

Opportunité du projet

Table n°

Opportunité du
projet

Tracé à l'est

Table n°

Option par cours Suchet



Avantages

Inconvénients

Conditions de réussite

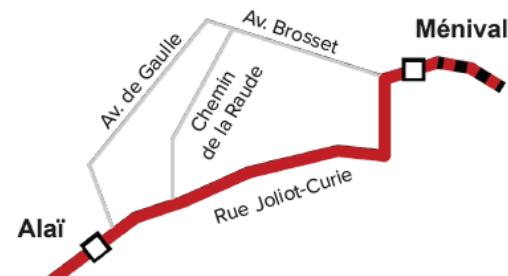
Option par rue Montrochet



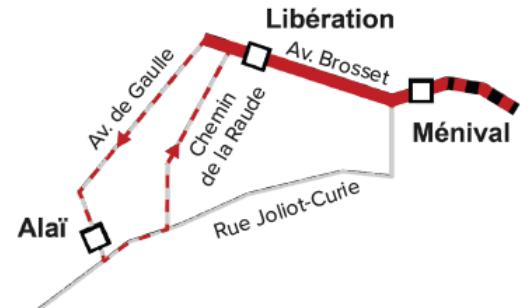
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alaï <>
Ménival



Tracé Ménival >
Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite

Station Point du Jour

Table n°

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

Station Ménival

Table n°

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

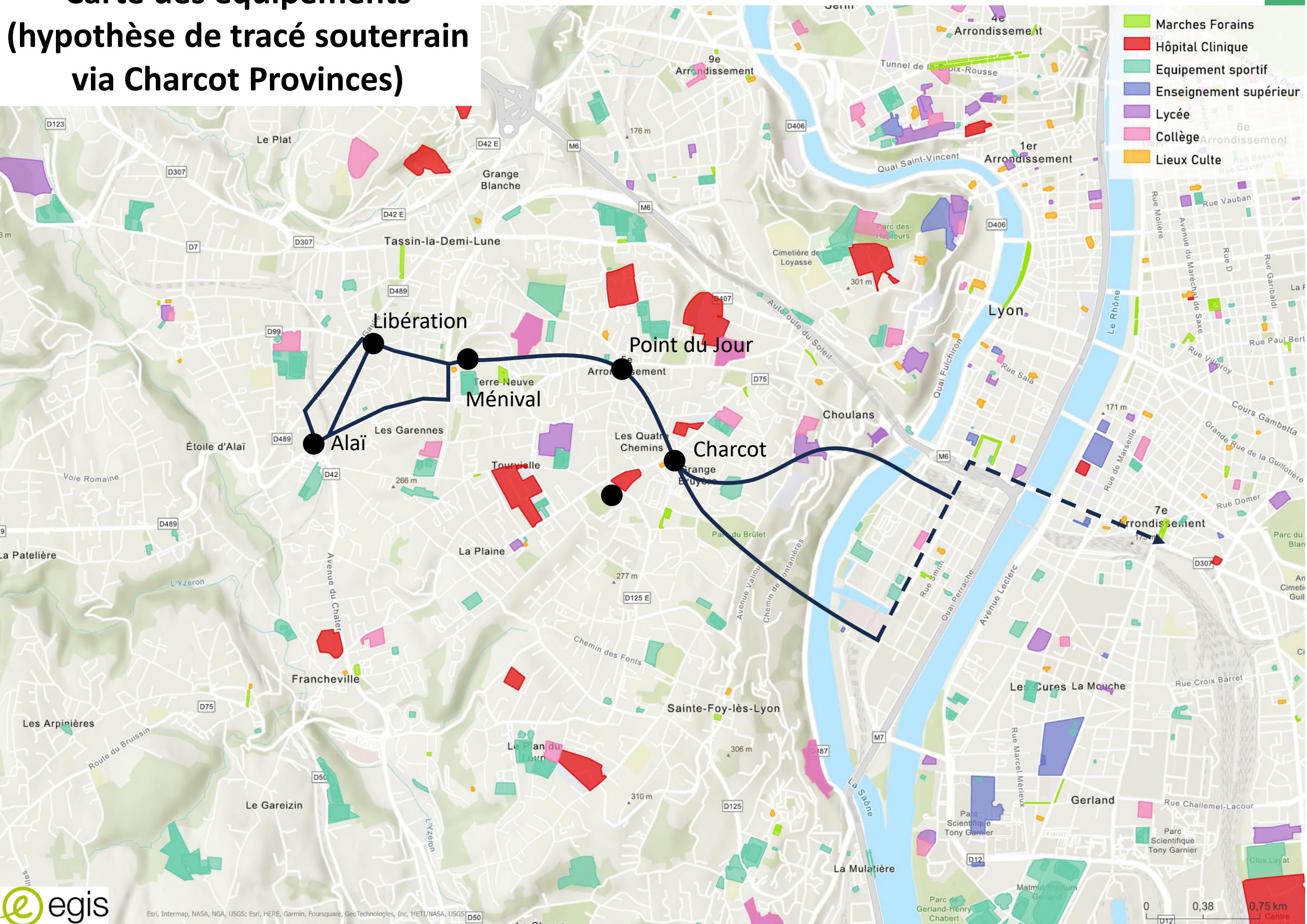
Station Charcot

Table n°

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette			
Charcot / Provinces			

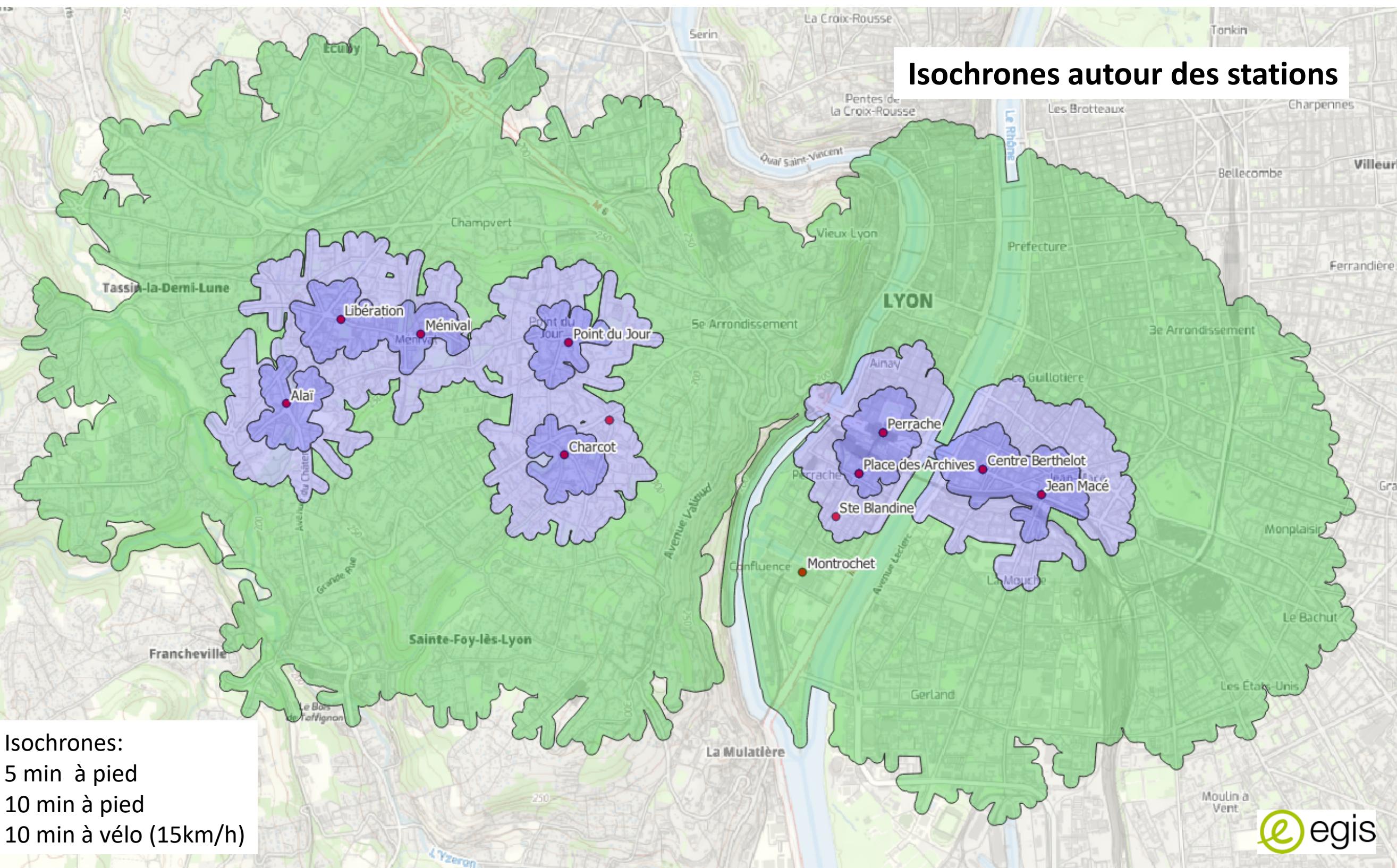
Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Carte des équipements (hypothèse de tracé souterrain via Charcot Provinces)





Isochrones autour des stations

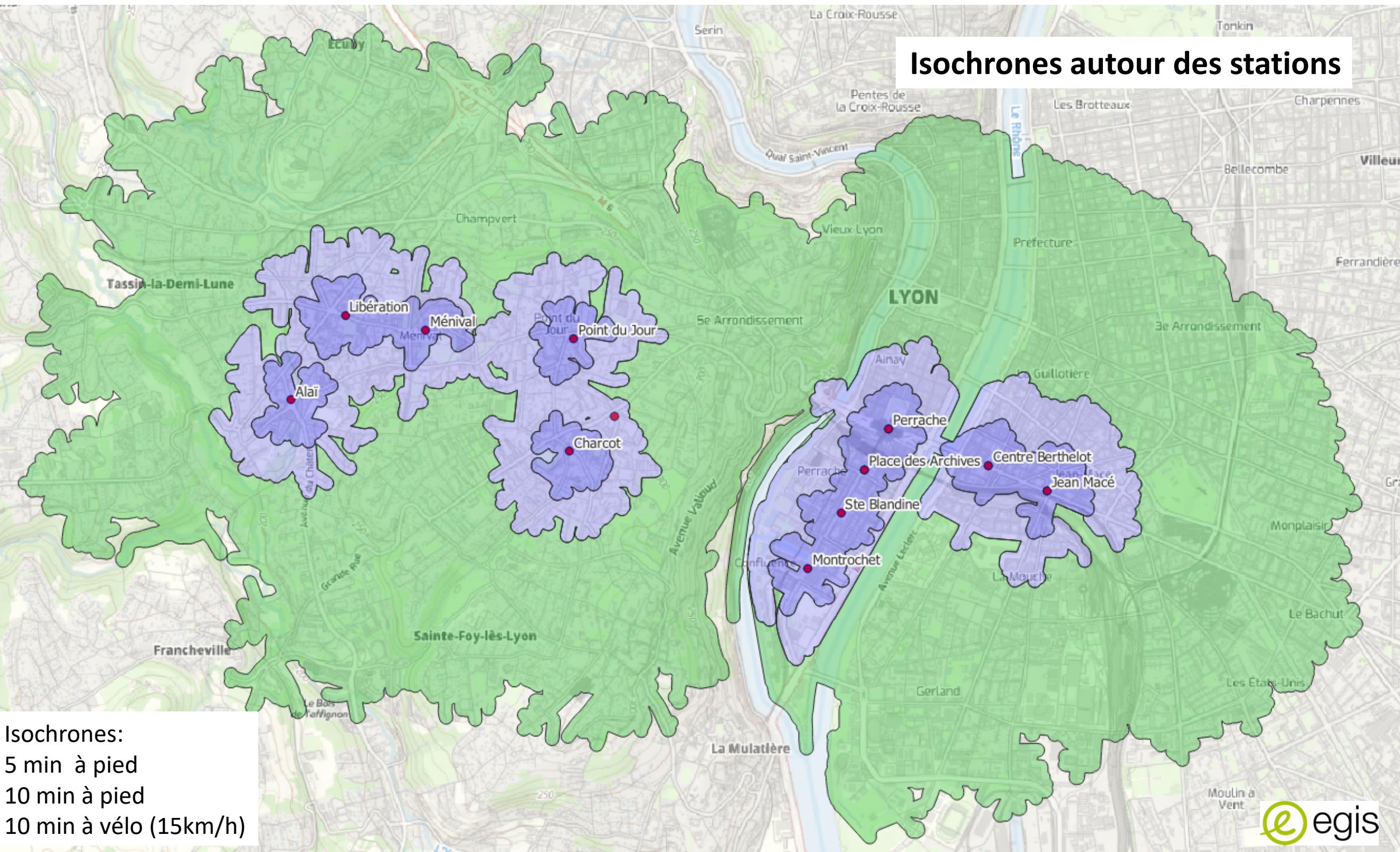


TRAM

Express



Isochrones autour des stations



Isochrones:

5 min à pied

10 min à pied

10 min à vélo (15km/h)

egis

Options du tracé à l'ouest

Synthèse de l'analyse multicritères des options proposées

	Option A – Ménival ↔ Alaï en voie double	Option B – Ménival ↔ Libération ↔ Alaï en boucle à voies uniques
Longueur du tracé		+ 150m environ.
Temps de parcours Alaï ↔ Jean Macé		+ 2 minutes environ.
Centralités desservies	2 : Ménival et Alaï.	3 : Ménival, Libération et Alaï.
Fréquentation attendue		+ 5000 voyages/jour environ.
Incidence sur la circulation routière	Avenue de Ménival mise en sens unique. Rue Joliot-Curie mise en sens unique.	Avenue de Ménival mise en sens unique. Différentes variantes sont à l'étude avec un ou deux sens de circulation sur les axes Charles de Gaulle et Brosset.
Incidence sur la végétation	Impact sur certains arbres.	Impact sur les arbres existants sur l'axe de Gaulle mais possibilité d'en replanter suivant le profil retenu et les acquisitions foncières. Pour en savoir plus, consultez le complément technique du dossier de concertation.
Incidence sur le stationnement	Suppression de l'ensemble du stationnement (une cinquantaine de places environ).	Suppression de l'ensemble du stationnement (une centaine de places environ).
Focus techniques	Acquisitions nécessaires le long de la rue Joliot Curie. Emprise très contrainte au sud-ouest de la rue Joliot-Curie avec alignement d'arbres. Acquisitions nécessaires avenues Brosset et Charles de Gaulle en cas de maintien des 2 sens de circulation.	Présence d'un itinéraire Convoi Exceptionnel et de Routes à grande circulation sur les axes Brosset, de Gaulle et Brignais. 2 ouvrages SNCF à traverser. Emprises contraintes sur les axes viaire. Acquisitions nécessaires avenues Brosset et Charles de Gaulle en cas de maintien des 2 sens de circulation.
Coût	L'option B Ménival > Libération > Alaï représente un surcoût d'environ 40 millions d'euros par rapport à l'option A, plus directe entre Ménival et Alaï.	
Principaux avantages	Meilleur temps de parcours. Permet la création d'un tronçon de Voie Lyonnaise 11.	Desserte de Libération. Permet la création d'un tronçon de Voie Lyonnaise 5.
Points d'attention	Libération non desservie. Une distance entre 2 stations longue de 1.3 km.	

Options à l'est du tracé

Synthèse de l'analyse multicritères des options proposées

	Option cours Suchet	Option rue Montrochet
Longueur du tracé	Même longueur de ligne nouvelle en surface.	Même longueur de ligne nouvelle en surface.
Temps de parcours Alaï ↔ Jean Macé	21 minutes.	25 minutes.
Centralités desservies	2 : Perrache et Jean Macé.	3 : Confluence, Perrache et Jean Macé.
Préquentation attendue sur l'ensemble de la ligne depuis Alaï (avec desserte de Libération) pour les déplacements interne ou en lien avec le plateau du B^e et les centralités adjacentes	40 000 à 55 000 voyages/jour entre Alaï et Jean Macé.	40 000 à 55 000 voyages/jour entre Alaï et Jean Macé.
Incidence sur la circulation routière	Réduction du nombre de voies de circulation si station sur le cours Suchet au niveau du cours Charlemagne.	Peu d'incidence.
Incidence sur la végétation	Des arbres à abattre cours Suchet et sur le quai des Étroits au niveau de l'ouvrage.	Tête de tunnel dans un espace boisé.
Incidence sur le stationnement	Suppression de l'ensemble du stationnement cours Suchet (80 places environ).	Pas d'offre actuellement.
Focus techniques	Tête de tunnel et franchissement de la Saône proches des habitations et en hauteur. Présence de réseaux complexes. Reconfiguration et réaménagement de la station Place des Archives.	Insertion architecturale et paysagère dans le grand paysage des balmes, proximité monument historique.
Coût	L'option par le cours Suchet représente un surcoût d'environ 80 millions d'euros par rapport à l'option par la rue Montrochet.	
Principaux avantages	Desserte rapide de Perrache et meilleur temps de parcours vers la ligne B du métro. Meilleure fréquentation depuis l'ouest.	Meilleure fréquentation. Desserte de Confluence. Coût optimisé.
Points d'attention	Moins bonne desserte de Confluence. Complexité technique de la tête de tunnel. Complexité d'insertion (arbres / franchissement / tête de tunnel).	Allongement du temps de parcours.

Options station Charcot

Synthèse de l'analyse multicritères des options proposées

	Station Charcot / Salette	Station Charcot / Provinces
Longueur du tracé	+ 400 m depuis la variante Montrochet et + 700 m depuis la variante Suchet.	Sans impact.
Temps de parcours Alai ↔ Jean Macé	+ 30 secondes environ	Sans impact.
Centralités desservies	1 : Secteur Charcot dont les équipements hospitaliers (Clinique Charcot, EHPAD, ...) et scolaires (lycée Brénilly).	1 : Secteur Charcot, dont les grands ensembles des Provinces.
Fréquentation attendue	Variante similaire.	Variante similaire.
Incidence sur la circulation routière	Réduction de la circulation uniquement pendant les travaux.	Réduction de la circulation uniquement pendant les travaux.
Incidence sur la végétation	Fortes pendant les travaux, avec la possibilité de replanter dans l'aménagement définitif.	Faible.
Incidence sur le stationnement	Réduction du nombre de places pendant les travaux avec possibilité de reconstituer l'offre ensuite. Le stationnement sera à terme réglementé pour éviter un fort rabattement en voiture vers la station.	Réduction du nombre de places pendant les travaux avec possibilité de reconstituer l'offre ensuite. Le stationnement sera à terme réglementé pour éviter un fort rabattement en voiture vers la station.
Focus techniques	Tunnel plus long et nécessite un puits d'accès des secours supplémentaire.	Taille d'emprise contrainte pour les travaux. Acquisitions foncières pour l'implantation de la station. Dépollution du sol.
Coût	La station Charcot Salette représente un surcoût de 30 à 50 millions d'euros en raison de l'allongement du tunnel et de la création d'un puits d'accès de secours supplémentaire nécessaire.	
Principaux avantages	Meilleure insertion urbaine. Meilleure desserte des équipements de santé. Accompagnement du développement urbain.	Coût optimisé et tracé plus court. Meilleure proximité de la place Saint-Luc et de ses commerces.
Points d'attention	Implantation dans un espace vert. Connexions piétonnes à créer vers le cœur d'habitat / zone commerciale de Saint-Luc.	Moins bonne desserte des équipements de santé. Implique une réqualification complète du carrefour entre la rue du Commandant Charcot et le Boulevard des Provinces.