



# Réunion publique communale

Mairie du 7<sup>ème</sup> arrondissement  
Lundi 20 novembre 2023

### Préambule

#### Animation

Marilyne Genevrier

#### Intervenants

Fanny Dubot, Maire du 7<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon

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

Vincent Monot, 8<sup>ème</sup> Vice-Président de SYTRAL Mobilités, conseiller métropolitain et conseiller du 7<sup>ème</sup> arrondissement

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités

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

Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains , SYTRAL Mobilités

Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL, Mobilités

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

Frédéric Birer, 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

#### Garants nommés par la CNDP

Jean-Luc Campagne

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

Nombre de participants : 28 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.

## Propos introductifs

### ***Fanny Dubot, Maire de Lyon 7<sup>ème</sup>***

Fanny Dubot souhaite la bienvenue à tous les participants de la réunion publique. Elle rappelle que le projet TEOL est un projet important pour la Métropole de Lyon puisqu'il permettra de mieux connecter l'ouest lyonnais au réseau. Elle se réjouit que ce projet TEOL touche également les habitants du 7<sup>ème</sup> arrondissement. Elle rappelle les réflexions et les questionnements soumis à la concertation :

- La question du terminus de T2 à Jean Macé
- La question des nouveaux flux sur la place Jean Macé et de la réorganisation de la place
- Les options de tracé à l'est
- Les options de tracé à l'ouest

### ***Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités, conseiller de la mairie du 7<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon***

Vincent Monot présente le projet TEOL, rappelant que c'est un projet hybride de tramway en partie sous-terrain. Il indique que c'est un projet essentiel, y compris pour les habitants du 7<sup>ème</sup> arrondissement qui ont des besoins de mobilités croissants. Il rappelle que c'est un projet majeur pour SYTRAL Mobilités, dont le coût est estimé à 800 millions d'euros.

Il rappelle que depuis 2020, de nombreux projets ont été lancés par SYTRAL Mobilités : 3 nouvelles lignes de tramway et un projet de Bus à haut Niveau de Service ainsi que le renouvellement de 40% de la flotte de bus.

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

Jean-Charles Kohlhaas souligne que depuis le début du mandat, SYTRAL Mobilités organise de nombreuses concertations dans le but d'échanger avec les habitants. L'objectif est de travailler avec toutes les personnes concernées et de pouvoir faire émerger l'intelligence collective au service des projets de mobilité.

### ***Jean-Luc Campagne, garant nommé par la CNDP***

Jean-Luc Campagne rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jacques Finetti, Claire Bouteloup et lui-même. Il rappelle que la CNDP défend le droit à la participation, et que toutes les voix ont le même poids. Il indique que la concertation préalable s'inscrit dans un processus, et que si la décision est prise de poursuivre le projet, la concertation se poursuivra. Une nouvelle concertation dite « continue » sera lancée.

## 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. Elle rappelle que l'opportunité sera l'une des premières questions à débattre par les participants lors des tables rondes. D'autres questionnements, liés plus spécifiquement au secteur de Lyon 7<sup>e</sup> feront ensuite l'objet d'échanges.

### Tracé et dessertes

**Pourquoi ne pas raccorder le TEOL au nœud de Perrache ?**

Vincent Monot indique que lors des études préalables, la solution de faire passer TEOL dans les trémies routières sous le pôle d'échange de Perrache a été étudiée, mais s'est avérée complexe. Cette solution n'est aujourd'hui pas envisagée.

**Est-il envisagé un prolongement jusqu'à Gerland, en passant par la rue des Girondins ou une connexion vers le sud avec la station Debourg ?**

Vincent Monot répond que sur les prolongements, toutes les options sont ouvertes. TEOL pourrait aller plus loin, mais la priorité donnée est celle de la connexion au métro B via Jean Macé.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute qu'aujourd'hui les objectifs de TEOL sont de rejoindre le métro B et le métro A, en empruntant l'infrastructure du T2. Un autre itinéraire, via le franchissement du Rhône en empruntant la rue des Girondins, ne permettrait pas de se connecter au métro A. Cette option a donc été écartée au stade des études de faisabilité (voir P.33 du dossier de concertation).

**Envisagez-vous une connexion directe de TEOL à l'OL Vallée lors des évènements ?**

Vincent Monot rappelle que le tramway T7 est passé en service régulier afin de soutenir les besoins en mobilités lors des évènements et que la ligne T3 permet également de desservir OL Vallée. A ce sujet SYTRAL Mobilités n'a pas de partenariats avec la nouvelle Arena et n'envisage donc pas de renforcer les connexions en dehors d'évènements ponctuels.

**Pourquoi ne pas proposer une option qui franchirait le Rhône pour rejoindre Jean Jaurès (Métro B) et faire un terminus à la station de métro Garibaldi (Métro D) ?**

Jean-Charles Kohlhaas répond que des études ont été menées pour déterminer le tracé le plus intéressant selon les origines/destinations. D'après les estimations, les habitants de l'ouest vont à 60% sur la Presqu'île et à 40% à Part-Dieu. Il ajoute que la connexion au Métro D à Garibaldi est peu intéressante pour les gens de l'ouest, puisqu'ils peuvent le rejoindre plus rapidement par la gare de Vaise ou Gorge de Loup. L'ensemble des options étudiées et non retenues au stade des études de faisabilité sont présentés en pages 33 à 37 du dossier de concertation.

## Secteur Jean Macé

### Une réflexion est-elle engagée afin de réorganiser les axes routiers de la place Jean Macé ?

Sarah Emmelin répond qu'une réflexion sera lancée suite à la concertation si un terminus sur le secteur de la place Jean Macé était retenu. La soirée est l'occasion de faire remonter les problématiques rencontrées par les habitants afin qu'elles soient intégrées au diagnostic.

Vincent Monot poursuit en rappelant que les travaux TEOL seront lancés lors du prochain mandat avec un démarrage potentiel prévu en 2026. Ainsi, la réflexion autour de TEOL pourrait induire d'autres manières d'aménager la place Jean Macé. C'est l'un des enjeux des réflexions de la soirée.

### Si le terminus de TEOL est à Jean Macé, est-ce que le terminus de T2 sera aussi à Jean Macé ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que c'est une option sur laquelle les contributions sont attendues. Il existe plusieurs options :

- Une seule ligne : Alaï <> Saint Priest : sans rupture de charge à Jean Macé
- Réaliser un ou des chevauchements partiels, avec une remontée de TEOL plus à l'est

## Autres

### Des problèmes supplémentaires au niveau du carrefour du Pont Gallieni sont-ils à prévoir ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que des études sont en cours. Cependant, il ne sera pas possible de faire passer plus de tramways sur le pont Gallieni et au carrefour du Pont Gallieni, donc la situation ne pourra pas s'aggraver. Il rappelle également que l'objectif en 2032 est de réduire le nombre de voitures grâce à la construction de lignes fortes de transports en commun.

### Comment s'assurer de la performance de ligne, dans la mesure où seule une partie du tracé sera enterrée ?

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il est difficile d'évaluer objectivement la performance d'une ligne puisque plusieurs variables peuvent être prises en compte. Les lignes n'ont pas pour seul objectif d'aller vite, elles ont aussi pour objectif de desservir les populations. Dans le cas de TEOL, il y a de nombreux habitants à desservir et sur toute la ligne. Pour des lignes enterrées (comme le métro), les interstations sont très longues et ne permettent pas de toucher tous les habitants. L'objectif avec le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais est de permettre une desserte au plus près des besoins des habitants.

## 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 4 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les options de tracé à l'est
- Les options de tracé à l'ouest
- L'état des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé
- Le réaménagement du secteur Jean Macé

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

L'opportunité du projet a été peu débattue. Ce qu'il ressort des échanges est la nécessité de desservir Lyon 5<sup>e</sup> par une nouvelle ligne structurante. Une table a également évoqué le fait que le tramway ne serait pas la solution idéale, car elle semble sous dimensionnée par rapport à la densité de population actuelle et future du territoire desservi. Le métro a alors été évoqué comme une alternative plus efficace.

### 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 que l'option par le cours Suchet est intéressante en termes de temps de trajet, particulièrement pour les habitants de l'ouest lyonnais. Néanmoins, certaines personnes craignent des nuisances sonores assez importantes sur le cours Suchet.

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants pensent que la desserte de la Confluence est importante, à la fois pour les loisirs mais également pour l'emploi. Il serait notamment intéressant de pouvoir rejoindre l'Hôtel de Région pour les habitants de l'ouest qui y travaillent.

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé à l'est : la régularité des fréquences du tramway.

### 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, ils s'inquiètent des impacts que ce tracé pourrait avoir sur la rue Joliot Curie, notamment en termes de circulation et de reports sur les autres voies.

- Tracé avec une station à Libération

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

De manière générale, certains participants ont affirmé ne pas se sentir concernés par cette partie du tracé.

**Synthèse de l'état des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Les participants ont été interrogés sur l'état actuel des mobilités à Jean Macé. Ils ont partagé ce qui fonctionne, ce qui ne fonctionne pas et sur ce qui est dangereux sur la place Jean Macé.

- Ce qui fonctionne

Les participants soulignent que le marché de la place Jean Macé est très important pour les habitants et que son emplacement actuel est satisfaisant.

- Ce qui ne fonctionne pas et ce qui est dangereux

Les participants indiquent que le franchissement de la place et l'accès à la gare est dangereux pour les piétons et les cycles. Ils déplorent le manque de passages piétons sur la place Jean Macé.

Les participants ont également souligné que la place était compliquée pour les vélos : les pistes cyclables sont peu identifiables, et les piétons circulent souvent dessus.

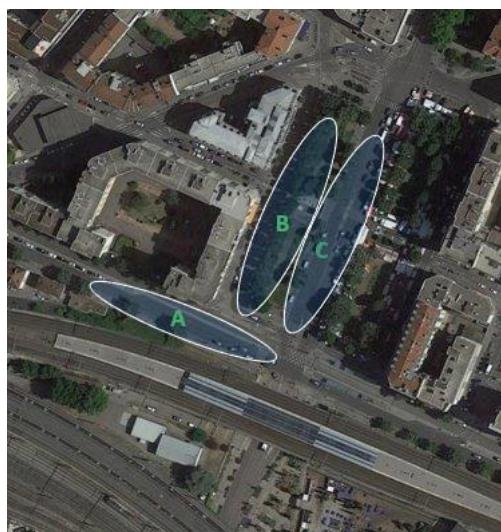
Aussi, certains participants regrettent que les feux tricolores ne régulent pas bien le trafic entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Enfin, les participants ont indiqué que les quais du tram étaient bondés et gênent souvent le passage des usagers et des piétons.

**Synthèse du réaménagement du secteur Jean Macé (l'ensemble des contributions est disponible en**

### annexe)

Les participants ont été invités à partager leurs avis sur trois hypothèses de terminus pour le T2. L'hypothèse A, où le terminus est le long de l'avenue Berthelot, à l'ouest du Carrefour. L'hypothèse B, sur la partie ouest de la place Jean Macé. L'hypothèse C, sur la partie centrale de l'avenue Jean Macé.



- Hypothèse A

Les participants remarquent que cette option viendrait supprimer des places de stationnements mais pourrait permettre de créer des quais distincts pour T2 et TEOL. Aussi, ils expriment leurs craintes quant au possible stationnement intempestif de certaines personnes sur le futur terminus du tramway. Ils ajoutent comme condition de réussite de cette hypothèse : maintenir les girations de bus sur la place.

- Hypothèse B

Les participants se questionnent quant à l'esthétique d'un terminus devant la mairie. Aussi, ils se questionnent sur l'accès à la station de métro Jean Macé si le terminus était placé à cet endroit. Ils rappellent encore une fois qu'un terminus sur la place ne doit pas impacter les bus.

- Hypothèse C

Les participants trouvent que cette hypothèse perturberait fortement les lignes de bus pendant les travaux. Cela pourrait aussi limiter la circulation routière. Si cette hypothèse est retenue, ils indiquent qu'il faudra préserver le marché.

Quelle que soit l'hypothèse retenue, l'ensemble des participants ont exprimé le besoin de réaménager la place Jean Macé, et de réorganiser les flux qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes.

Une table n'a pas souhaité faire l'analyse comparative des hypothèses d'aménagement, estimant qu'un terminus à Jean Macé n'était pas opportun. Cependant, ils ont souhaité évoquer le réaménagement de la place sans terminus : ils ont notamment formulé le souhait que la place soit rendue plus vivante, avec des commerces et des terrasses.

## Enseignements de la soirée

### ***Jean-Luc Campagne, garant de la concertation***

Le garant remercie l'ensemble des participants de la réunion. Il indique que les questionnements et les discussions permettent d'enrichir les réflexions de équipes techniques. Il se dit satisfait de voir participer un public jeune à cette concertation. Il rappelle qu'il est possible de contacter les garants par mail pendant toute la durée de la concertation.

## Conclusion

Vincent Monot remercie les participants pour leur participation à la réunion publique communale. Pour répondre à certaines des questions soulevées lors des tables rondes, il rappelle que la fréquence des tramways sera de 5 minutes aux heures de pointe. Il souligne également qu'un tracé enterré entre Ménival et Alaï entraînerait un surcoût de 300 millions d'euros. Au regard des autres enjeux de développement des transports en commun de la Métropole ce coût ne serait pas raisonnable. Il indique que le tracé en surface permettrait un prolongement plus simple de TEOL à l'avenir.

Fanny Dubot et Jean-Charles Kholhass remercient les participants pour leur présence et les invite à continuer à participer activement à la concertation.

# Opportunité du projet et tracé à l'est

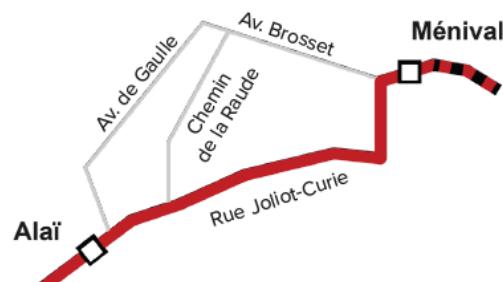
Table n°1

Opportunité du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alaï / Saint Priest : pour supprimer le stockage des rames sur Jean-Macé ou Lyon 8ème</li> <li>Fréquence intéressante des tramway et place large</li> <li>Oui pour la desserte Lyon 5ème</li> </ul>		
		Avantages	Inconvénients
Option par cours Suchet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de trajet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A la lecture, tracé plus contraint</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire un T2 en fourche = 1 qui dessert par Cours Suchet + 1 qui dessert l'hôtel de région</li> <li>Augmenter la fréquence T1</li> </ul>
Option par rue Montrochet			<ul style="list-style-type: none"> <li>Régularité des fréquences</li> </ul>
Quelles destinations vous intéressent en presqu'île ?		Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)	
Autres remarques : Application TCL LIVE : on ne peut plus localiser les trams			

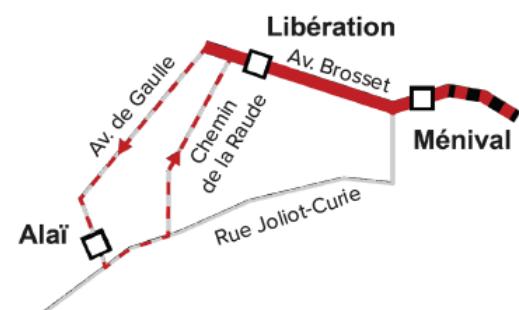
# Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°1

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<p>Globalement pas concerné</p> <p>Dommage qu'il n'y ait pas de liaison à l'horloge de Tassin</p>	

### Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?

- Le 5ème
- Tassin

### Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)

- Travail (ponctuel)
- Loisirs (3x par semaine)

# Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé

Table n°1

A pied

A vélo

Autres

	Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas	Ce qui est dangereux
A pied		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compliqué entre la gare/bus/tram/véhicule</li> <li>• Berthelot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de liaison souterraine</li> <li>• Les franchissements</li> </ul>
A vélo			
Autres			

Autres remarques :

Ajouter un décompte piéton sur les feux tricolores (+réclamation métropole)

Métro : ressortir du métro pour changer de quai

# Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°1

	Opportunités	Points d'attention	Conditions de réussite
<b>Hypothèse A</b> <i>Terminus le long de l'avenue Berthelot à l'ouest du carrefour</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminus qui ne s'insère pas sur la place</li> <li>Permet de ne pas dégrader la place</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besoins de stationnement</li> <li>Les véhicules vont se stationner sur les rails (terminus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir le marché</li> </ul>
<b>Hypothèse B</b> <i>Terminus sur la partie Ouest de la place Jean Macé</i>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Une concentration de transport trop dense</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insertion urbaine pour ne pas dégrader la qualité de vie de la place</li> </ul>
<b>Hypothèse C</b> <i>Terminus sur la partie centrale de l'avenue Jean Macé</i>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Insertion urbaine pour ne pas dégrader la qualité de vie de la place</li> </ul>

Opportunité terminus TEOL à Grange Blanche

Opportunité : utiliser la poche de stationnement sous le pont SNCF

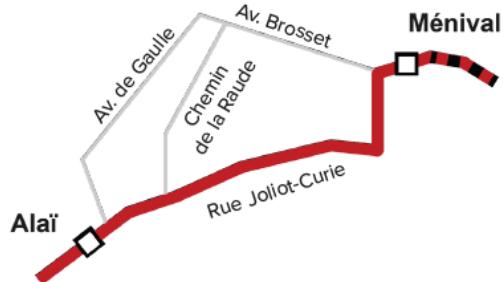
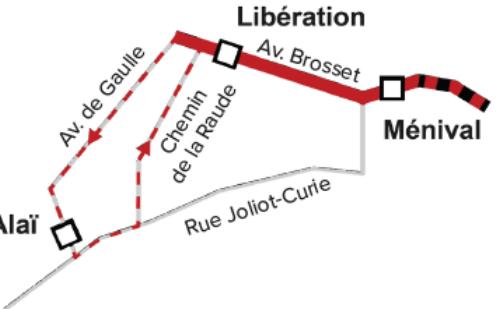
# Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°2

Opportunité du projet	Ne souhaite pas de terminus à Jean Macé		
	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<b>Option par cours Suchet</b> 			
<b>Option par rue Montrochet</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moins de nuisance car peu d'habitations</li> <li>Meilleure desserte de Confluence</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Retravailler l'accès au centre commercial</li> </ul>
<b>Quelles destinations vous intéressent en presqu'île ?</b>		<b>Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte suffisante sur le secteur</li> <li>Pas de besoin supplémentaire</li> </ul>			

# Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°2

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<b>Tracé direct Alaï &lt;&gt; Ménival</b> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrêt supplémentaire entre Ménival et Alaï car l'interstation est longue</li> <li>Acquisition pour élargir la voirie et préserver la circulation sur Joliot Curie</li> </ul>
<b>Tracé Ménival &gt;</b> 		
<b>Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?</b>		<b>Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)</b>
Craponne		

# Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé

Table n°2

A pied

A vélo

Autres

	Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas	Ce qui est dangereux
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrefour Jean Macé saturé, dangereux et difficile à franchir pour les piétons et les vélos</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de Voie lyonnaise 9 à venir qui risque de densifier et complexifier le secteur.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace symbolique à préserver</li> <li>• Marché à préserver</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacement bus/vélo/métro/TER</li> </ul>	

# Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°2

Opportunités	Points d'attention	Conditions de réussite
<b>Hypothèse A</b> <i>Terminus le long de l'avenue Berthelot à l'ouest du carrefour</i>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir des girations pour les bus</li> <li>Renforcer l'attractivité de la place au niveau commercial pour + de vie, + de terrasses, surtout côté est et nord</li> </ul>
<b>Hypothèse B</b> <i>Terminus sur la partie Ouest de la place Jean Macé</i>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir des girations de bus</li> <li>Renforcer l'attractivité de la place au niveau commercial pour + de vie, + de terrasses, surtout côté est et nord</li> </ul>
<b>Hypothèse C</b> <i>Terminus sur la partie centrale de l'avenue Jean Macé</i>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir des girations de bus</li> <li>Renforcer l'attractivité de la place au niveau commercial pour + de vie, + de terrasses, surtout côté est et nord</li> </ul>

# Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°3

Opportunité du projet	Montrochet à l'unanimité		
	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<b>Option par cours Suchet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Certainement plus rapide (accès plus rapide aux métros A et B)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Courbe serrée au niveau du cours Suchet</li> <li>Déplacement de la station place des Archives</li> <li>Nuisances sonores au niveau du raccordement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès facile à la Confluence</li> </ul>
<b>Option par rue Montrochet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte du centre commercial et des emplois (Hôtel de Région)</li> <li>Correspondance avec la nouvelle fluviale N1</li> <li>Desserte du sud de la ZAC Confluence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès moins direct à la gare</li> </ul>	
<b>Quelles destinations vous intéressent en presqu'île ?</b>		<b>Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Perrache, Bellecour</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Loisirs, achats, sorties, écoles</li> </ul>	

# Opportunité du projet et 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>Gain de temps</li> <li>Efficacité du tracé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non desserte du cœur de Tassin (Libération)</li> </ul>	
<b>Tracé Ménival &gt; Libération &gt; Alaï</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besoin de desserte forte, ancienne station prévue sur le métro E, centralité, retour en boucle = moins de pannes zone de manœuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Situation perturbée dans la boucle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organisation du temps de battement au niveau du terminus</li> </ul>
<b>Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?</b>		<b>Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)</b>	

# Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé

Table n°3

A pied

A vélo

Autres

	Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas	Ce qui est dangereux
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La place ombragée</li> <li>• Bonne organisation du marché</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas assez de passages piétons</li> <li>• Mauvais éclairage la nuit</li> <li>• Sol pas assez perméable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvais éclairage</li> <li>• Passage piéton peu sécuritaire</li> <li>• Vitesse excessive des automobilistes</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slalom entre les bus, les voitures, les piétons, pistes cyclables mal identifiées voire inexistantes ....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques de collision</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour les voitures ça a l'air de fonctionner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feux tricolores mal pensés, les vélos ainsi que les piétons coupent la priorité du tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intersection tram/vélo/piétons /voitures</li> <li>• Hiérarchiser les flux</li> </ul>

# Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°3

**Hypothèse A**  
*Terminus le long de  
 l'avenue Berthelot  
 à l'ouest du  
 carrefour*

**Hypothèse B**  
*Terminus sur la  
 partie Ouest de la  
 place Jean Macé*

**Hypothèse C**  
*Terminus sur la  
 partie centrale de  
 l'avenue Jean Macé*

Opportunités	Points d'attention	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de perturbation des bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus d'impacts pendant les travaux sur T2</li> <li>Place prise sur les voitures</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Esthétique du passage devant la mairie</li> <li>Accès à la station de métro conservée ou non ?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Centralité sur l'avenue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perturbation forte des lignes de bus pendant les travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Travaux impacts sur les bus ?</li> </ul>

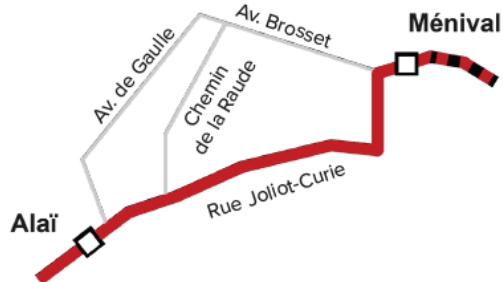
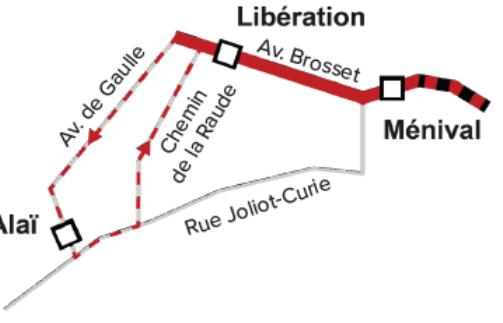
# Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°4

Opportunité du projet	<p>Le tramway semble sous dimensionné, densité de population actuelle et future Tramway moins performant que métro temps de parcours tram bus + métro</p>		
Option par cours Suchet	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p><b>Option par cours Suchet</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte plus rapide pour les gens de l'ouest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne dessert pas la Confluence pour tout le monde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la desserte et compréhension à Perrache</li> <li>Bonne coordination des usagers</li> </ul>
<p><b>Option par rue Montrochet</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus équivalent à T2</li> <li>Pas de rupture de charge à Perrache</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conflits d'usage avec le centre commercial et le parc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la desserte et compréhension à Perrache</li> <li>Bonne coordination des usagers</li> </ul>
Quelles destinations vous intéressent en presqu'île ?	Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Confluence, Bellecour, Perrache</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce, loisirs, trains</li> </ul>		

# Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°4

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<b>Tracé direct Alaï &lt;&gt; Ménival</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus rapide, si extension vers Craponne</li> <li>Impact sur la circulation (réduction)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact fort sur la voirie et la circulation automobile et crainte d'un report sur les autres voies</li> <li>Impact sur le foncier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte amplitude horaire</li> <li>Parking relais à Alaï + PEM</li> <li>Surtout le soir</li> </ul>
<b>Tracé Ménival &gt; Libération &gt; Alaï</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte supplémentaire (centralité plus proche du centre/horloge)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur la circulation automobile</li> <li>Moins rapide (notamment si extension vers Craponne)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Connexion avec le tram train</li> <li>+ Plan de circulation pour limiter les voitures et accès aux stations</li> </ul>
<b>Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?</b>		<b>Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tassin</li> <li>Craponne</li> <li>Ecully</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Famille</li> <li>Loisirs (équitation, promenade)</li> </ul>	

# Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé

Table n°4

A pied

A vélo

Autres

Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas	Ce qui est dangereux
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne régulation par les feux tricolores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traversée de la rue Berthelot et Jean Jaurès vers la gare</li> <li>Les quais du tram sont bondés et gênent pour passer</li> <li>Dangereux car 2 voies de circulation à côté</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insécurité le soir</li> <li>Dangereux car 2 voies de circulation à côté</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nord/Sud marche bien car voie dédiée avec les bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La traversée de Jean Jaurès au niveau de la gare</li> <li>Beaucoup de piétons, pistes cyclables mal positionnées le long de Berthelot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas assez de places pour les piétons</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>La surélévation des espaces les rend inutilisables (et pas esthétiques)</li> <li>La contre-allée ouest qui fait N/S est inutile depuis sens unique devant la mairie</li> <li>Trop de circulation de voiture</li> </ul>	

# Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°4

**Hypothèse A**  
*Terminus le long de  
 l'avenue Berthelot  
 à l'ouest du  
 carrefour*

**Hypothèse B**  
*Terminus sur la  
 partie Ouest de la  
 place Jean Macé*

**Hypothèse C**  
*Terminus sur la  
 partie centrale de  
 l'avenue Jean Macé*

Opportunités	Points d'attention	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> <li>Permettrait de créer un quai séparé TEOL / T2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prend de la place sur l'espace piétons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conserver la longueur du trottoir</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Végétation à conserver (arbres)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limiter la circulation routière</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Peut apaiser la circulation routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marché (stationnement forains)</li> </ul>	