



Réunion publique communale

L'Ellipse, Sainte-Foy-Lès-Lyon
14 novembre 2023

Préambule

Animation

Coline Grégoire

Intervenants

Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon

Célia Goubet, 7ème adjointe de Sainte-Foy-lès-Lyon déléguée au Patrimoine vert et aux Mobilités douces & actives

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Caroline Prospero, Directrice du développement, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités

Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & 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

Frédéric Buffet, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Céline Boivin, Assistant à maîtrise d'ouvrage concertation Egis Conseil

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

Garant nommé par la CNDP

Jean-Luc Campagne

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

Nombre de participants : environ 120

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 contributions, en particulier lors du temps de tables-rondes
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

L'animatrice présente le déroulé ainsi que les différents intervenants.

Via un sondage à main levée, l'animatrice demande aux participants de quelle commune ils sont originaires. Une grande majorité d'entre eux habitent Sainte-Foy-lès-Lyon. Quelques participants habitent à Lyon 5^e (une dizaine), Tassin-la-Demi-Lune ou Francheville.

Elle donne ensuite la parole à Célia Goubet, 7^{ème} adjointe au Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon déléguée au Patrimoine vert et aux Mobilités douces & actives, à Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités puis à Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP.

Propos introductifs

Célia Goubet, 7ème adjointe au Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon déléguée au Patrimoine vert et aux Mobilités douces & actives

Elle invite les fidésiens à participer autant que possible à cette concertation préalable et rappelle que la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon souhaite de manière générale une large participation des citoyens. Elle indique suivre assidument ce projet en soulignant que Sainte-Foy-lès-Lyon n'a jamais manqué un comité de suivi.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

Il indique que TEOL est le plus grand projet de SYTRAL Mobilités depuis plus de 20 ans. Il souligne que le projet initial a évolué pour desservir Sainte-Foy-lès-Lyon. Cette concertation a notamment pour objectif d'écouter l'expertise citoyenne sur les différentes options ouvertes.

Jean-Luc Campagne, garant désigné par la Commission nationale du débat public

Il rappelle que cette concertation est placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public qui a nommé trois garants indépendants : Claire Bouteloup, Jacques Finetti et lui-même.

Le cadre de la concertation est réglementaire, lié au code de l'environnement, et les modalités ont été proposées par SYTRAL Mobilités et validées par la CNDP.

La concertation est ouverte, y compris sur l'opportunité du projet. Les garants vont donc observer et veiller à la manière dont les informations sont présentées à la population et prises en compte par le maître d'ouvrage.

La CNDP défend un droit à la participation du public, où toutes les voix ont la même importance. Chacun peut apporter son point de vue et il sera pris en compte de la même manière qu'un autre. Elle indique toutefois que les avis doivent être présentés de manière argumentée.

Il présente ensuite les 4 étapes qui suivront la concertation préalable :

- Les garants publient le bilan de la concertation préalable,

- Le responsable du projet répond aux enseignements de la concertation,
- La CNDP rend un avis sur la qualité de cette réponse,
- Si le projet se poursuit, la concertation avec le public se poursuit également, sous l'égide d'un garant.

TEOL : de quoi parle-t-on ?

■ **Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités**

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Sarah Emmelin présente le projet et ses principales caractéristiques.

Temps d'échange

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

■ **Alain Bavolet, président de l'association « Touche pas à mon ciel » rappelle que SYTRAL Mobilités avait organisé une concertation sur le projet de transport par câble, dont la population n'a pas voulu. Il regrette que SYTRAL Mobilités n'ait pas tenu compte des propositions d'alternatives proposées par l'association et demande quelle confiance il est possible d'accorder aux élus qui avaient porté ce projet.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que la concertation préalable sur le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon a été utile car elle a mis en évidence que l'avis de la population était défavorable. Après en avoir tiré le bilan, SYTRAL Mobilités a acté l'abandon du projet.

■ **Un participant demande si l'option de tracé par le cours Suchet est toujours d'actualité suite à l'annonce de la pérennisation de la piétonnisation du cours Charlemagne, à Lyon 2^e.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que le cours Charlemagne est déjà partiellement piétonnisé et qu'il n'y a aucune incompatibilité entre les zones piétonnes et les transports en commun.

Il souligne que l'avis de chacun est attendu pendant cette concertation sur les deux options de tracé proposées dans ce secteur : par le cours Suchet ou par la rue Montrochet. Les deux options ont leurs avantages et leurs inconvénients, notamment :

- **Cours Suchet : meilleurs temps de parcours mais implique des effets sur la circulation automobile, dans un quartier certes peu motorisé ;**
- **Rue Montrochet : moins de contraintes et un coût optimisé mais au prix d'un temps de parcours plus important**

■ **Un autre participant demande, au vu de la longueur du tunnel proposé, de réaliser un métro à la place de TEOL**

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'un projet comme TEOL est désigné comme un tramway à Lyon mais serait appelé « métro léger » partout ailleurs. Il rappelle que des métros sur rail en partie aérien existent notamment à Paris.

Il ajoute que TEOL permet de viser un coût objectif de 800 M€ qui, contrairement au métro, permet à SYTRAL Mobilités de continuer de développer des lignes transports en commun structurantes à d'autres endroits du territoire.

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
- Les besoins complémentaires en termes de desserte

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

Le sujet de l'opportunité est au cœur de la concertation préalable. Plusieurs tables ont évoqué le sujet. L'opportunité de la desserte de l'ouest lyonnais par une ligne structurante n'est pas remise en question par les participants à la réunion. Ce qui a été parfois discuté c'est l'opportunité du mode. Un certain nombre de participants ont évoqué le projet de Métro E et regrettent qu'il ait été abandonné, car selon eux, il aurait apporté une meilleure réponse aux enjeux du territoire (plus de capacité, pas d'insertion en surface dans le secteur contraint de Tassin). D'autres participants ont quant à eux évoqué la nécessité d'avancer, quel que soit le mode (excepté le téléphérique, qu'ils ont majoritairement rejeté), afin que la desserte soit possible le plus rapidement.

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 trouvent qu'il est intéressant de réduire le temps de trajet de 4 minutes en passant par le cours Suchet pour accéder au réseau de métro et de train notamment à Perrache.

Néanmoins certains participants soulèvent que Perrache est déjà bien desservi par le réseau de bus et que cette option empêche de bien desservir la Confluence (car la ligne T2 n'irait plus jusqu'à la station Hôtel de Région Montrochet).

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants ont soulevé que l'option par la rue Montrochet permet une bonne desserte de la Confluence : un centre économique en développement. Aussi, l'option par la rue Montrochet est moins coûteuse, et les participants

ont rappelé à plusieurs reprises que cet argument devait être pris en compte. Cependant, cette option rallonge le temps de trajet pour rejoindre Perrache et Bellecour.

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé par la rue Montrochet :

- La réorganisation des tramways T1 et T2, afin de ne pas engendrer une saturation des lignes actuelles.
- Le maintien de la fréquence actuelle du T1 et T2.

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 l'intérêt du tracé direct entre Alaï et Ménival qui permettrait de réduire le temps de trajet général.

Cependant, d'autres indiquent aussi que l'interstation entre Alaï et Ménival serait très long. Une station intermédiaire pourrait être intéressante (quoique rallongeant légèrement le temps de parcours).

- **Tracé avec une station à Libération**

Selon les participants, l'option par Libération permettrait de desservir une plus grande partie de l'ouest lyonnais. Cette station permettrait aussi d'accéder au centre-ville de Tassin-la-Demi-Lune et aux commerces de la commune. Cependant, certains participants regrettent que cette partie du projet ne soit pas enterrée, et craignent que cela engendre des problèmes de circulation.

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé à l'ouest :

- La nécessité de créer un parking relais à Alaï afin de permettre au plus grand nombre d'emprunter TEOL.
- Pour faciliter la multimodalité, il est évoqué la possibilité de pouvoir accueillir les vélos dans le tramway.

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

Deux options sont proposées pour le positionnement de la station Charcot : l'une à Salette, l'autre à Provinces.

- **Station à Charcot/Salette**

Les participants soulèvent qu'une station à Salette permettrait de faciliter l'accès à la Clinique Charcot et aux EHPAD. Une station dans ce secteur permettrait également de valoriser les espaces verts. Enfin, cet emplacement apparaît pratique pour se connecter aux bus, et rejoindre le Point du Jour rapidement.

- **Station à Charcot/Provinces**

Les participants indiquent qu'une station à Provinces permettrait de desservir les nouveaux quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon. Cette station pourrait dynamiser le quartier, avec l'ouverture de commerces et d'établissements de restauration.

Un sujet est souvent revenu dans les échanges entre les participants : en cas de stations Chacot/Provinces, la nécessité d'une dépollution du site BP. Cela est apparu à la fois comme un avantage et un inconvénient. Certains participants pointent du doigt le surcoût possible qu'impliquerait le rachat de la station et sa dépollution. D'autres que cela permettrait de revaloriser le secteur.

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite de la station Charcot, quel que soit son positionnement :

- La nécessité de revoir la desserte des bus pour garantir un meilleur accès au centre de Sainte-Foy-lès-Lyon
- La nécessité d'améliorer les aménagements cyclables dans les quartiers, notamment en rabattement vers la station
- Créer des parkings vélos aux abords des stations

En dehors des deux options proposées par SYTRAL Mobilités, certains participants proposent comme alternative de privilégier la place Saint-Luc pour l'emplacement de la station Charcot.

Synthèse des besoins complémentaires en termes de desserte (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Peu de tables ont eu le temps nécessaire pour évoquer ce dernier sujet. Parmi elles, le besoin évoqué est le maintien des bus existants, et l'amélioration de leur fréquence. Les participants souhaiteraient également avoir une interconnexion et une tarification commune avec le tram-train.

Conclusions

Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP

Il indique avoir circulé pendant le temps d'atelier entre les tables et entendu des arguments variés, notamment sur les aspects techniques, sur le rabattement, sur les bus. Dans cette modalité d'échange, des débats intéressants ont lieu.

Il a aussi entendu des arguments qui remettent en cause l'opportunité du projet et rappelle qu'il s'agit du bon moment pour les exprimer.

Il invite chacun à continuer de s'informer et de participer. Chacun peut solliciter les garants pour toute question sur le déroulement du processus de participation.

Véronique Sarselli, maire de Sainte-Foy-lès-Lyon

Elle salue le travail collectif réalisé ce soir et invite chacun à déposer aussi une contribution écrite nominative sur le site Internet du projet. Elle partage sa satisfaction du nombre de personnes présentes, qui confirme que les fidéziens s'informent et participent quand on les consulte.

Elle indique que les élus du conseil municipal étaient présents sur toutes les tables et que cette réunion fera l'objet d'un échange en interne. Elle déclare qu'elle déposera une contribution dans le cadre de la concertation et que son adjointe, Célia Goubet, participe à tous les comités de suivi du projet.

TRAM



Express

Elle apporte enfin des précisions à propos de la place Saint-Luc. Celle-ci n'a pas été retenue comme emplacement pour la station Charcot afin de préserver la dynamique commerciale et les stationnements pendant les travaux. Elle indique attendre également des réponses sur l'impact du projet sur le stationnement à Sainte-Foy-lès-Lyon.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

Il remercie l'ensemble des participants pour leur participation active et clôture la réunion.

Opportunité du projet et tracé à l'est

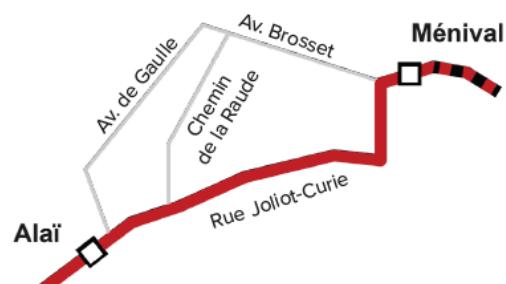
Table n°1

| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---|--|
| <p>Option par cours Suchet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> Réduction temps de trajet de 4 minutes | <ul style="list-style-type: none"> Surcoût élevé Ne permet pas de desservir la Confluence Pas d'intérêt à avoir un pont aussi proche du pont Gallieni pour les modes doux |
| <p>Option par rue Montrochet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> Coût moins élevé Permet de desservir la Confluence Pont intéressant pour les habitants de la Mulatière. | <ul style="list-style-type: none"> Il faut revoir la réorganisation du T1 et du T2 avec le TEOL. Il faut que TEOL accepte le vélo. Réinvestir l'argent économisés du cours Suchet sur des prestations supplémentaires |

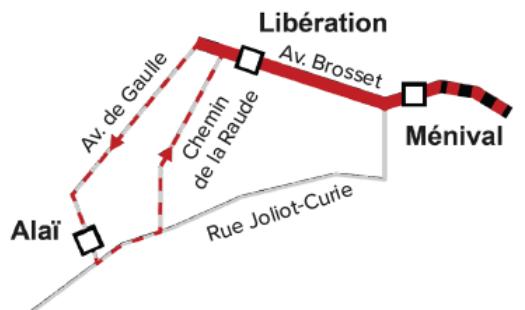
Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°1

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|-----------------------------------|---|---------------|------------------------|
| Tracé direct Alaï <> Ménival | <ul style="list-style-type: none">• Ce trajet présente un avantage pour se rendre directement à la piscine• Il permet de réduire le temps de trajet, et donc de faciliter les transports en commun | | |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï | | | |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°1

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|---|--|---|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none">• Valoriser les espaces verts• Facilite l'accès à la clinique Charcot | | <ul style="list-style-type: none">• Revoir la desserte des bus |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none">• Desservir un nouveau quartier à Sainte-Foy-Lès-Lyon• Dynamiser la desserte avec l'ouverture de cafés par exemple | <ul style="list-style-type: none">• Dépollution du site BP, + surcoût lié au rachat de la station-service BP | <ul style="list-style-type: none">• Revoir la desserte des bus• Végétaliser l'espace |

Proposition alternative

Il faut privilégier Saint Luc sur l'emplacement car cela évite un surcoût dû à la construction d'un puit de secours

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°2

Option par cours Suchet



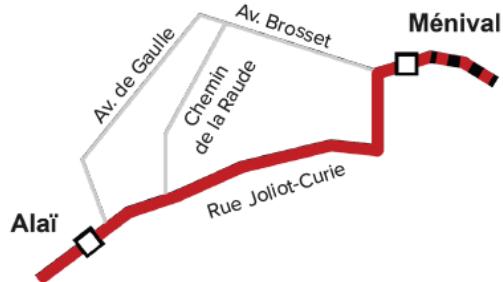
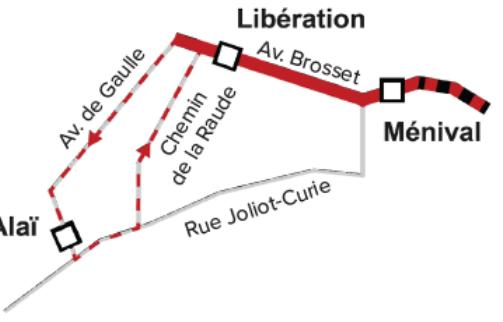
Option par rue Montrochet



| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Connexion au centre-ville par Perrache et Bellecour Raccordement direct au réseau de métro et de train Cette option est plus courte. Le parking de Perrache est aussi pratique | <ul style="list-style-type: none"> Un surcoût technique | |
| <ul style="list-style-type: none"> Dessert directement le centre commercial Moins coûteuse Raccourcir le temps vers des nouveaux quartiers de Lyon comme Gerland ou Confluence. | <ul style="list-style-type: none"> Rallonge le temps de trajet pour rejoindre Perrache et Bellecour | <ul style="list-style-type: none"> Il faut garder les bus 49, 21 et 23 |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°2

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|---|---|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | | <ul style="list-style-type: none"> Impact fort du tracé sur les rues Joliot Curie, Brosset, Tourvielle et Noyer Les rue Tourvielle et Noyer sont trop étroites pour accueillir TEOL | <ul style="list-style-type: none"> Il faut prévoir un parking à Alaï |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> Station supplémentaire | | |

Remarque : Vous avez dépensé 800 000 euros dans une étude téléphérique dont personne ne voulait. Ces 800 000 euros auraient dû être mis dans le projet métro voulu par les habitants. Ces 800 000 euros sont le surcoût d'une réalisation métro attendue et correcte par rapport au projet du tram.

Positionnement de la Station Charcot

Table n°2

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|---|--|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none">• Un accès facilité à la clinique• Plus facile d'accès, car il y a plus de voies | <ul style="list-style-type: none">• Cette station dessert moins de résidents | <ul style="list-style-type: none">• Il faut ajouter une station vélo |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none">• Meilleur accès aux commerces• Permet de desservir plus de résidents directs | | <ul style="list-style-type: none">• Il faut ajouter une station vélo, et retirer la station BP |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°3

Option par cours Suchet



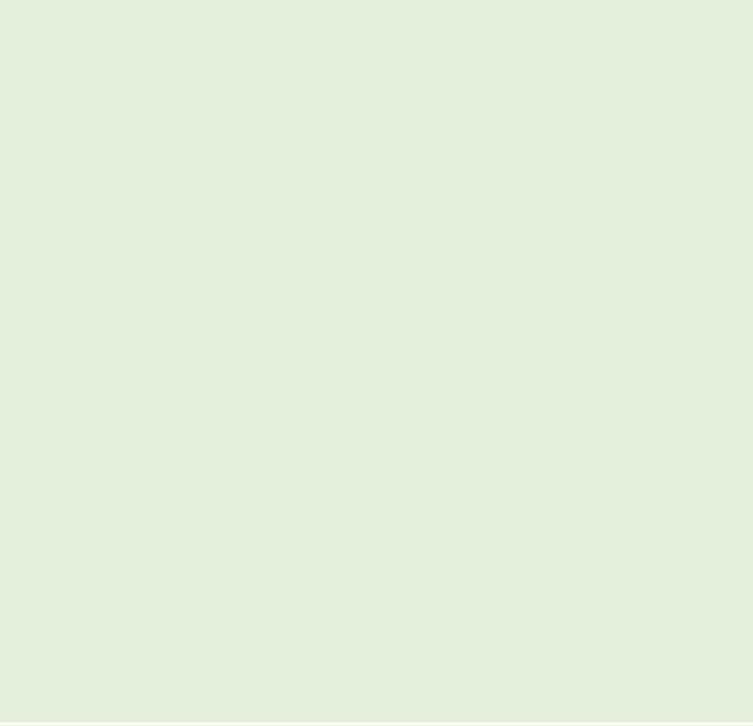
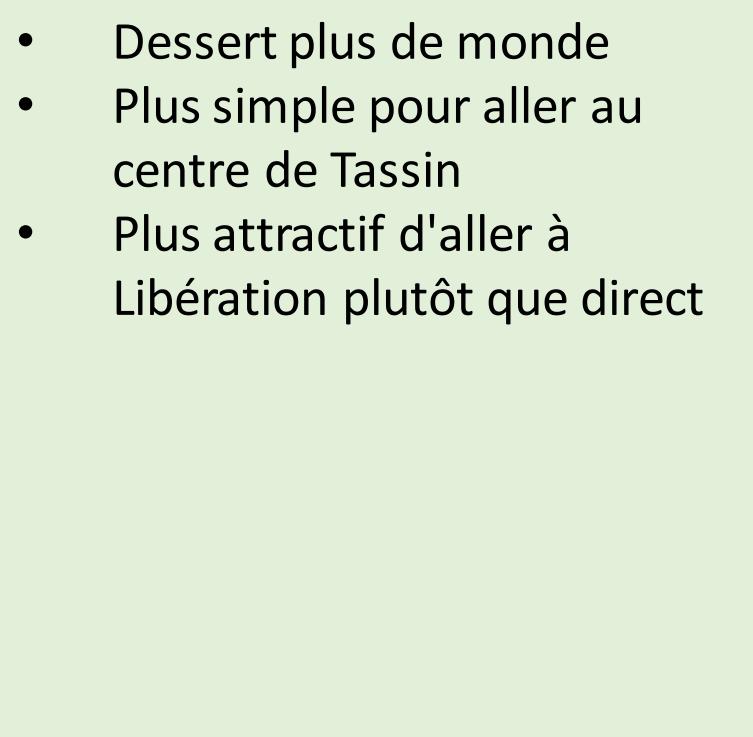
Option par rue Montrochet



| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------------|--|---|---|
| Option par cours Suchet | | <ul style="list-style-type: none"> Un trajet déjà très bien desservi en bus Cette option couperait le T2 sur Charlemagne, et il y aurait une saturation du T1 | <ul style="list-style-type: none"> De meilleurs couloirs à Perrache seraient nécessaires. il faut un bon rabattement vers Gerland. Et dans le cas d'une situation dégradée, il faudrait raccorder le T1 vers le Sud. |
| Option par rue Montrochet | <ul style="list-style-type: none"> Ce serait une option très utilisée par les habitants de Sainte-Foy-Lès-Lyon et la Mulatière Accès rapide à Gerland avec un trajet plus calme pendant les heures d'affluence | <ul style="list-style-type: none"> Il faudrait compenser le manque de végétation | <ul style="list-style-type: none"> Maintenir la desserte de bus actuelle, C19 C49. Il faut prolonger l'impasse de la Fontanières jusqu'à la Saône sur la parcelle de la tête de tunnel. Cheminement piéton à créer vers le haut de la Saône et le centre de Sainte-Foy |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°3

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|--|--|--|
| Tracé direct Alaï <> Ménival |  | <ul style="list-style-type: none"> Trop longue interstation | <ul style="list-style-type: none"> Pouvoir charger les vélos dans le tram pour traverser la colline (comme dans le TER) Mieux valoriser les temps de trajet internes au tracé du plateau |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï |  | <ul style="list-style-type: none"> Dessert plus de monde Plus simple pour aller au centre de Tassin Plus attractif d'aller à Libération plutôt que direct | <ul style="list-style-type: none"> Tarification commune TEOL / TTOL (SNCF) Interconnexion avec le tram-train Réflexion sur l'accessibilité du parking + parking vélo (taille) |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°3

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|--|--|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none">Meilleure desserte de la clinique | <ul style="list-style-type: none">Le tracé sera plus long et sinueux. La station sera plus difficile à être implantéeLe tracé coûte plus cher | <ul style="list-style-type: none">Il faut garder un bon rabattement des bus et une desserte du secteur collège |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none">Une station à Provinces permet d'être plus proche de Saint Luc, un quartier denseLe tracé est plus direct et plus central | <ul style="list-style-type: none">Cette station induit une dépollution de la station BP. | <ul style="list-style-type: none">Il faut garder un bon rabattement des bus et une desserte du secteur collège |

Proposition alternative

L'idée d'un troisième emplacement, une station Saint Luc plus directe, moins coûteuse et meilleure pour le quartier. Il faudrait aussi réserver des places de parking pour les commerçants.

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

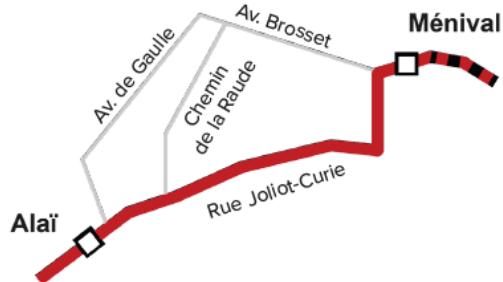
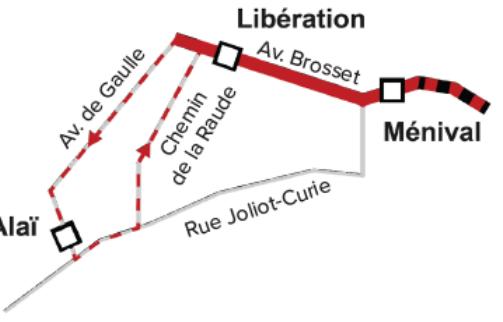
Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°4

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---|---------------|---|
| Option par cours Suchet  | <ul style="list-style-type: none"> Cette option est plus directe par Perrache | | |
| Option par rue Montrochet  | <ul style="list-style-type: none"> Cette option permet la desserte de Confluence, et il y a plus de possibilité technique en utilisant le terminus du T2 | | <ul style="list-style-type: none"> Il faut prévoir la desserte de la clinique dans le cadre de la réorganisation des bus |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°4

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|--|--|--|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | | <ul style="list-style-type: none"> • Ne dessert pas Libération, et donc le centre de Tassin | <ul style="list-style-type: none"> • Il faut une connexion avec le tram-train |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> • Ce tracé dessert le centre de Tassin | | |

Remarque : Il faudrait arriver à Tassin en sous-terrain, pour des questions de circulation

Positionnement de la Station Charcot

Table n°4

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|--|--|---|
| Charcot / Salette | | <ul style="list-style-type: none">• Pas de place pour stationner | |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none">• La station serait plus proche des commerces et de la place Saint Luc | | <ul style="list-style-type: none">• Il faut qu'il y ait un rabattement efficace vers les transports en commun |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°5

Option par cours Suchet



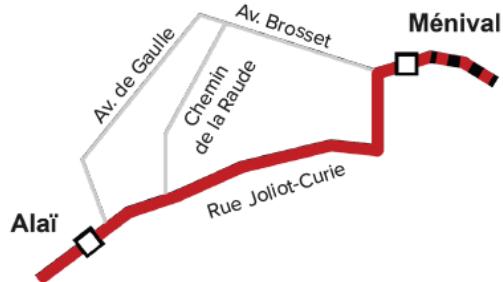
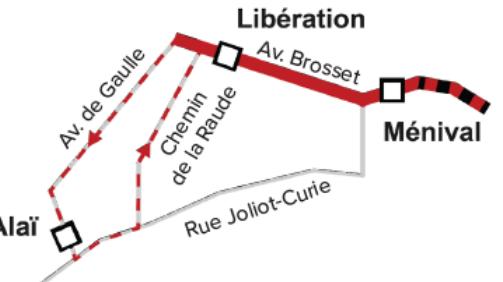
Option par rue Montrochet



| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Cette option permet l'amélioration de l'accès vers Jean Macé | | <ul style="list-style-type: none"> Maintien de la fréquence T1 et T2 |
| <ul style="list-style-type: none"> Cette option permet la desserte de Confluence en direct, avec la possibilité de continuer le projet en franchissant le Rhône | | <ul style="list-style-type: none"> Maintien de la fréquence T1 et T2 |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°5

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|--|--|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | <ul style="list-style-type: none"> La station permet un tracé plus direct et plus court | <ul style="list-style-type: none"> Le tracé inclut des difficultés entre Eisenhower et Curie | <ul style="list-style-type: none"> Il faut un tracé plus direct |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | | <ul style="list-style-type: none"> Coût du projet, avec plus de 40 millions d'euros en plus Il y a aussi des difficultés de circulation et une incompréhension des sens de circulation | |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°5

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|--|---|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none">• Une station à Salette permet une desserte de la clinique et de l'EHPAD | <ul style="list-style-type: none">• Cette station serait trop éloignée de certains bassins de vie | <ul style="list-style-type: none">• Améliorer la fréquence des bus et des navettes qui drainent le centre de Sainte-Foy-Lès-Lyon |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none">• Cette station permet de desservir plus de monde, et est plus centrale notamment par rapport au collège | | <ul style="list-style-type: none">• Améliorer la fréquence des bus ou des navettes qui drainent le centre de Sainte-Foy-Lès-Lyon |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Il y aurait besoin de plus de places de stationnement, et de desservir le centre de Sainte-Foy-Lès-Lyon avec les bus.

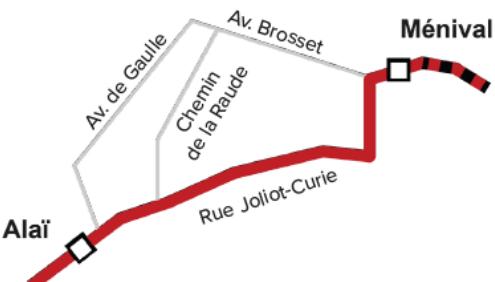
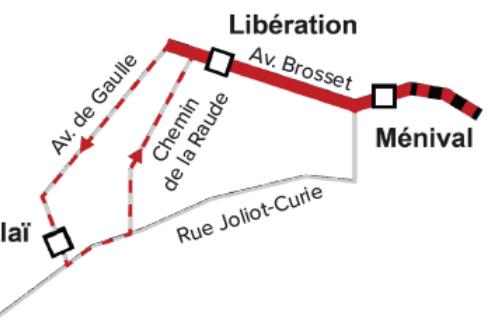
Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°6

| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---|--|
| <p>Option par cours Suchet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> Cette option permet de moins desservir Confluence, tout en ayant un coût plus élevé | |
| <p>Option par rue Montrochet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> Il faut desservir le centre de la Confluence, qui est un centre économique et culturel en développement | <ul style="list-style-type: none"> Il faudrait une connexion avec le tram aux réseaux de bus pour relier avec une amplitude proportionnelle à l'amplitude du tram |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°6

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|---|---|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de station intermédiaire • Encombrement de la voirie | <ul style="list-style-type: none"> • Station intermédiaire |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> • Desserte intéressante des différents quartiers de Tassin • Meilleure intégration • Station intermédiaire | | |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°6

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|---|--|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none">• Desserte de la clinique et de l'Ehpad facilitée avec cette station• Meilleure intégration | <ul style="list-style-type: none">• Zone moins dense en habitations, avec une emprise sur une zone végétalisée | <ul style="list-style-type: none">• Il faut connecter les bus avec beaucoup d'amplitude horaire• Il faut une gestion du stationnement véhicule. |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none">• Cette station apporterait la desserte d'une zone commerciale plus dense en habitations, et mieux connectée aux autres bus• Aussi ne prend pas d'emprise sur les zones végétalisées | <ul style="list-style-type: none">• Il y a moins d'espace pour l'insertion | <ul style="list-style-type: none">• Idem |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

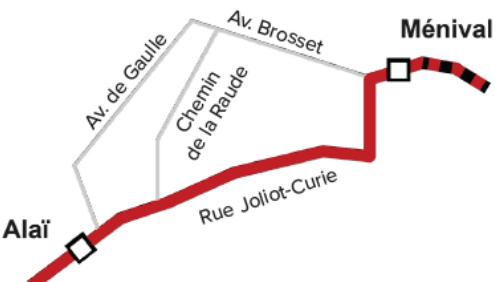
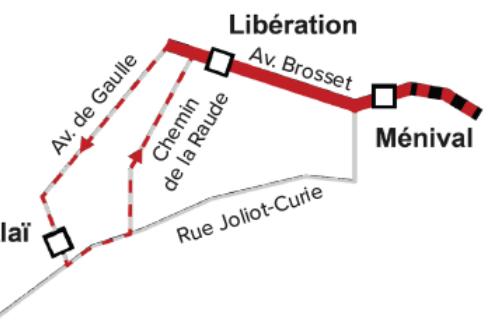
Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°7

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|---|--|------------------------|
| Option par cours Suchet  | <ul style="list-style-type: none"> Un temps de parcours plus attractif, avec une liaison plus rapide avec le métro | <ul style="list-style-type: none"> Baisse de la desserte vers Confluence par le tram T2 | |
| Option par rue Montrochet  | <ul style="list-style-type: none"> L'option est intéressante pour accéder au centre commercial, à l'hôtel de région et aux autres activités de loisirs | | |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°7

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|--|--|---|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | | | |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> Meilleure desserte de Tassin | <ul style="list-style-type: none"> Ce tracé sera une gêne importante pour les riverains pendant les travaux et en circulation | <ul style="list-style-type: none"> Importance de créer un parc relais à Alaï |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°7

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|--|---|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none"> • Près du lycée Branly, et de la clinique Charcot | <ul style="list-style-type: none"> • Risque de réduction des places de stationnement | <ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de charger les vélos dans le tramway |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none"> • Permet d'être plus près des commerces, du collège • Permet de toucher plus d'habitants et plus pratique | <ul style="list-style-type: none"> • Risque de réduction des places de stationnement • Plus de surveillance à prévoir en lien avec la délinquance | <ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de charger les vélos dans le tramway |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

- Améliorer la desserte en termes de fréquence pour rabattre vers TEOL
- Améliorer les aménagements cyclables des quartiers et installer des garages à vélo

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°8

| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---|--|
| <p>Option par cours Suchet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> Les travaux géotechniques | |
| <p>Option par rue Montrochet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> L'accès au centre commercial est intéressant Les travaux géotechniques seront importants. Il y aura un impact sur les commerces de proximité de Sainte-Foy-Lès-Lyon et Tassin-la-Demi-Lune | <ul style="list-style-type: none"> Les 3 minutes de Delta en plus ne sont pas importantes Il y a une incompatibilité T1, T2, TEOL. TEOL viendrait remplacer T2 ? Il faudrait clarifier et préciser cela. |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°8

| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|---|---|
| <p>Tracé direct Alaï <> Ménival</p> | <ul style="list-style-type: none"> Report de passage | <ul style="list-style-type: none"> Comment capter les véhicules à Alaï (P+R / PEM) |
| <p>Tracé Ménival > Libération > Alaï</p> | <ul style="list-style-type: none"> C'est le trajet qui drainerait le plus Il y a le centre commercial vers Libération Une station supplémentaire permet une desserte plus fine Cela permet un accès à Tassin-la-Demi-Lune | <ul style="list-style-type: none"> Il y aura un report important sur Joliot Curie |

Question : Quelle solution à le plus d'impacts sur les déplacements et report de circulation ? Etude de circulation (voiture, vélo, transport exceptionnel)

Positionnement de la Station Charcot

Table n°8

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|---|--|---|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none"> Une station à Salette permet une centralité, et une opportunité vers les espaces verts Cela permet de relier aux bus C20, 49 et 90 | <ul style="list-style-type: none"> Zone saturée par les ambulances et les taxis | <ul style="list-style-type: none"> Il faut remettre sur la table la station place Saint Luc Il faut préserver les espaces verts |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none"> Cette station permet de desservir beaucoup d'immeubles et d'habitations Cela draine toute l'entrée de la ville | <ul style="list-style-type: none"> Expropriation possible avec cette option Contient un enjeu de dépollution Peut supprimer le stationnement payant | |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

- Autoriser les vélos dans le tramway, y compris pendant les heures pleines, dans une voiture dédiée
- Les piétons et les vélos sur Charcot pour aller sur Salette (Voies Lyonnaises)
- Parking P+R à Alaï

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°9

| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---------------|------------------------|
| | | |
| <p>Option par cours Suchet</p>  | | |

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



- Nouvelle liaison qui n'existe pas
- Sur des trajets souhaités :
 - Centre commercial
 - Musée confluence

- Beaucoup de ruptures de charge à Jean Macé pour aller vers Lyon-Bron
- Connexion à Debourg et pas de métro A et lien à Debourg par T1

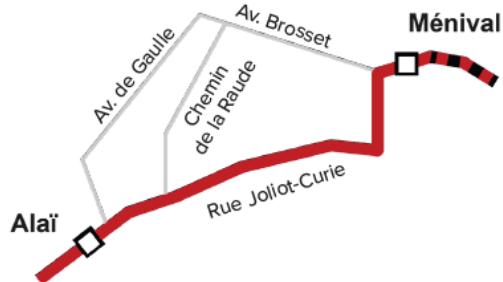
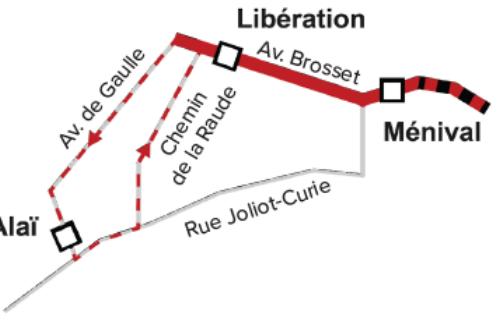
- Ne doit pas déshabiller les lignes de bus

Remarque : Créer une station sur les quais de Saône (quai Rambaud) ? Ou côté Jean Jacques Rousseau

Mais discuté sur la table, beaucoup de dépenses / Non partagé par toute la table

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°9

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|---|---|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | <ul style="list-style-type: none"> Prolongement ? | <ul style="list-style-type: none"> Inquiétude sur les sens uniques | <ul style="list-style-type: none"> P+R indispensable, problématique identique sur Charcot et toutes les stations souterraines Il faut faire attention à Charcot ! |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> Moins de difficulté de circulation Desserte plus de monde Prolongement ? | | |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°9

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|---|--|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none"> • Bonne desserte en piste cyclable piétons • Clinique • Connexion Point du Jour • Meilleur connexion bus et rues • Passage vers Vaise et Croix-Rousse | | <ul style="list-style-type: none"> • D'où viennent les personnes de la clinique ? |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none"> • Densité automobile/immeubles + collège Charcot • Logique de desserte des habitants | <ul style="list-style-type: none"> • Seulement connexion C20 • Manque de réseau linaire • Attention au stationnement ventouse surchargé | |

- Renforcement lignes de bus existantes en fréquence
- Liaison Gravière - Charcot à créer en bus / navette

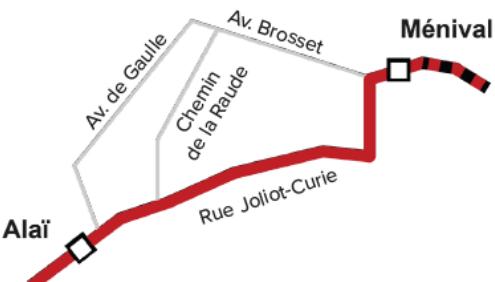
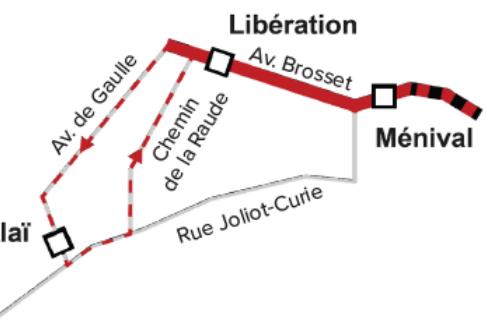
Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°10

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|--|--|--|
| Option par cours Suchet  | <ul style="list-style-type: none"> Plus rapide | <ul style="list-style-type: none"> Entre deux immeubles attention aux riverains Rue fortement utilisée / trafic automobile peu de traversantes | <ul style="list-style-type: none"> Revoir le plan de circulation (écouter les gens du 2ème) |
| Option par rue Montrochet  | <ul style="list-style-type: none"> Moins cher Meilleure desserte Équipements bien desservis Peu de riverains | <ul style="list-style-type: none"> Plus long | |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°10

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|--|--|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | | <ul style="list-style-type: none"> Attention au nombre de voies circulantes pour les voitures | <ul style="list-style-type: none"> Adhésion des Tassilunois |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> Meilleure densité de plus de monde | <ul style="list-style-type: none"> Attention au nombre de voies circulantes pour les voitures | <ul style="list-style-type: none"> Adhésion des Tassilunois |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°10

Charcot / Salette

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|--|--|--|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none"> • Equipements desservis | <ul style="list-style-type: none"> • Attention aux itinéraires piétons • Forte circulation | <ul style="list-style-type: none"> • Installer entrée station côté Charcot • Prudence sur le plan de circulation (lié à l'hôpital) • Rabattement • Intermodalité avec P+R Alaï |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none"> • Desserte de + de densité | | <ul style="list-style-type: none"> • Aménager des cheminements piétons • Cohérence réseau bus • Station Vélov ? |

Question : Combien d'habitants / densité ? Données chiffrées non disponibles

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

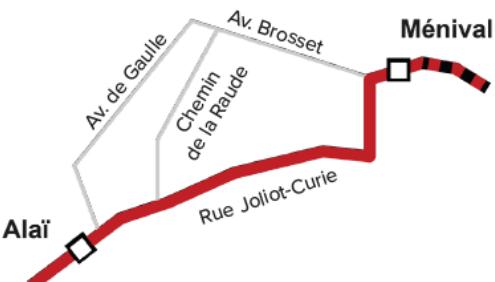
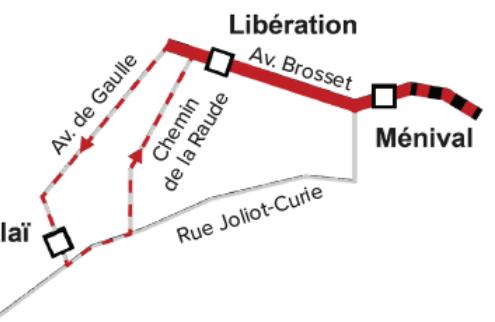
Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°11

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|--|--|---|
| Option par cours Suchet  | <ul style="list-style-type: none"> Connexion intermodalité directe | <ul style="list-style-type: none"> Coût supplémentaire Impact Suchet sur la circulation assez contrainte | |
| Option par rue Montrochet  | <ul style="list-style-type: none"> Permet d'adoindre une solution de mobilité douce entre la Mulatière et la Confluence Dessert le centre Confluence, les commerces, l'Hôtel de Région et les centres médicaux | <ul style="list-style-type: none"> Saturation des stations avec les autres lignes de tram | <ul style="list-style-type: none"> Aménagement du quai Jean Jacques Rousseau Le TEOL s'arrêtera-t-il à chaque station ? |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°11

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|---|--|---|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé plus court sans doute moins onéreux | <ul style="list-style-type: none"> • Ne dessert pas Tassin centre, les commerces • Compatibilité avec le bus en site propre ? • Plus de stationnement | <ul style="list-style-type: none"> • Station vélo sécurisée aux stations • Quel rabattement ? • Parc relais à Alaï (à tarif attractif) |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> • Desserte du centre de Tassin et des commerces | <ul style="list-style-type: none"> • Nuisances dans le quartier entre les voies de la boucle (sonore et visuelles) | <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence suffisante • Fréquence adaptée à la densité de population |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°11

Charcot / Salette

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|---|--|---|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none"> Proche de la clinique, des 2 Ehpad, rapproche de Hôpital Garraud Interconnexion avec bus : C20-90-45 | <ul style="list-style-type: none"> Trop proche du Point du Jour Public peu usager des TC (EHPAD, Clinique ...) | <ul style="list-style-type: none"> Parkings relais en proportion des usagers attendus |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none"> Proche des commerces et des habitations Public plus usager des TC | <ul style="list-style-type: none"> Station d'essence ? | <ul style="list-style-type: none"> IDEIM Bonne amplitude horaire Revoir toute la desserte bus, surtout en soirée et jours fériés Maintenir le C20, avec bonne fréquence |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Plus de C19, plus de 90, plus de bus 6 et 17. Surtout en soirée après 20h30, choc d'offre

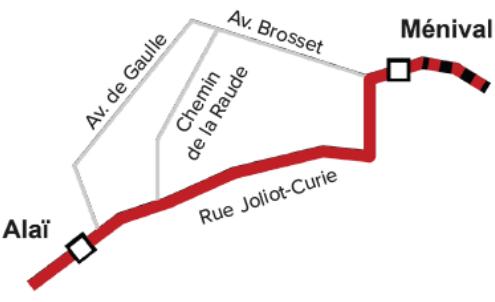
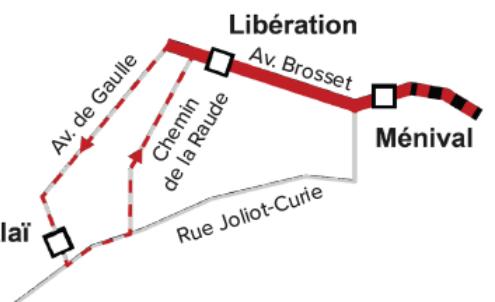
Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°11

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|--|--|---|
| Option par cours Suchet  | <ul style="list-style-type: none"> Connexion intermodalité directe | <ul style="list-style-type: none"> Coût supplémentaire Impact Suchet sur a circulation assez contrainte | |
| Option par rue Montrochet  | <ul style="list-style-type: none"> Permet d'adoindre une solution de mobilité douce entre la Mulatière et la Confluence Dessert le centre Confluence ces commerces à Hôtel de Région et centres médicaux | <ul style="list-style-type: none"> Le TEOL s'arrêtera t-il à chaque station ? Saturation des stations avec les autres lignes de tram | <ul style="list-style-type: none"> Aménagement du quai Jean Jacques Rousseau |

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°12

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---|--|--|--|
| Tracé direct Alaï <> Ménival  | <ul style="list-style-type: none"> Desserte plus directe = temps de parcours moindre | <ul style="list-style-type: none"> Ce tracé n'est pas enterré Cela va augmenter les embouteillages | <ul style="list-style-type: none"> Quelles solutions de rabattement à Alaï ? Favoriser 1 projet enterré Penser à la problématique de la voirie voiture Remettre un rabattement de tout l'Ouest Lyonnais Le tram doit emprunter les voies de bus actuelles (pas d'impact sur la circulation auto) |
| Tracé Ménival > Libération > Alaï  | <ul style="list-style-type: none"> 3 stations Desserte de Tassin et de plus de zone géographique, d'habitation | <ul style="list-style-type: none"> Ce tracé n'est pas enterré, problème de circulation fortes Très tarabiscotée Très contraignant pour les voitures | <ul style="list-style-type: none"> Avoir de bonnes conditions de rabattement <ul style="list-style-type: none"> Liaison bus de Francheville le haut à Alaï ou Charcot ? Sans rupture de charge Des liaisons piétonnes sécurisées Des liaisons cycles |

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°12

| Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|--|---|---|
| <p>Option par cours Suchet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de desserte du sud de la presqu'île • Plus cher • Passe au-dessus des habitations • Covisibilité | |
| <p>Option par rue Montrochet</p>  | <ul style="list-style-type: none"> • Desserte de la confluence et de tout le pôle économique, commercial, jardin, port, loisirs (lieu culturel) • Plus intéressant pour les habitants de l'Ouest de pouvoir avoir accès au pôle de confluence, c'est très attractif • Moins cher | <ul style="list-style-type: none"> • Bonne cadence avec les liaisons actuelles de tramways existante • Comment le tram va coexister de manière cohérente sans se "gêner" • Prolonger vers les hôpitaux Est • Pont avec mobilité |

Positionnement de la Station Charcot

Table n°12

Charcot / Salette

Charcot / Provinces

| | Avantages | Inconvénients | Conditions de réussite |
|---------------------|--|---|---|
| Charcot / Salette | <ul style="list-style-type: none"> • Dessert mieux Sainte Foy que Provinces • Desserte de la clinique et du pôle santé : néphrologie et urgence • Plus proche du marché • Quartier en très fort développement et densification (esprit domaine) • Meilleure desserte de rue F.Genin et donc du 5ème • Décharger le carrefour de la Salette | | <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le maximum de stationnement pour la clinique • Garder les arrêts du C20 et 90 • Ajouter des Velov électriques • Vélo dans le tram • Meilleure desserte vers le centre de Sainte Foy |
| Charcot / Provinces | <ul style="list-style-type: none"> • Plus proche du centre commercial • Place St Luc -> Construction station = opportunité à saisir pour la préemption et rénovation construction en logement social des bâtiments | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de parking • Moins bonne desserte du centre de l'Ouest de Sainte Foy • Déjà desservi (plus près) de 3ème Irenée (funiculaire) | <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le maximum de stationnement pour les commerces • Garder les arrêts du C20 et 90 • Vélo dans le tram • Meilleure desserte de bus vers le centre de Sainte Foy |

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

- Possibilité de vélo dans le tram