqu'à Alaï
- Insertion difficile sur Ménival-Alaï (impact circulation)
- Soutien à la réalisation d'un réseau de transport fort
- Favorable à une requalification du carrefour Etoile et des voiries
- Favorable à condition de desservir Perrache et Jean Macé
- Un tout souterrain offrirait une liaison plus rapide avec moins de nuisances
- Volonté de désenclaver l'ouest lyonnais
- Projet permettant une desserte avec plus amplitude horaire large et une fréquence garantie
- Projet doté de sens si continuité TEOL/T2, requalification des voiries, réalisation d'un P+R

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°6

## Option par cours Suchet



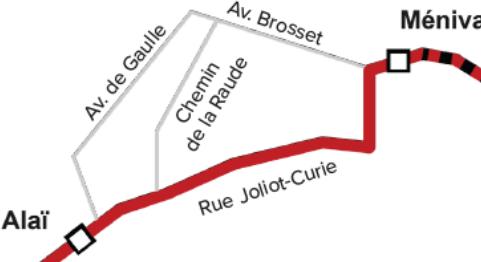
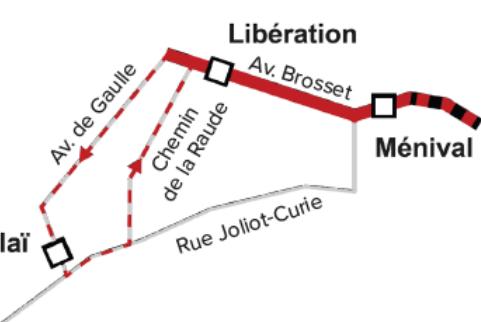
## Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>T2 ne se raccorde plus à Confluence</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Préférence pour cette option</li> <li>Desservira plus de personnes</li> </ul>		

# Tracé à l'ouest

Table n°6

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<b>Tracé direct Alaï &lt;&gt; Ménival</b> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en sens unique de la rue Joliot-Curie</li> <li>Mise en sens unique sur Ménival</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un P+R</li> </ul>
<b>Tracé Ménival &gt; Libération &gt; Alaï</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préférence pour la station Libération</li> <li>Plus de personnes desservis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en sens unique sur Ménival</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un P+R</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°6

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Accès écoles, commerces, marchés</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Requalification de la place</li><li>• Prévoir l'installation d'un bar terrasse sur la place « le coin du jour »</li><li>• Etendre la requalification jusqu'à la place compagnon de la chanson</li><li>• Replanter les arbres</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prévoir un emplacement stratégique des marchés du point du jour et de la Place Schweitzer</li></ul>

Quels rabattements vers la station Point du Jour ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Station Ménival

Table n°6

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mise à sens unique de Ménival</li></ul>	

**Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Inquiétude sur l'augmentation des tarifs des billets de transport en commun et de la taxe foncière

# Station Charcot

Table n°6

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dessert la clinique et le centre médical</li><li>• Dessert le lycée Branly</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Situé à 500m de Point du jour</li><li>• Déjà bien desservi par les transports en commun</li></ul>	
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plus de personnes desservi</li><li>• Compense le peu d'offre de transport en commun actuel</li></ul>		

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Opportunité du projet

Table n°7

- Temps de parcours pas forcément compétitif pour un coût trop élevé
- Meilleure opportunité de TEOL que l'Anneau des Sciences
- Projet qui dessert Confluence
- Plus intéressant de prévoir des stations plus longues (+ 43m)
- Identification d'un risque d'accident avec l'interface de TEOL dans le milieu urbain

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°7

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

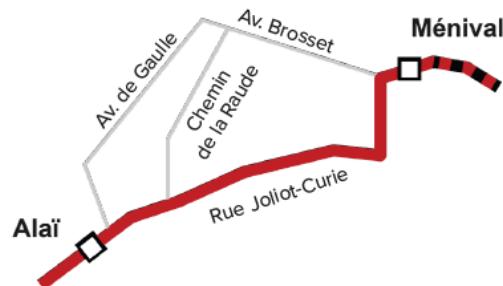


	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps plus rapide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>T2 ne dessert plus Confluence</li> </ul>	
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximité de Gerland</li> <li>Création d'un nouveau pont entre ceux existants</li> <li>Maintien deux trams à Confluence</li> <li>Desserte rapide de Confluence depuis Charcot</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Triangle à Montrochet pour connecter Nord ou Sud</li> <li>Améliorer la priorité au feu sur le cours Charlemagne</li> </ul>

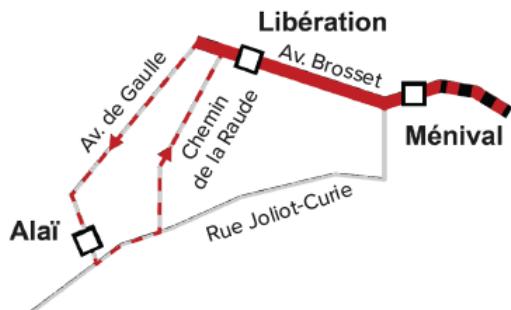
# Tracé à l'ouest

Table n°7

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sens unique sur Joliot-Curie</li> <li>Giration et bruits aux virages du tramway</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir P+R</li> <li>Partager la voie entre le tramway/bus</li> <li>Penser à une station intermédiaire sur Joliot-Curie</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte des habitants de Tassin</li> <li>Opportunité de fréquentation importante grâce à cette option</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trajet dissocié sur De Gaulle</li> <li>Besoin d'une étude des deux voies tramway sur Charles de Gaulle (coût, acquisitions foncières etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir P+R</li> <li>Partager la voie entre le tramway/bus</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°7

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès tranquille et végétalisé</li> <li>• Accès au marché</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très bonne opportunité de projet</li> <li>• Risque de stationnement sauvage</li> <li>• Réfléchir à une station Place Compagnons de la chanson</li> <li>• Risque de densification du secteur entraînant une évolution obligatoire du PLU-H</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garder l'ambiance de quartier du Point du Jour</li> </ul>

## Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Prévoir un rabattement ligne forte en bus
- Prévoir un rabattement piéton (ambiance de quartier)
- Questionnements sur le devenir des trottoirs sur F. Genim et Joliot-Curie

# Station Ménival

Table n°7

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<p>Globalement pas concerné par ce secteur toutefois le nombre de camions pour creuser le tunnelier est un point d'attention relevé pour la phase de chantier</p>	

**Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

# Station Charcot

Table n°7

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert la clinique et le secteur St Foy</li> </ul>		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus proche de St Irénée</li> <li>Desserte plus au cœur de quartier</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un passage à travers des îlots privés à pied</li> </ul>

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
 Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Prévoir des cheminements piétons pour accéder aux stations
- Correspondance C20 (élargissement Charcot avec site propre bus)
- Prévoir des aménagements cyclables

# Opportunité du projet

Table n°8

- Oui mais à condition d'intégrer un parc relai à Alaï
- Préférence option B pour conserver le double sens sur la rue Joliot-Curie
- Questionnements sur le devenir du schéma de circulation après l'insertion TEOL
- Question sur l'emport de vélos dans les rames
- Connectivité avec l'augmentation du tram-train

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°8

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

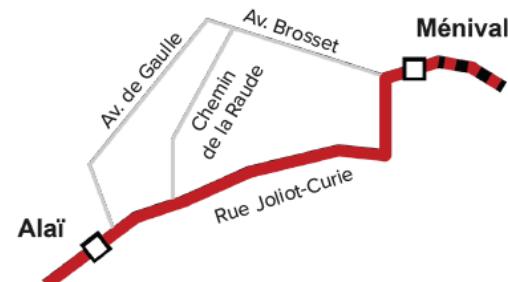


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus rapide</li> <li>Pas de doublon avec T1</li> <li>Economie d'argent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Station en moins</li> <li>Impacts sur les immeubles et les voiries</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Option privilégiée par les participants</li> <li>Station en plus</li> <li>Moins d'impacts sur la circulation et les immeubles</li> <li>Permet une connexion avec Gerland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de trajet plus long</li> <li>Option plus chère</li> </ul>	

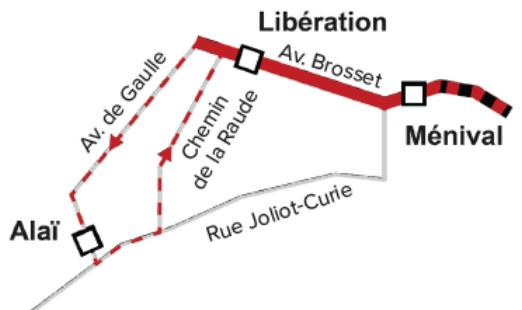
# Tracé à l'ouest

Table n°8

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Station en moins</li> <li>• Passage en sens unique de la rue Joliot-Curie</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Station en plus</li> <li>• 13 000 personnes</li> <li>• Joliot-Curie reste en double sens de circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir un P+R</li> <li>• Prolongement futur</li> <li>• Connexion avec le tram-train</li> </ul>	

# Station Point du Jour

Table n°8

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Accès école, commerces, marché, médecins, habitations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Intégrer les enjeux vélos</li><li>• Maintenir le stationnement</li><li>• La Place Bénédicte Tessier et la Place Compagnon de la chanson doivent être restituées avec du stationnement et les arbres</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintenir l'activité commerciale</li><li>• Gérer les problèmes de stationnement</li></ul>

## Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir C21 sur Place Bénédicte Tessier
- Maintenir lignes de bus 46, 45 et 90
- Maintenir toutes les lignes de bus pendant et après les travaux

# Station Ménival

Table n°8

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Accès habitations</li><li>• Tertiaire</li><li>• Circulation automobile pour entrée dans Lyon</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintenir la circulation automobile, notamment au carrefour</li></ul>

**Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Maintenir le réseau de bus existant

# Station Charcot

Table n°8

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tertiaire (clinique)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Moins d'habitations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Restitution à l'identique avant les travaux</li></ul>
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plus de monde (habitat)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Moins de tertiaire</li><li>• Insertion complexe entraînant des acquisitions foncières</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Restitution à l'identique avant les travaux</li></ul>

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir le réseau de bus existant

# Opportunité du projet

Table n°9

- La station Charcot est opportune car le secteur est mal desservi (bus C20)
- Favorable au projet (mais par défaut car préférence pour le métro E pour le temps de parcours)
- Intéressant pour décharger les bus aujourd’hui très plein (C21)
- Amplitude horaire/fréquence de la ligne intéressant
- Intérêt de prolonger la ligne après Alaï

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°9

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

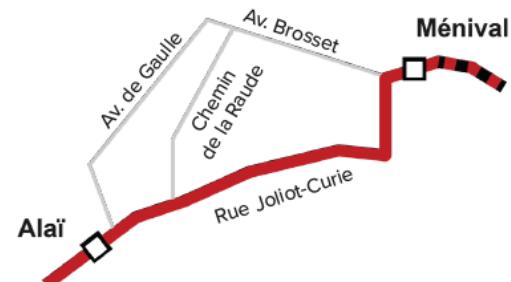


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus rapide pour rejoindre le centre ville/Bellecour/ Part-Dieu et l'aéroport</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Intéressant pour la connexion vers le sud (Gerland et Confluence)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours plus long</li> </ul>	

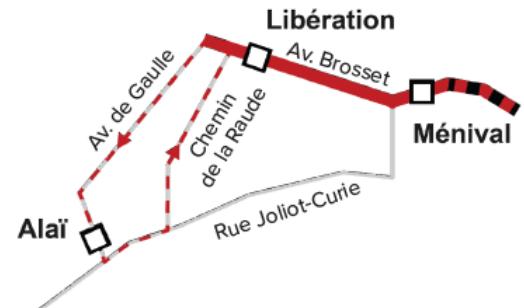
# Tracé à l'ouest

Table n°9

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Questionnements sur le fonctionnement en sens unique des quartiers Ménival et Joliot-Curie</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un P+R à Alaï</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beaucoup de monde</li> <li>Beaucoup de bus</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un P+R à Alaï</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°9

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès marché</li> <li>• Centre de vie avec beaucoup de commerces</li> <li>• Polarité attractive sur un périmètre plus large que depuis le quartier Charcot/Chavril et Boyer/Tassin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besoin de retrouver des fonctionnalités importantes pour la place</li> <li>• Souhait de retrouver une place identique et végétalisée (stationnement, bassin, arbres, marché)</li> <li>• Réguler les stationnements des trottinettes électriques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beaucoup de personnes âgées dans le secteur</li> <li>• Enjeu de sécurité pour l'école</li> </ul>

Quels rabattements vers la station Point du Jour ?  
 Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Conserver les bus qui vont à Perrache et à Gorge de Loup avec plus de fréquence et d'amplitude

# Station Ménival

Table n°9

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
		<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>

Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Station Charcot

Table n°9

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bonne desserte de bus (intermodalité avec TEOL)</li></ul>		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plus simple du point de vue financier</li></ul>		

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Travailler les dessertes bus des stations
- Conserver les lignes de bus C21, C20, 90 et 45

# Opportunité du projet

Table n°10

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| Opportunité du projet | <ul style="list-style-type: none"><li>• La Trémie de Ménival est un gâchis face à l'opportunité de faire le terminus métro à Alaï</li><li>• Risque de circulation dans Ménival en phase travaux avec une pénalité pour les territoires Est qui se rabattent en véhicules personnels</li><li>• Dommage de ne pas sortir sous terre à Alaï et de prolonger ensuite</li><li>• Risque pour le trafic car l'avenue Charles de Gaulle est très chargé</li><li>• Besoin de penser à long terme (vision 50 ans)</li><li>• Ligne confortable pour aller à Perrache (travail, tourisme)</li><li>• Bus peu efficace notamment en soirée</li><li>• Permettra de libérer l'espace public d'Alaï congestionné par la voiture</li><li>• Améliore la desserte du sud de Lyon 5<sup>ème</sup></li><li>• Opportunité de diminuer le trafic routier notamment véhicules personnels, prévoir un P+R</li><li>• Adapté aux densités du plateau</li><li>• Pression foncière moins importante pour le tramway que pour le mode métro</li><li>• Prévoir un P+R à Craponne</li></ul> |
|-----------------------|--|

# Tracé à l'est

Table n°10

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet



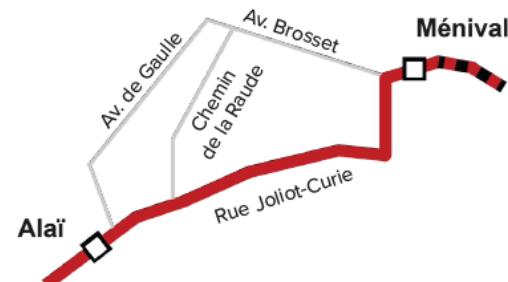
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus rapide notamment vers Part-Dieu</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un pont supplémentaire au sud de la presqu'île</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus de temps de parcours</li> <li>Acquisitions foncières</li> </ul>	

# Tracé à l'ouest

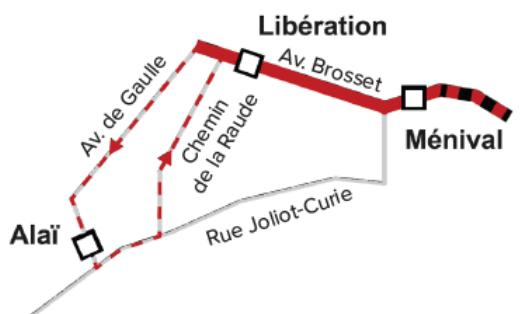
Table n°10

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Requalification de Joliot-Curie</li> <li>Plus rapide</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Opportunité de desservir Libération</li> <li>Plus de monde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insertion dans de petites rues</li> <li>Présence d'un ouvrage SNCF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas Ménival, pas Libération, que station Auchan pour limiter l'effet d'allongement du temps de parcours</li> </ul>

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



# Station Point du Jour

Table n°10

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès à différentes services (commerces, écoles, médiathèque, théâtre)</li> <li>• Secteur peu plaisant pour les voitures</li> <li>• Présence de parcs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès TEOL aux commerces</li> <li>• L'aménagement de TEOL va réduire l'usage du véhicule personnel</li> <li>• 1<sup>er</sup> sous-sol doit permettre de traverser les voies (ex : 4 rampes) et si possible le même système à Alaï</li> <li>• Aménagements en surface pour la circulation des modes doux</li> </ul>	

Quels rabattements vers la station Point du Jour ?  
 Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Quasi exclusivement des modes actifs : piétons et vélos

# Station Ménival

Table n°10

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Zone de transit</li><li>Accès MJC, école cirque, stade, école Diderot, commerce</li><li>Sentiment d'insécurité</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ne pas offrir plus de stationnement</li><li>Espace mort avec le tunnel</li><li>Bonne accessibilité des modes actifs</li><li>Opportunité de changer l'esprit du quartier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les résidents de la rue Boyer</li><li>Accès à l'Auchan</li></ul>

**Quels rabattements vers la station Ménival ?**  
**Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Prévoir un rabattement alternatif à la voiture mais risque d'usage du parking Auchan

# Station Charcot

Table n°10

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<p>Pour les deux emplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Population vieillissante</li><li>• TEOL redynamisera le quartier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de desserte d'équipements</li></ul>	
Charcot / Provinces		<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de desserte d'équipements</li></ul>	

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir la ligne Charcot > Fourvière pour desservir les équipements (conservatoire)

# Opportunité du projet

Table n°11

- Questionnements de l'opportunité de TEOL au regard des temps de parcours (C21/TEOL)
- Souhait de répondre aux besoins de déplacements mais avec une ligne forte ( métro E)
- Regret de ne pas avoir d'hypothèse bus sur tout le tracé à la place de TEOL

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°11

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

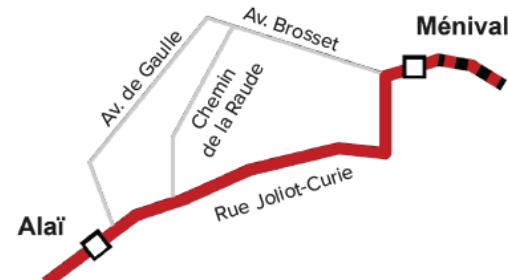


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	Thématique non abordé	

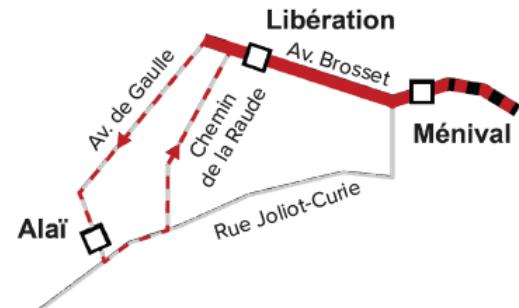
# Tracé à l'ouest

Table n°11

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Report de trafic lié à la mise en sens unique de la rue Joliot-Curie</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert Libération</li> <li>Plus de monde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garder le tracé mais en souterrain</li> </ul>	

# Station Point du Jour

Table n°11

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Accès au marché</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintenir le marché</li><li>• Ne pas supprimer la vie du quartier</li><li>• Continuer de développer les offres (commerçants, culture)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien des dessertes de bus</li><li>• Maintien des commerces</li></ul>

Quels rabattements vers la station Point du Jour ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir des lignes de bus à Point du Jour
- Améliorer la desserte de bus

# Station Ménival

Table n°11

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>		
<p>Quels rabattements vers la station Ménival ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?</p>		

# Station Charcot

Table n°11

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette		Globalement pas concerné par ce secteur	
Charcot / Provinces			

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Opportunité du projet

Table n°12

- TEOL n'offre pas de solution pour les résidences rue Joliot Curie et Battières qui vont travailler à St Genis, Ecully...
- Regret que TEOL ne dessert pas la Part-Dieu en direct (contrairement au métro E)
- Préserver le niveau de desserte bus entre les quartiers du 5ème

Opportunité du  
projet

# Tracé à l'est

Table n°12

## Option par cours Suchet



## Option par rue Montrochet

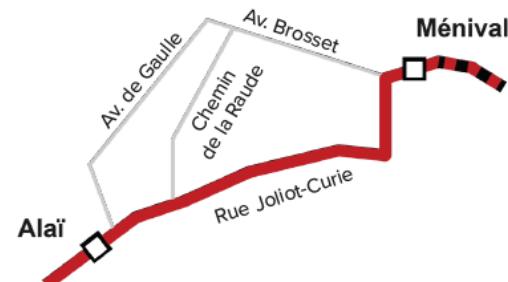


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risques géologique</li> <li>Immeubles quai des Etroits : <ul style="list-style-type: none"> <li>Chutes de pierres</li> <li>fréquences en cas de pluie</li> </ul> </li> <li>Vibrations des trams</li> <li>Fragilisation des immeubles</li> <li>Vue sur le tramway</li> <li>Option plus chère</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte des tramways sur la presqu'île n'est pas agréable</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte du centre commercial en direct pour les habitants quai des étroits</li> <li>Préserve les habitants</li> <li>Moins chère que l'autre option</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gare routière pas suffisamment accessible</li> </ul>	

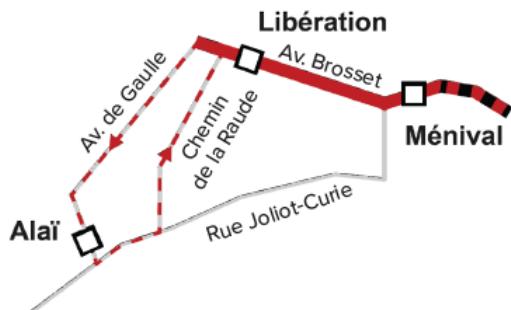
# Tracé à l'ouest

Table n°12

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts pour la circulation des voitures des grands immeubles de Joliot-Curie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réussir le virage des Battières</li> <li>Préserver les lignes de bus</li> <li>Si option souterraine, plus de problèmes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus de commerces</li> <li>Plus d'habitants</li> <li>Près du centre de Tassin</li> <li>Moins d'impacts sur Joliot-Curie</li> <li>Plus large que Suchet (surtout sous le pont ferroviaire)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir l'accès pompier rue Brosset</li> <li>Réaliser l'option en souterrain</li> </ul>

# Station Point du Jour

Table n°12

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Accès bus</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Préserver la circulation des bus</li><li>• Organiser la circulation des camions de chantier</li></ul>

Quels rabattements vers la station Point du Jour ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Station Ménival

Table n°12

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
		<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>

Quels rabattements vers la station Ménival ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

# Station Charcot

Table n°12

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plus proche de la clinique et du laboratoire</li></ul>		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plus près des commerces et des immeubles</li><li>• Dessert plus de monde que l'autre option</li></ul>		

Quels rabattements vers la station Charcot ?  
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Avoir plus de desserte de lignes de bus