



# Réunion publique communale

L'Atrium, Tassin la Demi-Lune  
Mardi 5 décembre 2023



## **Préambule**

### **Animation**

Marilyne Genevrier

### **Intervenants**

Pascal Charmot, Maire de Tassin la Demi-Lune

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

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Directeur de projet TEOL, 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

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

Violaine Bouvy, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Laurent Bourg, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

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

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

Margot Sultani, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

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

### **Garants nommés par la CNDP**

Claire Bouteloup

Jacques Finetti

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

**Nombre de participants : environ 300 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

### **Pascal Charmot, maire de Tassin la Demi-Lune**

Pascal Charmot souhaite la bienvenue à tous les participants de la réunion publique et remercie SYTRAL Mobilités et l'animatrice pour son organisation. Il souligne l'importance de ce moment pour que les habitants partagent leurs interrogations sur l'opportunité du projet pour Tassin, pour l'ouest lyonnais et pour la Métropole.

Il indique partager avec d'autres maires le fait de ne pas trouver dans TEOL une solution satisfaisante pour les déplacements dans l'ouest lyonnais. Il rappelle que le métro E avait suscité une très large adhésion pendant la concertation de 2019 et avait malgré cela été abandonné.

Il considère que TEOL comporte deux écueils majeurs : il crée une rupture d'égalité entre les habitants du 5<sup>e</sup> arrondissement qui auront un projet enterré et les habitants de Tassin la Demi-Lune qui auront un tramway en surface, là où la circulation pose déjà des problèmes ; d'autre part, l'option A par la rue Joliot-Curie ne desservirait pas Libération et ne serait donc pas une réponse aux attentes de Tassin la Demi-Lune.

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

Jean-Charles Kohlhaas remercie l'ensemble des présents pour leur participation et rappelle que cette réunion publique communale s'inscrit dans une concertation préalable qui comporte d'autres temps de rencontres : des réunions publiques, des ateliers, des stands... Cette concertation est un moment important car elle permet à tous de s'exprimer sur tous les aspects du projet, y compris son opportunité. Toutes les contributions seront prises en compte dans le bilan de la concertation et par les garants de la Commission nationale du débat public (CNDP). Il confirme que SYTRAL Mobilités peut ne pas poursuivre un projet après la concertation si la population ne le souhaite pas.

Il confirme que la desserte de Libération serait très pertinente de son point de vue et que l'avis du public est attendu sur ce choix d'option.

Il explique que SYTRAL Mobilités doit faire des choix sur ses projets en tenant compte d'un contexte budgétaire contraint. Ainsi, des options en souterrain jusqu'à Alaï ont été étudiées et ont été écartées au regard du surcoût très important qu'elles impliquaient, jusqu'à plus de 350 millions d'euros.

Il rappelle enfin que la densité actuelle et à venir des emplois et de la population autour des stations n'est pas assez élevée pour justifier un métro comme le métro E. Il nuance enfin le terme de « tramway » qui, avec des caractéristiques similaires, est appelé dans d'autres villes et d'autres pays un « métro léger ».

## **Claire Bouteloup et Jacques Finetti, garant nommé par la CNDP**

Jacques Finetti rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jean-Luc Campagne, 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.

Claire Bouteloup poursuit en soulignant l'importance d'une parole argumentée. Les garants tiendront compte des arguments et des avis exprimés dans les rencontres et en ligne. Ils regarderont la manière dont l'opportunité du projet a été débattue. Après la concertation, les garants rendront un rapport auquel SYTRAL Mobilités répondra.

## **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, ses principales caractéristiques et plus particulièrement son insertion à l'ouest avec les opportunités de réaménager l'espace public. Elle indique que des études mobilité sont menées en parallèle de la concertation pour objectiver les enjeux de circulation routière dans la partie Ouest du projet.

## **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 Tassin la Demi-Lune, feront ensuite l'objet d'échanges en tables rondes.

## **Opportunité du projet**

Un participant déclare qu'il considère que TEOL n'est pas le même projet selon le secteur où l'on se trouve : sur le plateau du 5<sup>e</sup>, il s'agit d'un métro alors qu'il s'agit d'un tramway à Tassin la Demi-Lune.

Un participant, habitant des Battières, regrette que le métro E ait été abandonné alors qu'il avait eu un soutien unanime. Il indique ne pas croire à la justification du tramway par la densité de population des secteurs traversés et demande aux élus une vision à 40 ans.

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il est délicat de faire des projections à plus de 20 ans d'autant plus aujourd'hui avec les effets du télétravail. Il indique toutefois que la métropole ne peut pas continuer à croître autant que ces dernières années. Il rappelle également que la fréquentation estimée pour le métro E était d'environ 60 000 voyages/jour, ce qui est très faible pour un métro.

Jérémie Simon ajoute que la réserve de capacité de TEOL est conséquente, d'environ 30%, et peut être encore augmentée par différentes solutions techniques.



Un participant conteste le terme de « concertation » alors que le projet de métro E, qui avait emporté l'adhésion des habitants de l'ouest lyonnais, a été abandonné et remplacé par TEOL. Il conclut en invitant les élus à venir constater les difficultés de l'avenue Charles de Gaulle le matin.

Jean-Charles Kohlhaas répond que la concertation est le moment pour que tous puissent s'exprimer comme ils le souhaitent sur le projet ou faire d'autres propositions. Tout ce qui sera exprimé dans les tables rondes sera noté et analysé.

Séverine Lardellier-Nesme invite tous ceux qui auraient d'autres propositions à faire que le projet TEOL le fasse en argumentant : expliquer pourquoi, comment, avec quelles options de desserte, etc. C'est bien l'objet de la soirée proposée.

## Les tables rondes

L'animatrice présente le déroulé et les objectifs du temps de travail en tables rondes. Devant l'affluence, les représentants de SYTRAL Mobilités animent plusieurs tables simultanément. Les participants sont répartis en 34 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les options de tracé à l'est
- Les options de tracé à l'ouest
- Le rabattement vers les lignes structurantes de transports en commun

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

L'opportunité du projet a été largement débattue. Ce qui ressort des échanges est l'opportunité de la desserte de Tassin la Demi-Lune avec un mode lourd à condition qu'il ne contraigne pas la circulation automobile, actuellement dense. Une très large majorité des participants ont contesté l'opportunité de TEOL et réclamé à la place le projet de métro E, tel qu'il avait été présenté à la concertation en 2019. Les motifs les plus souvent évoqués sont les craintes d'une congestion routière supplémentaire, le souhait d'une ligne plus capacitaire et plus rapide pour anticiper le très long terme. Un tracé en souterrain est également perçu comme nécessitant moins d'acquisitions foncières. Cependant, la proposition du tramway est vue, par défaut, comme une solution qui pourrait désengorger la circulation de l'ouest lyonnais, malgré les doutes émis sur l'atteinte de cet objectif.

Certains participants ont également défendu comme projet alternatif une nette amélioration des lignes de tram-train qui traversent Tassin la Demi-Lune (Brignais - Gare Saint Paul), pour qu'elles deviennent des lignes réellement structurantes.

D'autres considèrent que les lignes de bus actuelles sont satisfaisantes et qu'il suffit d'en augmenter la fréquence et l'amplitude horaire, pour mieux desservir les communes avoisinantes et ainsi limiter la circulation sur Tassin. Une partie d'entre eux ont défendu une préférence pour la création de davantage de sites propres bus tandis que d'autres rejettent les aménagements de voirie comme ceux qui ont été réalisés à l'été 2023 autour de la place de l'Horloge.

Plusieurs tables suggèrent que le projet se limite provisoirement à Ménival.

### **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 conditions de réussite, les questionnements complémentaires et les tracés alternatifs éventuels.

- Tracé direct entre Ménival et Alaï

La très grande majorité des tables considèrent que cette option ne dessert pas réellement Tassin la Demi-Lune. Ce tracé suscite également des craintes liées à la mise en sens unique rendue nécessaire par TEOL, avec des reports de circulations sur les autres voiries déjà encombrées, ainsi que l'insertion difficile des véhicules en sortie d'habitations dans la circulation.

A contrario, les quelques participants plus favorables à ce tracé arguent qu'il est moins contraignant que celui de l'option B car la rue Joliot-Curie est large et que la circulation automobile intra-Tassin n'y passe pas. Quelques tables proposent d'ajouter une station intermédiaire dans le secteur des Battières.

Qu'il soit en surface ou en souterrain, ce tracé est peu plébiscité par les participants. La préservation de la desserte bus sur ce tracé est également attendue par les participants.

- Tracé par Libération

Une large majorité des participants se sont exprimés en faveur d'un tracé qui passerait par Libération et serait plus opportun car il desservirait une partie importante de la population Tassin la Demi-Lune, dont les commerces, à la condition qu'il soit souterrain.

Les motifs évoqués sont la crainte d'une augmentation de la congestion routière dans le secteur, avec une interrogation importante sur le passage des camions et convois exceptionnels (route de Brignais, avenue Charles de Gaulle) les nuisances sonores des tramways, une dégradation de la sécurité routière et des aménagements cyclables perçus comme superflus au regard du nombre de cyclistes qui emprunteraient aujourd'hui ces axes.

La relative étroitesse des voiries concernées pose question quant aux acquisitions foncières nécessaires pour les élargir et à la préservation des usages actuels : transit, stationnement...

Enfin, le passage d'une voie unique tramway sur le chemin de la Raude implique un réaménagement complet de la rue perçue comme peu crédible au regard de sa largeur actuelle et la demande de préserver le stationnement sur voirie pour les logements qui n'en possèdent pas et les arbres. La proximité du tramway avec les habitations suscite des questions sur la qualité de vie : collisions, entrées de garages, nuisances sonores... La présence d'une crèche et d'une école à venir sur cette rue interroge pour la dépose des enfants.

Certaines tables ont proposé de faire circuler le tramway uniquement sur l'avenue Charles de Gaulle et la route de Brignais, en voie double, pour laisser le chemin de la Raude inchangé. D'autres proposent d'utiliser la rue de la Constellation ou de contourner le chemin de la Raude avec une grande boucle Ménival > Brosset > Charles de Gaulle > Brignais > Joliot-Curie > Ménival

Dans les deux options, la création d'un parc-relais à Alaï (ou autres sites proposés : ex-Hôpital Charial, Charbonnières...) est indiquée comme indispensable. Une information plus précise sur le volume des acquisitions foncières est demandée.

### **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. Ces options ont été relativement peu débattues pendant la réunion.

- Tracé par le cours Suchet

Une majorité des participants qui se sont exprimés sur ces options de tracés indiquent que l'avantage de l'option qui passe par le cours Suchet est de permettre aux habitants de Tassin la Demi-Lune de rejoindre plus rapidement le centre de la métropole et notamment la Part-Dieu et les gares SNCF.

- Tracé par la rue Montrochet

Une partie des participants soulignent l'intérêt d'un tracé qui permet de relier Tassin, Confluence et Perrache avec une seule ligne de tramway. Il présente l'intérêt de rejoindre plus facilement Gerland et le sud du 7<sup>e</sup> arrondissement.

D'un autre côté, plusieurs tables expriment un désintérêt pour la centralité de Confluence.

Certains s'interrogent sur les difficultés supplémentaires que va entraîner TEOL pour accéder au parking du centre commercial, déjà compliqué aujourd'hui.

De manière générale, les participants s'interrogent sur la capacité de la station Perrache, et plus largement du tronçon Hôtel de Région <> pont Gallieni, d'accueillir autant de voyageurs en plus alors que la situation actuelle est proche de l'engorgement. Ils sont également nombreux à considérer qu'aucune des options proposées ne dessert réellement le centre de Lyon (Bellecour, Part-Dieu).

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé à l'est : la desserte au moins jusqu'à Jean Macé voire jusqu'à Grange Blanche, le maintien des conditions de circulation autour du dépôt bus du cours Suchet, une large amplitude horaire, et le maintien de l'accès au parking du centre commercial de Confluence.

### **Synthèse du rabattement vers les lignes structurantes (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Les participants ont été interrogés sur les moyens de se rendre aux stations de TEOL en fonction des options de tracé à l'ouest, ainsi que sur le rabattement vers le métro D à Gorge de Loup.

- Vers TEOL

L'opportunité d'un parc relais pour accueillir les flux de rabattement automobiles en provenance des communes voisines a été mise en avant par un grand nombre de participants. Si un parc-relais de grande taille est perçu comme nécessaire pour compléter ceux du 9<sup>e</sup> arrondissement de Lyon qui sont très vite complets, sa localisation a fait l'objet de plusieurs propositions : au rond-point d'Alaï, à Francheville Bel-Air, à Craponne, sur le site de l'ancien hôpital Charial ou au bout des lignes C24 et 73, voire à Charbonnières-les-Bains. Une question est posée sur l'utilisation du viaduc qui pourrait permettre de désengorger les essies de Craponne.

A contrario, certains participants privilégient la création de plusieurs P+R de petite taille plutôt qu'un seul de grande capacité. Des participants demandent une bonne qualité esthétique des éventuels parkings en silo.

Libération est identifié comme un point de rabattement bus pour les lignes qui desservent Saint-Genis-Les-Ollières, Charbonnières et Ecully. D'autres proposent la création de navettes bus entre le centre de Tassin la Demi-Lune et Alaï. Les sites propres bus actuels sont perçus positivement (à l'exception de ceux de la place Vauboin) et des



participants souhaitent qu'ils soient préservés voire étendus. Quelques participants souhaitent privilégier les voies de bus à la végétalisation des rues, qu'ils jugent superflue.

A noter également la demande d'une intermodalité avec le tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) et de manière générale une meilleure intégration de celui-ci avec le réseau TCL (tarification unique) et une augmentation sensible du nombre de trains pour rendre plus attractifs les transports en commun dans l'ouest lyonnais.

Une table souligne l'intérêt de faciliter le rabattement à pied ou à vélo notamment depuis les quartiers Aigas et Grand Bois. Il y a également un besoin de garages à vélos sécurisés et surveillés aux stations de métro et de tramway. Les trottoirs actuels sont identifiés par certains comme des points noirs qui ne favorisent pas les trajets vers les transports en commun. La réalisation de pistes cyclables sécurisées est citée, ainsi que la réalisation de voie bus car le vélo n'est pas accessible à tous.

- Vers le métro D

Une attente forte exprimée est la conservation des lignes fortes de bus du secteur : celles qui desservent Alaï et celles qui desservent Libération. Des participants souhaitent une augmentation significative de la fréquence et de l'amplitude des lignes de bus qui desservent les autres communes de l'ouest lyonnais si aucun métro ne doit voir le jour.





## Enseignements de la soirée

### **| Jacques Finetti, garant de la concertation**

Jacques Finetti remercie l'ensemble des participants de la réunion. Il indique que les questionnements et les discussions permettent d'enrichir les réflexions de équipes techniques et que l'opportunité du projet est bien en débat. Il rappelle qu'il est possible de contacter les garants par mail pendant toute la durée de la concertation pour toutes les questions qui porteraient sur la concertation en elle-même.

## Conclusion

Pascal Charmot remercie les participants et les invite à continuer de s'investir dans la concertation et de rester exigeants. Il réitère sa demande d'un tracé en souterrain à Tassin la Demi-Lune.

Jean-Charles Kohlhaas remercie l'ensemble des présents pour leur participation et pour la richesse des échanges. Il rappelle que toutes les contributions seront analysées et que les décisions qui seront prises tiendront compte de l'avis des habitants.

## Opportunité du projet

- Un mode de transport lourd sur l'Ouest Lyonnais est indispensable.
- Nécessité de passer par Libération car Alaï est trop excentré. Ce choix avait eu l'approbation des habitants de l'Ouest Lyonnais lors de la précédente concertation. On demande le maintien de cette position.
- Le projet ne répond pas aux besoins à la fois de création impérative d'un mode de transport efficace et de respect des voiries existantes qu'il faut préserver, le nombre de cycliste étant très faible au regard du nombre de personnes transportées par un métro
- L'argent dépensé par la Métropole pourrait être utilement consacré à faire un vrai métro.
- Ne faisons pas à nouveau l'erreur commise dans les années 50 de suppression de la ligne de train Vaugneray-Trion.
- Tassin est un carrefour important pour rejoindre la M6, une grande partie de la population de l'Ouest lyonnais passe par cet itinéraire. Faire l'économie d'un tramway enterré compliquera les flux incompressibles y compris les transports en commun.
- Ces câbles électriques défigurent l'environnement.
- Métro ou tramway enterré : maintien de l'offre de bus avec plus d'arrêts et augmentation de l'offre de bus dans les communes avoisinantes.
- Importance de connecter à Craponne, à T2 -> Grange Blanche

## Opportunité du projet

- Que faites-vous de la circulation de camions avenue Charles de Gaulle? Il est impossible d'y aménager le passage du TEOL
- Nous ne pouvons déjà plus sortir des immeubles, que ferons-nous ? Comment ferons-nous ? (Entre le carrefour de la Libération et la route de Brignais)
- Non au projet TEOL
- Oui au métro E
- Non à TEOL oui au métro E
- Projet non visionnaire de court terme
- Chemin de la Raude étroit, comment les véhicules pourront passer
- Ne répond en rien au problème actuel d'engorgement des véhicules le matin et les tracés vont contribuer à compliquer un peu plus la circulation. Comme la réalisation catastrophique de l'aménagement de la place Vauboin. Emprise au sol, quid du trafic "camions" qui emprunte la route de Brignais ? Plus de circulation VL possible. Engorgement à son paroxysme.
- J'habite à Tassin, près de la mairie je mets 15 à 25 minutes pour rejoindre Bellecour, mettez plus de bus (fréquence) vous ferez des économies, votre projet est bidon et trop cher
- Plus en bus en site propre !
- Un métro direct Ouest vers Part Dieu. Et les convois exceptionnels qui passent sur l'avenue CDG ? Ils passent où ? Il faut penser RER (Elisabeth Borne)
- Il faut un ticket unique entre TCL/Train
- Aménager les gares de Tassin pour accéder à St-Paul (des économies à la clé)
- Améliorer les sites propres pour les bus
- Augmenter la fréquence des bus
- Augmenter la capacité des Parc Relais
- Il vaut mieux garder les bus actuels que dépenser inutilement de l'argent qui sera multiplié par 3 à l'arrivée

# Opportunité du projet // Feuille libre

## Opportunité du projet

- Quid du trafic des camions ? Convoi exceptionnel. La route de Brignais est le passage des poids lourds.
- La fluidité du trafic automobile
- La vision du projet est à toute vue et n'est pas à la hauteur des enjeux
- Non à ce projet
- Plus de bus en site propre
- Quelle sera l'incidence sur le trafic routier

## Opportunité du projet

- Lutter contre la pollution
- Travailler sur l'amélioration de l'environnement et de l'air

## Opportunité du projet

- Desserte à moyen terme des communes de Craponne-Francheville. Saint-Genis les Ollières pour limiter la circulation sur Tassin
- Parc Relais indispensable et intégré au projet
- Opportunité pour la commune de Tassin, choix de l'option Libération
- Profiter du projet pour rénover l'urbanisme des rues parce que la voirie et ses usagers sont anciens.
- Besoin de décongestionner la circulation de Tassin en limitant au maximum l'empiètement au sol
- La technologie du tramway risque à moyen terme de ne pas répondre aux besoins à venir.
- Ce projet ne permettra pas de désengorger Gorge de Loup du fait de son terminus à Confluence
- La technologie du tramway risque à moyen terme de ne pas répondre aux besoins à venir
- Les expropriations sont-elles budgétées ?
- Développer l'attractivité économique et accueillir de nouveaux habitants
- La saturation du tramway entrainera une réorientation du projet vers un Métro !

## Opportunité du projet

- Le projet a du sens car l'Ouest Lyonnais manque cruellement de transports en commun rapides, avec de longues amplitudes horaires (peu d'offre après 21 heures)
- Le fait de pas enterrer TEOL entre Ménival et Alaï n'a pas de sens car cela oblige à mettre des axes importants en sens unique, cela oblige à des acquisitions foncières cela entraine de grosses nuisances sonores, cela augmente la circulation donc les temps de trajet

- Très mesuré par rapport au métro
- Le tramway ne règle pas les soucis de congestion, de pollution
- Utilisation de l'argent public et où sont passés les frais engagés par le projet de 2019 ?
- On désire une desserte mais pas le tramway !

Opportunité du  
projet



## Opportunité du projet

- Majorité pour notre table de 6/9 participants pour un projet de métro E jusqu'à Bellecour, avec un prolongement ultérieur jusqu'à Part-Dieu et au-delà à l'Est de Part-Dieu.
- Pour le projet TEOL nous sommes 8/9 participants pour un tracé enterré jusqu'à Alai.
- Nous sommes 9/9 pour le passage par le carrefour de la Libération pour desservir Tassin la Demi-Lune
- Nous sommes 9/9 pour le passage par le cours Suchet, afin de réduire le temps de trajet vers Jean Macé
- Une autre proposition : développer la mobilité via la gare SNCF de Tassin (augmenter les passages et faire avec les bus) avec un RER Lyonnais en direction de Saint-Paul et prolongement jusqu'à la Part Dieu

- 1er choix : métro E
- 2ème choix : option TEOL enterrée jusqu'à Alaï dans Tassin, par Libération et cours Suchet absolument pour raccourcir le temps de trajet jusqu'à Jean Macé
- 3ème choix : le projet tel quel n'est pas accepté. Inquiétudes sur la congestion automobile notamment dans la rue très étroite.

Pour notre table de 9 participants, nous sommes 8 pour TEOL enterré jusqu'à Alaï

Nous sommes 9/9 pour le passage au carrefour de la Libération afin de desservir Tassin

Nous sommes 9/9 pour le passage cours Suchet pour réduire le temps d'accès à Lyon, avec l'indispensable adaptation de la station Perrache pour qu'il n'y ait pas trois lignes de tramway.

Opportunité du  
projet

## Opportunité du projet

- Un métro est égal à environ 1.6 milliards
- Prise en compte de l'apport (rabattement) des autres communes de l'Ouest Lyonnais : Craponne, Francheville, Saint Genis les Ollières
- Besoin d'un projet pour répondre aux problèmes de circulation dans Tassin devenus critiques
- Ce projet ne répond pas aux besoins car il a une trop forte emprise sur les voies actuelles
- Besoin d'avoir un projet souterrain (idem Lyon 5)
- Coût du foncier dans les options A et B
- Coût global en intégrant aussi les nuisances du chantier, les coûts d'exploitation
- Opportunité oui mais à condition d'enterrer le projet sur la commune de Tassin qui est toujours saturée en termes de circulation

## Opportunité du projet

- Démontrer la nécessité d'évoluer vers un projet de métro
- Les infrastructures actuelles et les voiries ne permettent pas d'amener la sécurité sans un métro sous-terrain
- Gare d'Alaï SNCF dessert Saint-Paul
- Rajouter des trains
- Interconnexion en plus ?
- Pas de chiffrage complet du TEOL / projet métro ... 4 ans après les conclusions tuant le métro
- Vous n'êtes pas encore au stade d'un projet mais d'un avant projet peu étudié
- Qu'est-ce qui sera dégradé pour le tramway ? La seule comparaison est une mauvaise circulation, emprise sur la ville etc.
- Mauvais projet mal ficelé

## Opportunité du projet

- A défaut d'un métro qui a été refusé je ne vois pas d'autres solutions pour désengorger la circulation de l'Ouest vers Lyon.
- Problème des parcs de dissuasion
- Le projet TEOL semble une très bonne opportunité pour désengorger l'Ouest Lyonnais jusqu'à Ménival. Voir sur le territoire de Tassin les meilleures opportunités
- Il n'y a pas de chiffrage des acquisitions de parcelle
- On veut un métro enterré
- Comment TEOL s'intègre dans tout le plan global de mobilité de l'Ouest
- Il produit quoi ? Il dégrade quoi ?

## Opportunité du projet

- Le projet ne correspond pas au nombre de voyageurs prévisibles à moyen terme contrairement au projet du métro E, majoritairement validé par les habitants de l'Ouest lyonnais.
- Sur le secteur de Tassin, la partie du tracé non enterré va provoquer une impossibilité totale de mobilité entre les véhicules (léger et poids lourds), les modes doux (vélos, piétons)
- Aucune compatibilité entre le tracé en surface de TEOL et l'itinéraire des convois exceptionnels : une recherche des déviations est en cours depuis plusieurs décennies et aucune alternative satisfaisante n'a été trouvée à ce jour.
- Les PMR sont complètement oubliés que proposez-vous à ce sujet ?
- Le projet TEOL est complètement inadapté à un enjeu de développement de mobilité de la population de l'Ouest Lyonnais -> capacité de transport ridicule par rapport à l'extension prévisible de la population
- Le projet amène plus de perturbations que de solutions sur la commune
- Quel est le report de circulation prévu pour les véhicules en fonction du sens unique sur la rue Joliot Curie ?
- Le bilan carbone a-t-il été étudié pendant les travaux et post-travaux ?
- Les bouchons que cela va créer vont générer plus de CO2, pendant 5 à 6 ans. Quel est l'impact que vous voulez donner à la fin de la réalisation ?

- Aucune opportunité du projet
- Pas assez de précisions sur les inconvénients du projet pour évaluer l'opportunité
- Rediscuter du projet métro enterré à Tassin !

Opportunité du  
projet

## Opportunité du projet

- Projet Ouest Lyonnais qui dessert mal l'Ouest lyonnais
- Parc relais à Alaï est une erreur, la route est sous-dimensionnée
- C'est un projet qui ne dessert que Lyon 5ème
- Il faut passer par Libération sinon cela n'est pas utile
- Les autres communes sont peu gagnantes -> il faut aller à Craponne
- Il faut un vrai métro léger sans altération de la circulation
- Il y a un besoin d'un mode de transports lourds
- Besoin évident d'abandonner la voiture individuelle
- Le projet ne va pas assez à l'Ouest, vision à court-terme
  
- Avec la montée des vélos électriques et trottinettes électrique, pourquoi ne pas faire une voie pour les vélos d'Alaï à Perrache ? J'utilise le vélo en empruntant la piste de la Duchère qui monte et qui est utilisé par ces modes de transport.



## Opportunité du projet

- Faible intérêt du tracé pour une grande partie de Tassin
- Le quartier d'Alaï et Libération seront concernés si l'option B est retenue
- Opportunité si le métro est automatique : moins de personnel
- Ok mais jonction à Gorge de Loup
- Il faudrait des arrêts supplémentaires entre Ménival et Libération et Libération et Alaï.
- Il faudrait 1 tram-train renforcé, avec un ticket commun
- Option A : que deviennent les 2 voies en site propre des bus, qui permettent une liaison rapide sur Gorge de Loup

## Opportunité du projet

- On ne veut pas de ça, on veut un métro
- Faute de métro puisqu'il faut faire un choix : l'option A semble la moins nuisible
- Projet de transport en commun : Oui
- Projet générant énormément de nuisance en surface : NON
- Projet = oui
- La réalisation ne tient pas compte des reports de circulation -> on aura le même problème dans 10 ans !
- Projet métro : l'aérien ampute les voies existantes et saturées
- Non à ce TEOL
- Réalisation : non
- Projet : oui -> les deux sont très différents
- Souhaite un projet pour desservir l'ouest lyonnais car grande demande
- Tassin est déjà très saturé surtout en heure de pointe et ce tramway l'aggrave
- Un tramway chemin de la Raude n'est pas conservable, places de parking nécessaires pour immeubles.
- Pourquoi ne pas faire comme en Suisse ? Une votation

## Opportunité du projet

- Projet non acceptable en l'état
- Souhait d'un tracé souterrain du début à la fin
- Souhait d'une liaison directe pour Bellecour ou Part-Dieu
- Souhait d'un transport en commun plus rapide
- Nuisances sonores en surface pour les riverains
- Tassin a deux gares. Pourquoi ne pas relier Saint-Paul à Part-Dieu et créer des parking-relais dans les deux gares de Tassin.
- Métro n'induit pas d'expropriation, le tram va exproprier les gens !
- Risque d'engorgement supplémentaire des voies de circulation et projet ne prévoyant pas de parc relais.
- Nécessité de PARC RELAIS

- Opportunité : oui pour désenclaver l'Ouest Lyonnais
- Choix du tracé = B par Libération. Pour accès des habitants du centre de Tassin sur cette ligne.
- L'urbanisme de l'Ouest Lyonnais est fort de nombreuses communes, de zones industrielles

Opportunité du  
projet

## Opportunité du projet

- Rien n'a été dit sur la déferlante routière provenant des Monts du Lyonnais : Yzeron, Vaugneray, Grezieu, Craponne, St Martin en Haut, Rontalon, Messimy, Thurins, Brindas qui passent tous par Joliot Curie aux heures de pointes.
- Un comptage a été réalisé mais il ne tient pas compte non plus des longues files d'attente entre 7h30 et 9h00 chaque matin, files qui seront encore plus longues si le tramway passe par Libération.
- Le président du SYTRAL évoque le nombre de passagers possibles mais il ne tient pas compte non plus des fortes pressions foncières sur Craponne, Francheville, Tassin et plus loin où les immeubles en construction sont nombreux et vont encore générer de nouveaux conducteurs et passagers.
- Enfin les habitants des monts du Lyonnais ne peuvent pas être concernés par un tram sachant qu'il paraît impossible de stocker des milliers de véhicules à Alaï.

## Opportunité du projet

- Il y a un véritable besoin mais le projet présenté ne répond pas à ces besoins et est susceptible de créer de véritables embarras routiers dans le secteur Joliot Curie. Ce projet ne tient pas la route et doit être annulé ou bien démarrer à partir de Ménival. D'autre part, les ponts SNCF d'Alaï sont trop étroits et bas.
- Amélioration du cadre de vie ?

Le trajet par Joliot Curie : rue du Général Brosset sera complètement saturée, les habitants des immeubles bordant Joliot Curie seront très contraints par un sens unique

Le trajet par Libération : L'avenue par Joliot Curie sera condamnée à être une bretelle d'autoroute et le cadre de vie complètement détérioré. Quant à l'embellissement du cadre de vie, quelle utopie ? En heure de pointe, pas possible de sortir des résidences.

Conclusion :

- Métro = OUI
- Tramway = NON
- Le projet condamne Tassin : d'où l'idée qu'il s'arrête à Ménival ...
- Nécessité d'un parc relais à Alaï pour les véhicules venant de l'Ouest (Brindas et autres). Le parking de la piscine ?

## Opportunité du projet

- Nécessité d'avoir une organisation de transports en commun lourd, rapide et efficace pour la desserte de l'Ouest lyonnais. Le tramway fournit une opportunité dans la reprise de l'ensemble des aménagements des rues concernées et d'améliorer le cadre de vie.
- La desserte pour Lyon est indispensable néanmoins le tramway me semble un non-sens. Le projet enterré était une bonne idée.
- Je pense que seul le métro serait performant. Je prends la ligne T1 ou T2, le tramway est toujours surpeuplé et les cadences sont largement insuffisantes. Le problème sera le même avec le tramway de Tassin
- D'autre part, jusqu'à quelle heure circulera-t-il ? Si c'est pour assurer un service jusqu'à 22h30 ou 23h, pas la peine d'investir autant !
- Je suis défavorable à cette opportunité telle que pressentie, en raison du coût du projet. Cet argent pourrait être utilisé pour améliorer les lignes existantes sur l'Ouest avec un rabattement plus performant sur Gorge de Loup.
- Je suis défavorable à ce projet qui va mener Alaï à Perrache pour ensuite rejoindre le centre-ville dans un temps plus long que ce qui existe actuellement. Ce projet ne permet pas une satisfaction des habitants. Le métro est la solution la plus adéquate.
- Le tramway ne peut être prolongé vers Craponne, le plus rapidement possible. Notamment grâce à la ligne express de l'Ouest Lyonnais.

- OUI mais uniquement si le projet est enterré.
- Oui, il faut une ligne structurante pour l'Ouest Lyonnais, mais pas au rabais.
- Oui mais pas sur l'impact de la circulation automobile notamment pour la circulation des poids lourds dans les deux sens pour voitures
- Combien a coûté l'étude du projet Métro E ?

Opportunité du  
projet



## Opportunité du projet

- Le projet A (trajet direct) va provoquer un report de circulation sur l'avenue Charles de Gaulle déjà saturée de voitures et de camions. Impensable ! Inenvisageable pour les riverains. Il faudrait que tous les "convois exceptionnels" et centres déplacements de poids lourds soient déviés de Tassin la Demi-Lune sur un autre axe. Le projet n'est pas viable par le chemin de la Raude, il faudrait étudier à nouveau le tracé en passant par Joliot Curie + avenue Charles de Gaulle.
- A-t-il été étudié un ratio coût/service apporté entre l'alternative TEOL VS Métro ?
- Un projet qui coûte moins cher mais est peu utilisé n'est pas le bon projet !
- C'est cette logique que avait prévalue pour l'option du téléphérique poussée par le SYTRAL : c'était moins cher mais inutile ! Ne sommes-nous pas dans ce même écueil avec le TEOL ?

## Opportunité du projet

Menaces sur la commune de Tassin :

- Bruno Bernard dit : "c'est soit le TEOL soit rien"
- Impact sur la circulation et les bus
- Comment on va à Gorge de Loup ?
- Aucun gain comparé au C21
- Expropriations
- Parkings résidents / relais
- Méthode de calculs non communiquées
- Centre de Tassin déjà très encombré
- Quels profils pour le chemin de la Raude ?
- Nombreux camions sur Charles de Gaulle

- Aucun gain
- Améliorer le train SNCF pour descendre à Gorge de Loup
- Aucun gain par rapport au bus
- -> Faire un doublement de la voie ferrée pour améliorer la capacité des dessertes

Opportunité du  
projet

## Opportunité du projet

- Besoin d'un moyen de transport lourd (unanimité)
- Question sur l'intérêt d'enterrer une partie de Tassin la Demi-Lune pour un gain de temps, et pour éviter d'impacter le trafic existant en surface ?
- Si l'option B sur Tassin que faire des convois exceptionnels ?
- Foncier à acquérir ? -> le dossier manque de précision sur ce point
- Si Option A sur Tassin est-ce vraiment un projet de transport pour desservir Tassin ? Vu que la grande concentration des habitants se situe autour de Libération
- Le métro E ne traite pas suffisamment les parkings relais, TEOL semble le faire. Quelle modalité ? Non au "monstre" de Saint-Genis Laval !
- Mais oui à la possibilité d'accéder au tramway en voiture ! Oui à plusieurs petits parkings en bout de ligne mais pas dans le centre de Tassin

## Opportunité du projet

- Les pouvoirs publics (gouvernement, ministre, transport, écologie ...) souhaitent favoriser les développements des RER dans les grandes agglomérations avec des aides financières à la clé ?
- Pourquoi la métropole de Lyon va à contresens ?
- Ce projet tramway a contrario d'un projet métro apparaît comme étant limité à Alai, avec des possibilités restreintes ou impossible de prolongement
- Coût des expropriations non mentionnées. Est-ce qu'il est estimé aujourd'hui ? Si oui à combien ?
- L'impact sur la circulation automobile ne semble pas être pris à sa bonne mesure
- Le raccordement à Lyon (Perrache ou Jean Macé) ne permettra pas d'optimiser le nombre de passagers comme cela aura été le cas en cas de raccordement à Bellecour et Part-Dieu
- Est-ce qu'un travail sérieux a été fait ? Sous le contrôle d'un organisme indépendant sur la différence du ratio coût/bénéfice entre le projet métro E et TEOL ?
- Si pas de projet métro, et le projet TEOL pourquoi alors ne pas développer le tram-train puis desservir Tassin avec 3 gares sur la commune ?
- Est-ce qu'une étude pour enterrer les tramways a été faite ?
- Dans quelle proportion l'étude du bus va-t-elle évoluer ?

## Opportunité du projet

- Plus de transports en commun
- Plus d'espaces cyclables
- Ne pas empêcher la voiture
- Parc de stationnement important
- Impact économique fort, désertion économique
- Moins de végétalisation, privilégier la fluidité et la circulation
- Les trams font plus d'accidents surtout auprès des cyclistes
- Circulation mal définie sur les propositions
- Disparitions de certains bus
- Chemin de la Raude -> peu faisable -> rue étroite -> cela ne passe pas
- Impact sur la diminution de terrains en lieu privé
- Certains piétons pénalisés
- Poids lourds et convois exceptionnels -> point de vigilance

## Opportunité du projet

- Projet non acceptable
- Nuisance sonore
- Emprise foncière inadmissible
- Impossibilité aux voitures de circuler
- -> Chemin de la raude
- -> Avenue Charles de Gaulle
- Paralyser un quartier
- Prolongement sur Craponne souhaité
- Toutes les études étaient faites
- Argent dépensé pour le téléphérique et pour le métro abandonné
- Aucune opportunité du projet TEOL, il faut penser Métro E jusqu'à Alaï pour poursuivre sur Craponne. Trop de contraintes à envisager.
- Métropole a bloqué toute l'horloge : station taxi, stationnement supprimé -> catastrophe
- Bus actuels ?
- Combien ?
- Avenue Brosset : Par où passeront les pompiers demain ? Sur les voies de tram ?

## Opportunité du projet

- Besoin d'un projet structurant adapté à l'évolution de l'Ouest Lyonnais
- La solution tram ne répond qu'à court terme et partiellement aux besoins
- La partie aérienne sur Tassin va encore réduire les voies de circulation des véhicules qui est déjà très difficile
- La station terminus d'Alaï nécessiterait la même option que proposée pour le métro E : d'être prolongée jusqu'à Craponne.
- Les points de rattachement sur Confluence et Perrache ne semblent pas adaptés au besoin de déplacements des riverains de l'Ouest Lyonnais.
- Par rapport au surcoût du métro E, ce projet semble bien décevant de fait :
- Au manque de vision de développement du tracé vers l'Ouest
- Au débouché vers Perrache qui reste beaucoup moins attractif que l'issue vers Bellecour, plus central, qui pourrait permettre de drainer une fréquentation plus importante
- Certes un surcoût de plusieurs centaines de millions d'euros mais un vrai investissement pour les générations futures et leurs besoins. (obsolescence du projet TEOL à considérer pour 30 ans)
- TEOL -> fréquence de transport et cadencement ne sera pas adapté pour diminuer efficacement l'usage des véhicules personnels



## Opportunité du projet

- Pour moi ce projet est inopportun. Plus de nuisances à court, moyen, et long terme que d'avantages
- Je suggère que l'actuel projet se limite à Ménival car les options A et B n'apporteront que des nuisances aux riverains. Quand un projet ayant Ménival pour terminus sera achevé, les générations futures reprendront la réflexion...
- Je ne suis pas favorable à ce projet, habitant de l'avenue général Brosset, cela va très certainement accentuer le bruit, où vont circuler les voitures ? Dommage pour le métro E
- Habitante de Tassin, trop de circulation automobile. Je suis pour un trajet enterré qui permette la circulation pour les habitants et les riverains. Le projet le plus réalisable est d'arrêter le tramway à la station Ménival.
- Je n'adhère absolument pas à ce projet, il paraît complètement aberrant d'imaginer transformer le chemin de la Raude en "autoroute" : augmentation de la circulation.
- Perte de la sérénité du chemin de la Raude, plus de stationnement, plus d'arbres qui seront coupés pour ce projet. Pensez-vous préserver le chêne de 100 ans ? Sans parler du bruit que génèrera le passage du tramway.
- Le métro est plus adapté à notre commune avec une liaison jusqu'à Bellecour. N'oublions pas que des sondages avaient été réalisés pour le métro. Cet argent est donc mis à la poubelle, belle gestion de l'argent public.

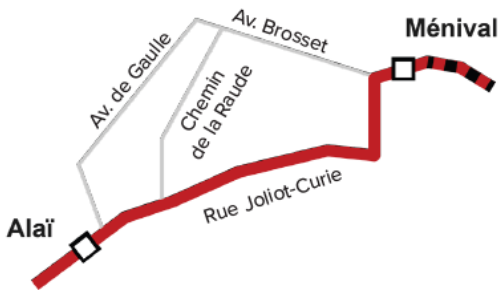
## Opportunité du projet

- Quelle que soit l'option présentée elle ne dessert que le plateau du 5ème arrondissement
- Elle ne concerne pas le centre de Tassin, l'Horloge, 3 Renards, le Bourg de Tassin
- Si le SYTRAL avait déjà augmenté les fréquences des lignes 55, 98, 86 !
- Donc ce projet n'apportera que des nuisances en surface en augmentant les difficultés de circulation.

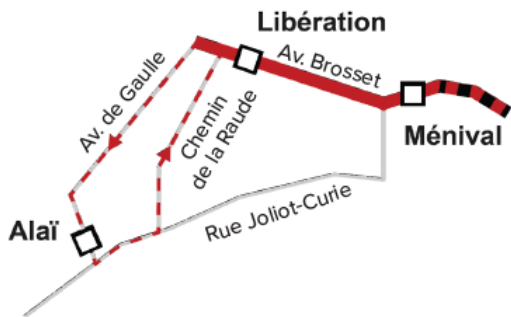
# Tracé à l'ouest

Table n°

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Chemin de la raude / Libération ?</li><li>• Problème de déviation des voitures si la rue Joliot Curie est en sens unique / voitures.</li><li>• Importance d'un parc relais à Alaiï</li><li>• Source d'accidents -&gt; sortie des véhicules des habitations</li></ul>	
<p>Interrogation sur le tracé Chemin de la Raude</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Suppression des arbres et des places de stationnement</li><li>- Accès aux habitations</li><li>- + de la crèche (+ de 70 enfants/ problème de la dépose)</li><li>- Pourquoi pas de double sens tramway sur Charles de Gaulle ?</li><li>- Pourquoi pas la rue de la Constellation ?</li><li>- Le tracé Libération est à privilégier car Alaiï et trop excentré pour Tassin</li><li>- Un parc relais à Alaiï est absolument nécessaire pour les utilisateurs extérieurs à Tassin</li><li>- Pourquoi le TEOL ne passe pas Aller/retour sur l'avenue CDG ?</li></ul>	

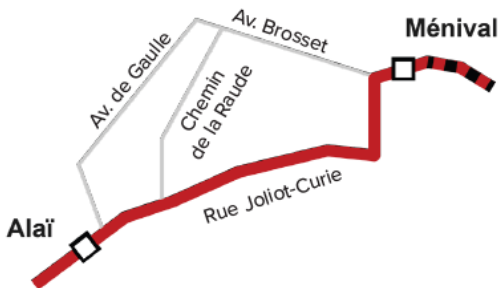
## Variante préférentielle

- TEOL sur la rue de la Constellation
- TEOL dans les deux sens avenue CDG

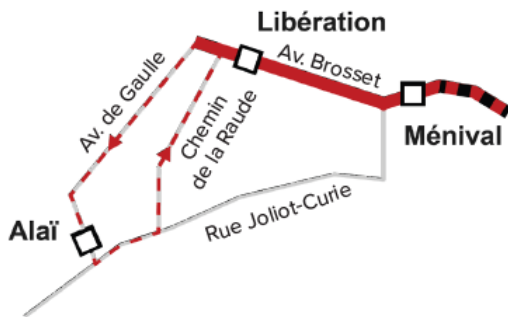
# Tracé à l'ouest

Table n°15

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



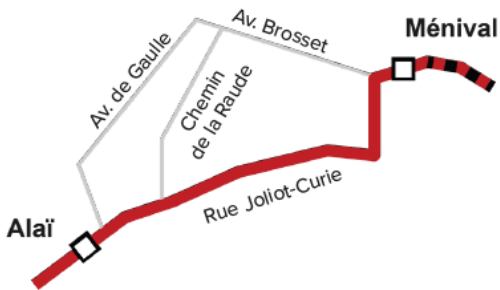
## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



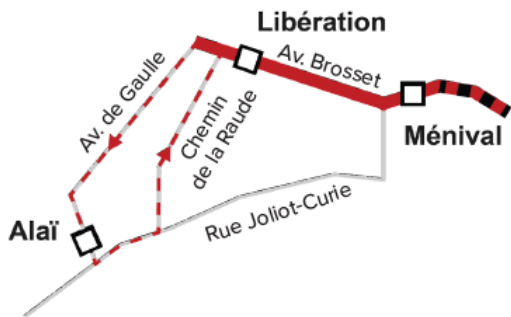
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Que le tramway ne passe pas chemin de la Raude afin qu'il preserve sa sérénité et ses arbres</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Comment assurer l'apaisement évoqué ? (Chemin de la Raude)</li><li>L'apaisement éventuel nécessite-t-il la disparition des arbres et des places de stationnement ?</li><li>Nous ne voulons pas que notre copropriété soit amputée.</li></ul>

Variante  
préférentielle

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï

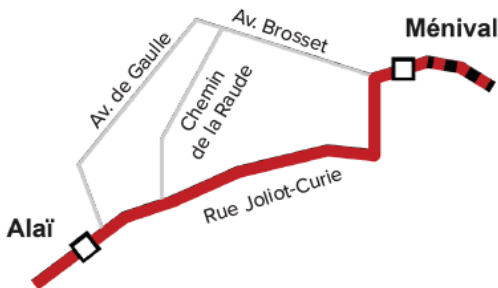


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Pourquoi une piste cyclable sur Joliot Curie qui impacte et rend 12 rue en sens unique ?</li><li>• Chemin de la Raude en double-sens ?? Même interrogation -très étroit</li><li>• Difficile de se prononcer sans les schémas (circulation aboutis, reports de circulation, impact foncier) entre les 2 options mais il parait opportun de privilégier une station à Libération</li><li>• Nécessité de faire un parc relais conséquent et facile d'accès</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Inconvénient : rue trop étroite (Chemin de la Raude)-&gt; nécessitera des expropriations a priori. Pas d'information, immeubles neufs ?</li><li>• Pour les commerçants -&gt; intérêt à ce que TEOL passe par Libération</li><li>• Bruit / Nuisance du tramway dans la voirie</li><li>• -&gt; Plutôt qu'un passage par le chemin de la Raude trop étroit pourrait envisager un passage par l'avenue de la Constellation beaucoup plus large.</li></ul>	

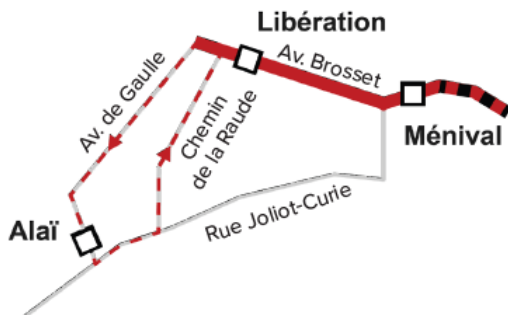
# Tracé à l'ouest

Table n°6

## Tracé direct Alai <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Rapidité</li><li>• Non-nuisant</li><li>• Santé publique</li><li>• Vibrations intenses</li><li>• Non à la préemption des terrains</li><li>• Bruit du tram dans les virages</li><li>• Lignes de bus = créer des arrêts déportés de partout</li><li>• Ne dessert pas Tassin</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bus express suffisamment fréquents, plus rapides, pour aller aux stations</li><li>• Lien avec les convois exceptionnels</li><li>• Parc relais à Alai : nécessaire</li><li>• Suffisamment dimensionné</li><li>• Ne pas supprimer le stationnement chemin de la Raude</li><li>• Possibilité de prolonger vers Craponne facilement</li><li>• Tram véhicule au plus près des fenêtres -&gt; Sur CDG mettre le tramway au milieu. Convoi exceptionnel passent ailleurs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quel trajet pour les services de secours sur Brosset (pompiers n'ont pas le droit d'utiliser les voies de tramway)</li><li>• Quel danger pour les piétons qui veulent traverser ? + dangereux que les voitures</li></ul>

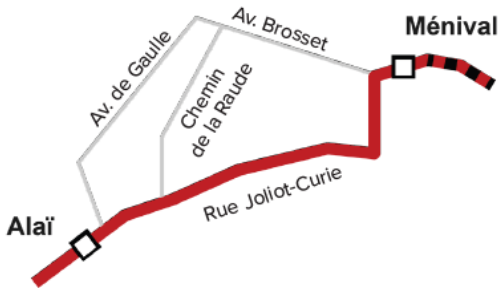
## Variante préférentielle

- Tracé alternatif = terminus à Ménival puis TEOL enterré dans Tassin (Etaler les dépenses)

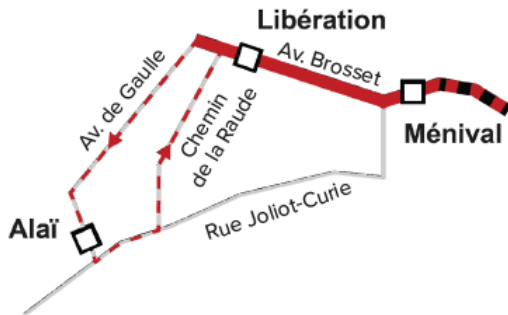
# Tracé à l'ouest

Table n°3

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



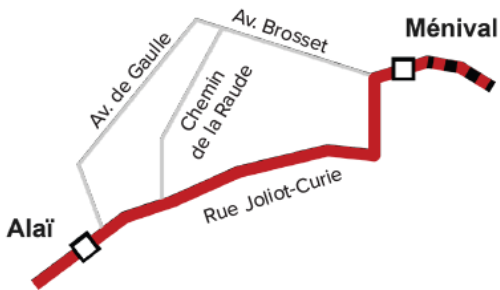
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Non pas de réelle desserte de Tassin</li></ul>	
<p>Oui en sous-sol -&gt; métro</p> <p>Le tracé par l'avenue Charles de Gaulle est impossible car c'est une route stratégique pour les convois spéciaux.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Stationnement public sur le chemin de la Raude</li><li>Alaï : parking relais</li><li>Mise en balance des augmentations fréquence en transport en commun actuel (bus-train) par rapport au projet</li></ul>	

Variante  
préférentielle

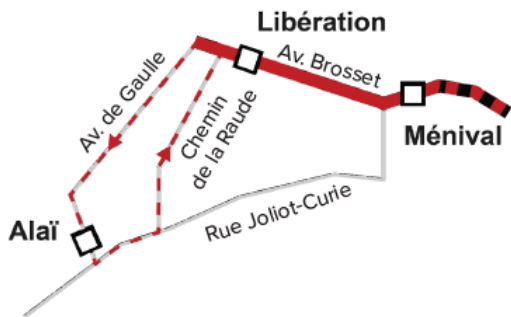
# Tracé à l'ouest

Table n°3

## Tracé direct Alai <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Cette option ne sert pas (très peu) les habitants de Tassin</li><li>• Parc relais à Alai indispensable</li><li>• Ce tracé aurait un impact très important sur la circulation automobile</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La concertation du métro E avait montré la volonté des habitants de défendre le périmètre en situant le terminus à Francheville Bel Air. Envisagez-vous cette solution ?</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Intérêt : pourra être utile aux Tassilunois par habitant le centre.</li><li>• Parc relais conséquent disponible à Alai est indispensable</li><li>• Impact circulation</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Billet commun tram et tram-train prévu ?</li></ul>

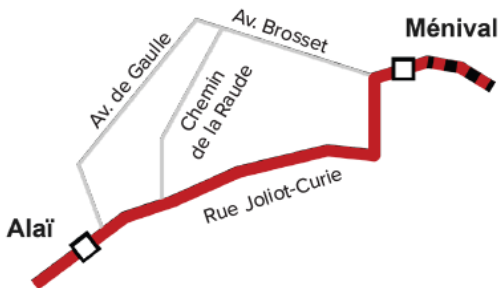
Variante  
préférentielle



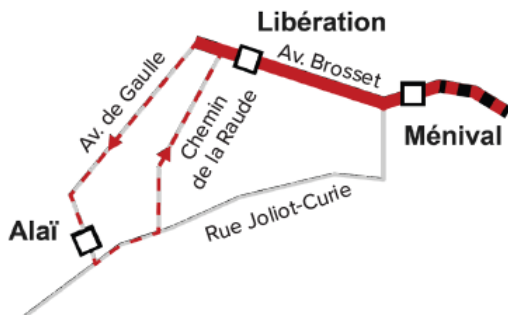
# Tracé à l'ouest

Table n°3

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï



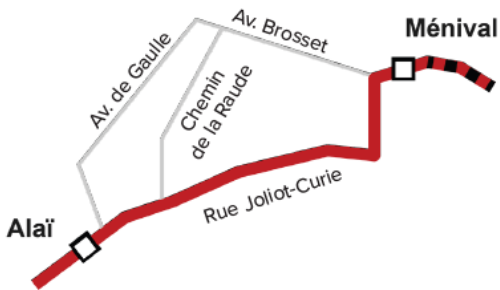
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Les 2 tracés ne servent pas les tassilunois = il évite le centre de Tassin</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Où se situerait le parc relais d'Alaï ? Et quelles seraient ses capacités ?</li><li>Pourquoi ne pas monter le TEOL jusqu'à Craponne où il y a la possibilité de créer un grand parc relais sur le site de Charial</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Comment peut-on passer d'une avenue CDG de 15m à 21m ? (avec des propriétés en bord de route)</li><li>Faisabilité de l'insertion d'un tramway chemin de la Raude ? (car voie très étroite) -&gt; Pourquoi ne pas faire une boucle par la rue Joliot Curie ?</li><li>C'est l'idée d'une tranchée recouverte qui éviterait des encombrements puissance 10 ( par rapport à actuellement)</li><li>Merci de ne pas enlever le C21</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Circulation déjà très saturée avenue CDG. Rajouter encore un couloir par le tram rendra la vie des riverains insupportable.</li><li>Pourquoi pas une boucle avenue CDG -&gt; Rue Joliot Curie à la place du chemin de la Raude ?</li></ul>

Variante  
préférentielle

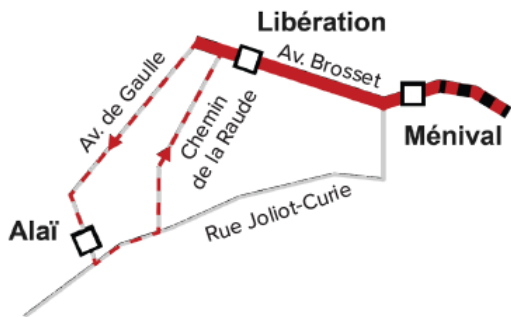
# Tracé à l'ouest

Table n°9

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>On arrête le projet de métro jusqu'à Ménival. Et on repense à un futur projet de métro dans 10 ou 20 ans, avec Craponne et tout l'Ouest Lyonnais. Ce projet n'a aucun intérêt pour Tassin. Combien d'habitants vivent 8 ou 10 à pied par rapport à un arrêt à Libération ?</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le projet est-il possible avec arrêt terminus provisoire à Ménival ?</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Pour des raisons de proximité et si pas d'expropriation pour une desserte d'un plus grand nombre d'habitants. Rappelons qu'à Alaiï il y a déjà un arrêt de train !</li></ul>	

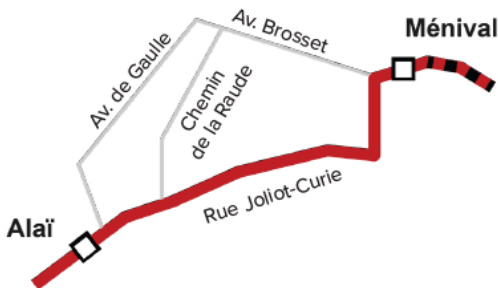
### Variante préférentielle

- 5 personnes / 10 pour Option A
- 4/10 pour option B

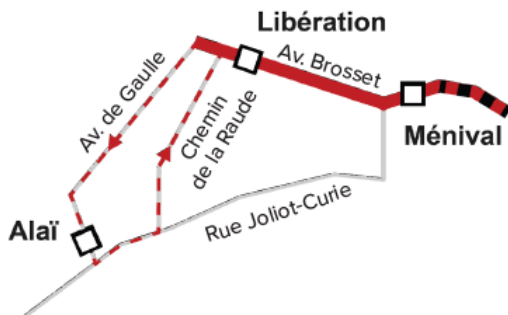
# Tracé à l'ouest

Table n°13

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



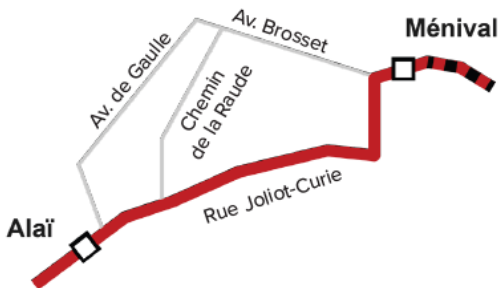
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gestion de l'accessibilité et des rabattements pour arriver au tramway</li><li>• Possibilité de faire circuler les bus et vélos sur la voie de tramway</li><li>• Stations enterrées</li><li>• Nuisances sonores surtout sur les courbes</li><li>• Vibrations au sol</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parking relais (l'implantation, l'accès en amont)</li><li>• Est-ce que Auchan sur l'avenue Brosset va être d'accord sur le stationnement de véhicules sur son parking</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Emprise foncière sur l'avenue CDG</li><li>• Maintien 2 voies de circulation (dans les deux sens)</li><li>• Garantir la sécurité routière pour les voies cyclables</li><li>• Intermodalité voitures (Parc Relais) au terminus Alaiï</li><li>• Accessibilité du TEOL jusqu'à Craponne en vue de l'évolution grandissante des constructions immobilières</li><li>• Stations enterrées</li><li>• Nuisances sonores surtout sur les courbes</li><li>• Vibrations au sol</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Espace sur la voirie</li><li>• Passage des poids lourds</li><li>• Et convois exceptionnels surtout sous le pont sur l'avenue CDG</li><li>• Parking relais pour les vélos et voitures</li></ul>

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

Table n°13

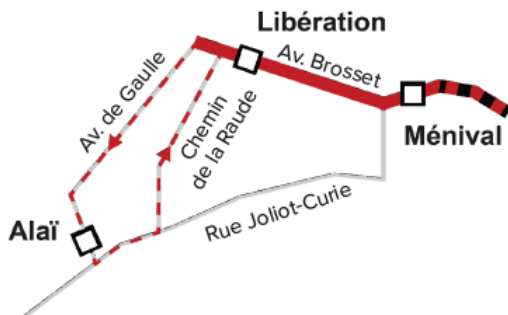
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Réaménagement du carrefour de la Libération
- L'arrêt doit être au niveau du carrefour Ménival pour permettre aux foyers de population de prendre les transports facilement
- Aller vite jusqu'au centre reliant un métro
- Des arrêts intermédiaires sont nécessaires autre Alaiï et Ménival
- Penser à l'impact du bruit

- Quid du chemin de la Raude ? Les emplacements réservés ?

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



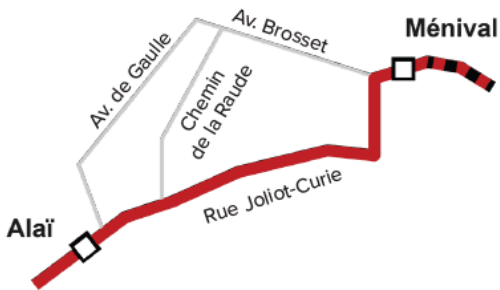
- Aller vite jusqu'au centre-ville reliant un métro
- Nécessité de desservir le centre de Tassin au plus proche et plus de desserte des habitants de Tassin
- Penser à l'impact du bruit

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

Table n°3 A

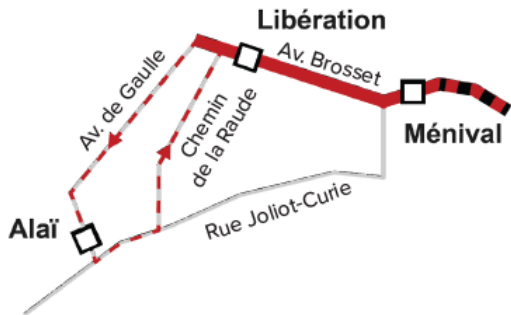
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Stationnement voitures => prévoir un parking relais
- Organiser un déplacement en transport en commun et un parking relais plus dans l'Ouest (Charbonnière) pour éviter le déplacement du flux de voiture vers Tassin
- Possibilité d'une station supplémentaire vers Battières / La Raude
- Si ce projet de tracé était retenu Tassin se trouverait écarté de la ligne !

- Passage de transports lourds avenue Charles de Gaulle ?
- Si Joliot Curie est en sens unique, par où passe la circulation dans l'autre sens ?

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



La variante Libération Alaiï permet de desservir de manière plus centrale Tassin, ses communes et ses écoles  
Quid du stationnement dans ce cas  
Si pas de végétaux sur le projet A, moins d'intérêt

- Quid du stationnement avenue du Charles de Gaulle et chemin de la Raude ?

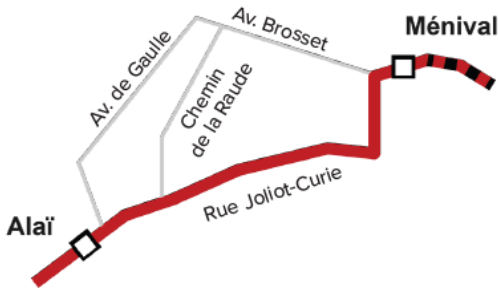
**Variante  
préférentielle**

Un tracé enterré sous Tassin. Merci.

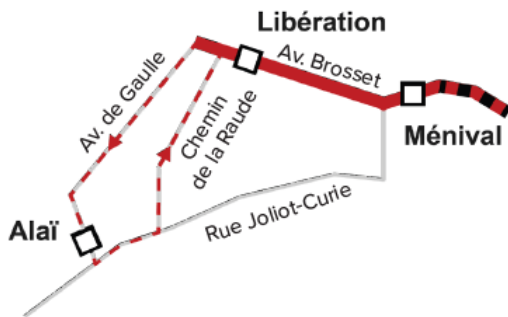
# Tracé à l'ouest

Table n°3 B

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



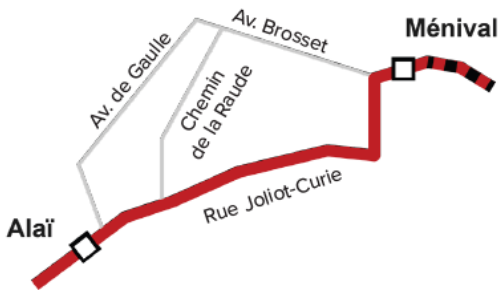
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Le report du trafic sur les autres avenues du centre de Tassin serait préjudiciable</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Que deviennent les lignes de bus actuelles ? C21</li><li>Question de l'insertion</li><li>Que fait-on du périmètre archéologique ? (Voie souterraine sous la rue Joliot Curie)</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Ne pas desservir Libération serait inutile pour Tassin</li><li>Impératif de desservir Libération</li><li>Pourquoi pas une Option C avec :</li></ul> <p>Brosset - Ménival -Libération - Avenue CDG - Alaiï (projet initial mais vu les problèmes avenue Charles de Gaulle on pourrait remettre cette option sur la table)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Que faire des transports poids lourds ?</li><li>Insertion des véhicules sur l'avenue CDG ? Déjà extrêmement complexe de s'insérer</li></ul>

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

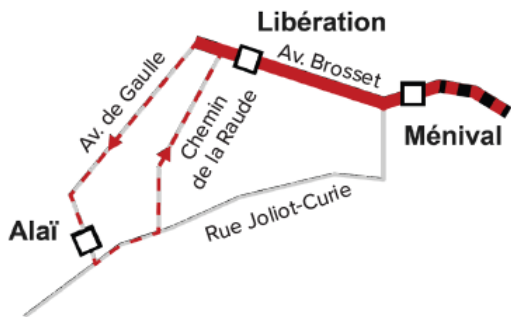
Table n°

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Si le tram ne passe pas par Libération : il y aura des expropriations, moins de personnes concernées, énervements des automobilistes, report des travaux, report des travaux, accidents avec cyclistes et piétons, problèmes d'infiltration d'eau, manque d'apaisement, problème dans plus de 20 ans, impact des fouilles ?

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



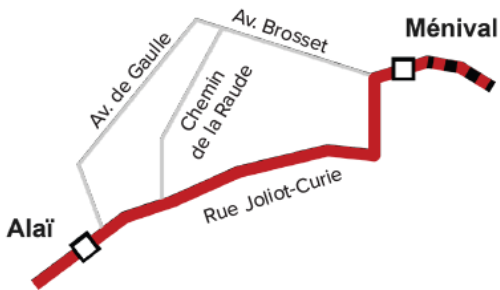
- Limitation circulation des véhicules -> Libération plutôt que Ménival
- Passage par Libération sinon aucun intérêt pour Tassin qui restera engorgé par les véhicules

Variante  
préférentielle

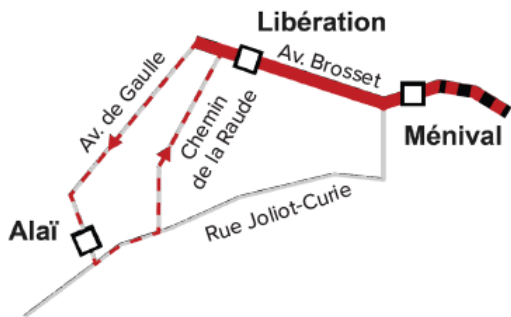
On veut le métro E



Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



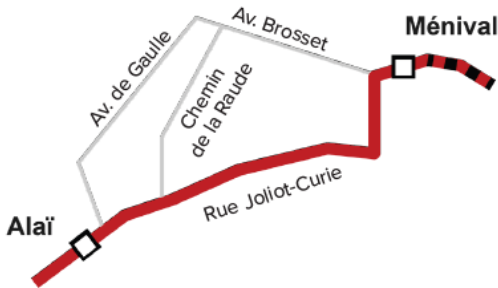
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ménival trop excentré</li><li>• Trop de problèmes sur la rue Joliot Curie</li><li>• Un tram-train qui va à Oullins</li><li>• Mauvaise desserte de Tassin la Demi-Lune</li><li>• Pas de perturbation du trafic intra-Tassin. Joliot Curie est plus large !</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Plus central dans Tassin</li><li>• Moins d'impact pour les voitures, il faut permettre aux voitures de circuler</li><li>• Plus de bus et revoir la desserte sur la commune</li><li>• Il faut passer par Libération</li><li>• Il faut avoir une vision long terme</li><li>• Il faut utiliser le tram-train avec un Ticket Unique de transport</li><li>• Dessert plus importante de Tassin</li><li>• Est-ce qu'on pourra circuler chemin de la Raude ?</li><li>• Camions de livraison de commerçants !</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Si boucle =&gt; Prolongement impossible</li></ul>



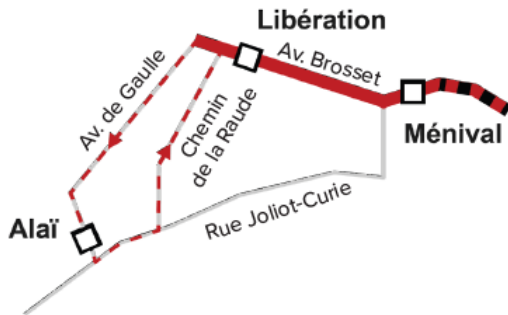
# Tracé à l'ouest

Table n°

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Pourquoi un sens unique Joliot Curie. Où va circuler l'autre sens (descente) ?</li><li>• Que vont devenir les lignes C24 et C21, 1h et 72/73</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coût des expropriations ? Coût total du projet (proche métro)</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Réseau enterré (conditions de réussite)</li><li>• Pas de suppression de bus existants</li><li>• Prévoir des interconnection au-delà de Tassin</li><li>• Qui va circuler sur le chemin de la Raude (vélos, voiture, bus)</li><li>• Quid du passage des bus et riverains sur Brosset</li></ul> <p>Avenue Brosset est très étroite et très empruntée -&gt; Expropriation ? Coût ?</p>	

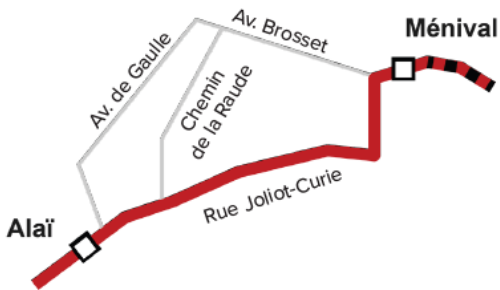
Variante  
préférentielle

Métro +1

# Tracé à l'ouest

Table n°3

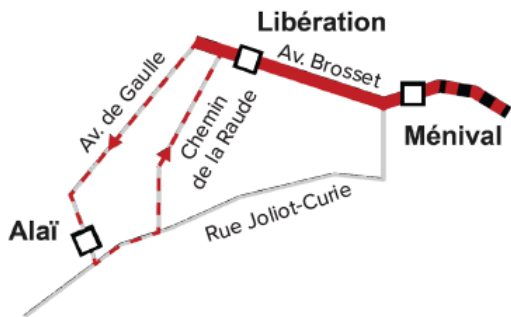
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Ce tracé n'a aucun intérêt pour Tassin car il ne dessert pas la ville (car les habitants ont été complètement oublié)
- Quel tracé est prévu pour les véhicules selon l'hypothèse de la rue Joliot Curie en sens unique et la circulation des bus ?

- Le prolongement de TEOL est-il envisagé ?

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï

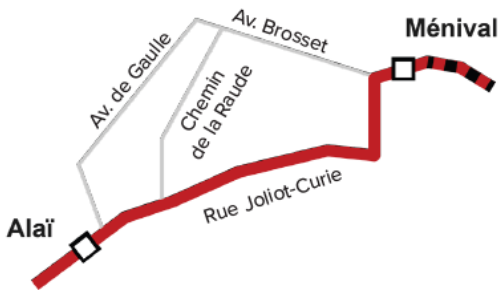


- Ce tracé n'est viable que sur son option enterrée
- Contrainte des passages des poids lourds sur l'avenue Charles de Gaulle
- TEOL doit être intégralement en sous-terrain

- Qui des ponts ferroviaires le projet prévoit des augmentations de largeur d'avenue ?
- Pourquoi TEOL en surface sur Tassin ? La réponse budgétaire n'est pas légitime !

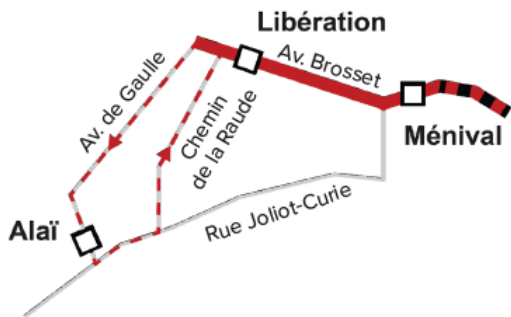
Variante  
préférentielle

Tracé direct Alaiï <> Ménival



- La dimension du chemin de la Raude ne permet pas sereinement d'avoir 1 sens de circulation voiture + tramway + piste cyclable. Alors qu'actuellement 2 voitures ne peuvent pas passer côte à côte ! Chiffrage de l'acquisition de ces parcelles ?
- Comment pouvez-vous annoncer un montant sur un projet non chiffré ?
- Plus compliqué pour les riverains que l'autre option, moins préférable à mon avis

Tracé Ménival > Libération > Alaiï

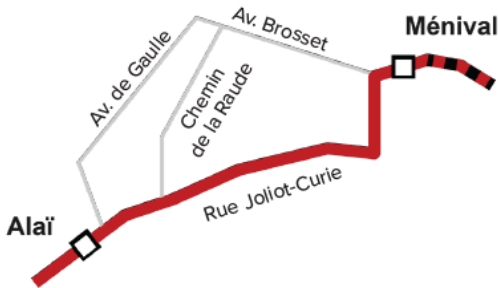


- Passage chemin de la Raude compliqué
- Opportunité voie double tramway sur Charles de Gaulle pour éviter le chemin de la Raude
- Développement historique de l'axe de Gaulle

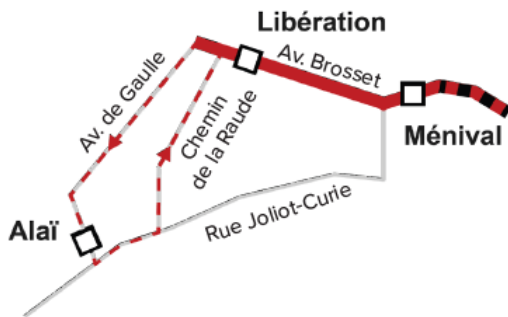
# Tracé à l'ouest

Table n°3

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



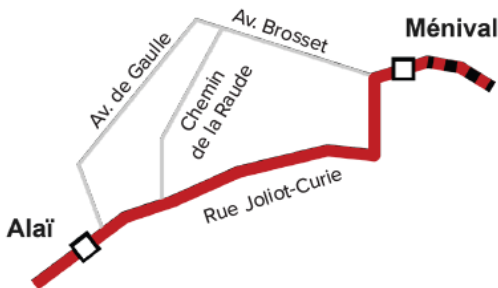
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>• Répondre aux besoins des habitants</li><li>• Tarif unifié entre le Tram-train et les TCL</li><li>• Le "train" est une réalité historique de l'Ouest Lyonnais : 4 gares à Tassin la Demi-Lune.</li></ul>	RER à la lyonnaise : Alaiï / Ménival / Point du Jour / Perrache
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ce métro ou tramway doit en priorité bénéficier à la population de Tassin, donc le trajet A est à exclure. seul le trajet B répond à ce besoin</li><li>• Avancer le surcoût en permanence est une erreur stratégique s'agissant d'un investissement s'amortissant sur minimum 50 ans.</li></ul> <p>=&gt; Conclusion : le métro E était et reste la bonne décision.</p>	

Variante  
préférentielle

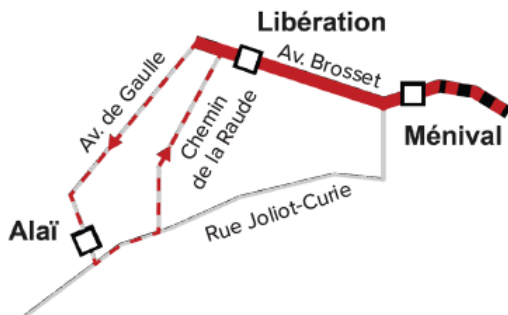
# Tracé à l'ouest

Table n°

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



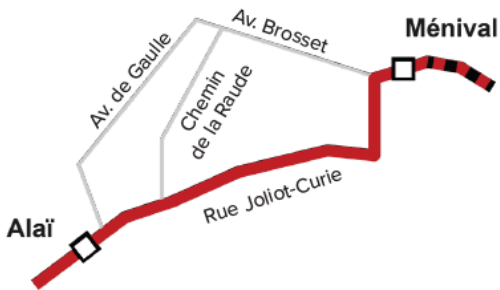
## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Les pompiers sortent en urgence 24h sur 24 de leur caserne avenue Brosset. Si des travaux se font devant leur entrée avec des engins de chantier qui stationnent, terrassement dans la chaussée actuelle comment feront-ils ?</li><li>Si la ligne de tramway existe à cet endroit et qu'il n'y a un accident technique, panne, rupture de courant, arbre de riverain tombé sur la ligne, tramway arrêté devant leur entrée, comment feront-ils pour sortir ?</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>La rue Joliot Curie ainsi que l'avenue Eisenhower de par leurs largeurs permettent mieux l'emprise d'une ligne de tramway que le chemin de la Raude et l'avenue Charles de Gaulle</li></ul>	

Variante  
préférentielle

Tracé direct Alaiï <> Ménival

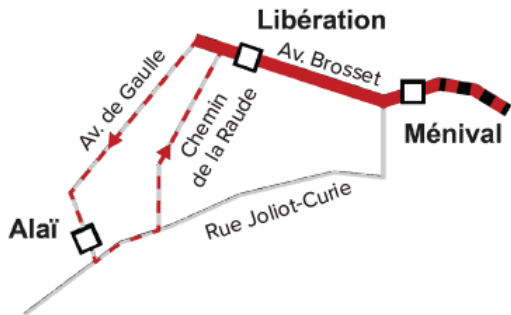


- Tracé direct Alaiï Ménival est le meilleur tracé car le plus fonctionnel par Brosset impacte 3 voies et l'avenue CDG est déjà totalement saturée
- Rue Joliot Curie en sens unique n'est pas possible
- Ne pas desservir Libération serait une grosse erreur

Questionnements complémentaires

Insertion Point du Jour -> Impact sur les places de stationnement et la circulation et sur la place Bénédicte Tessier

Tracé Ménival > Libération > Alaiï

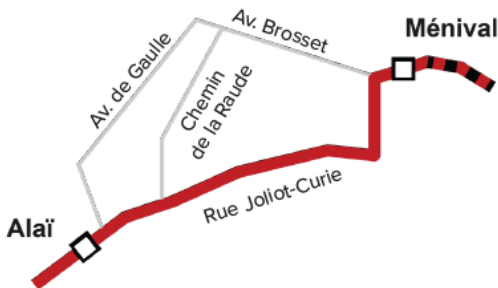


- Maintien des arbres pour l'écologie ! (notamment sur le rond-point d'Alaiï)
- Accès au parc impacté ? Réduction de surface ?
- Il faut desservir Libération (pôle commercial, groupe scolaire Samuel Paty, 5 programmes immobiliers sur l'avenue CDG ...)

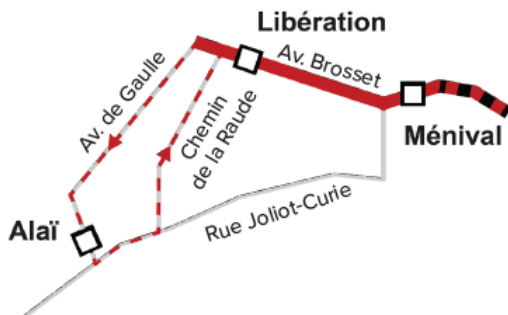
# Tracé à l'ouest

Table n°3

## Tracé direct Alaï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaï

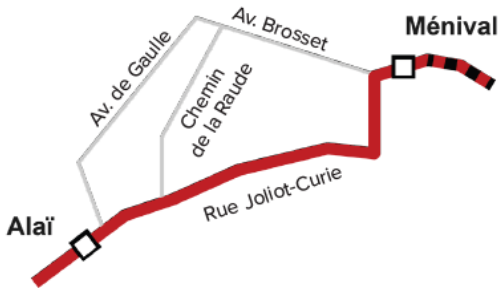


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Aucun de nous n'est pour ce tracé direct par Ménival</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Nous sommes tous pour ce tracé Ménival Libération Alaï</li><li>C'est indispensable que le tracé est soit enterré jusqu'à Alaï pour éviter les inconvénients de rues en sens unique, d'emprises foncières supplémentaires nécessaires.</li><li>Construire un parc-relais à Alaï est indispensable.</li><li>Un trajet permettra de garder les lignes C21-24 qui sont indispensables pour aller à Gorge-de-Loup ligne D</li></ul>	

**Variante  
préférentielle**

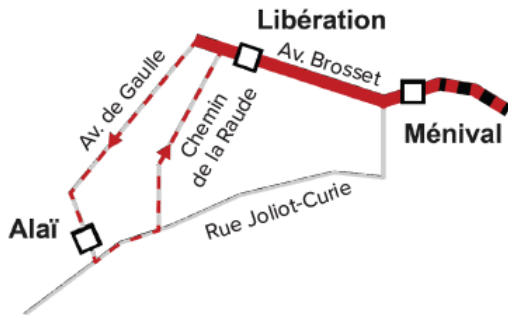
Autre option : développer les voies de bus en site propre : solution beaucoup moins onéreuse.  
(car Tassin centre est à environ 10 minutes du métro ligne D)

Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Voué à l'échec
- Comment assurer un flux voiture entre voie ferrée et chemin de la Raude lorsqu'on est rue Joliot Curie ? Report ?

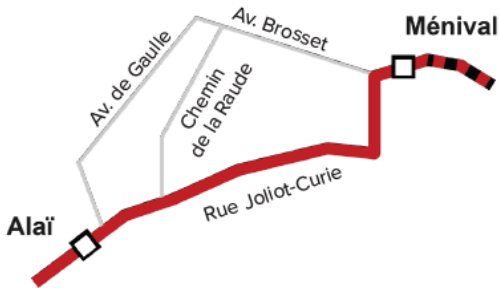
Tracé Ménival > Libération > Alaiï



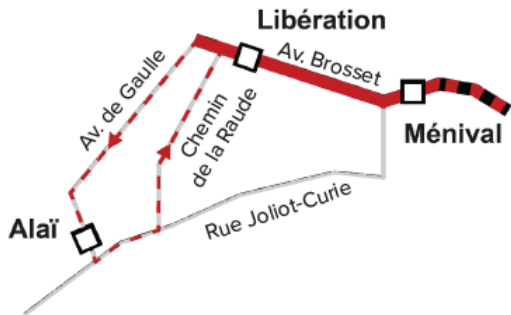
- Voué à l'échec
- Aucun intérêt : il existe un TER qui nous amène au cœur du centre-ville de Lyon.
- Retour au projet du métro E (Francheville – Part Dieu) et non pas Bellecour Alaiï



Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï

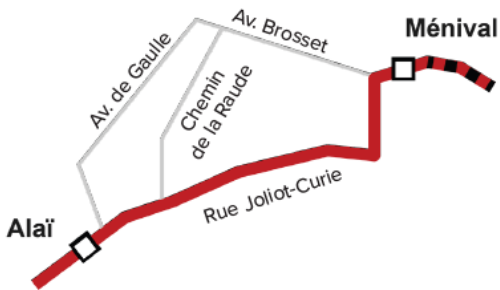


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Faisabilité avec ponts chemin de fer</li><li>Augmentation de population dans toutes les communes de l'Ouest lyonnais -&gt; attractivité vers Alaiï ou Libération problématique</li><li>Avec le flux de voitures sur l'avenue Charles de Gaulle s'il n'y a plus qu'une voie, les voitures vont-elles par passer par des rues comme la rue Misery ?</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Impact du report dans la circulation</li><li>Sur les autres axes de Tassin</li><li>Avenue Misery, rue Francois Mermet, au 11 novembre - &gt; déjà saturés</li><li>Phase de travaux programmée pour au moins 2 ans comment et où se ferait la circulation</li></ul>	

# Tracé à l'ouest

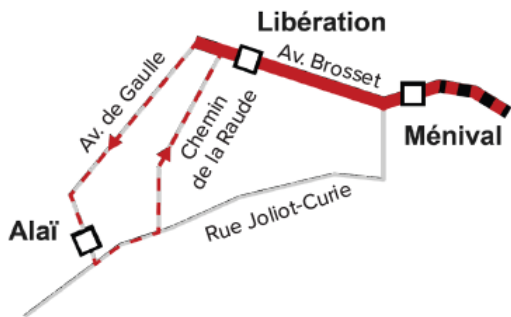
Table n°6

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Nécessité d'un parc relais à Alaiï à bonne échelle
- Prise en compte des passages de convois exceptionnels avenue Charles de Gaulle
- Plan de circulation au niveau du carrefour de la Libération et des rues adjacentes devant prendre en compte la situation actuelle déjà très difficile
- Bonne adéquation entre le nombre d'arrêts, la fréquentation espérée et le temps de voyage
- Crèche du chemin de la Raude -> besoin d'arrêt pour les voitures en dépose-minute pour déposer les enfants.

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



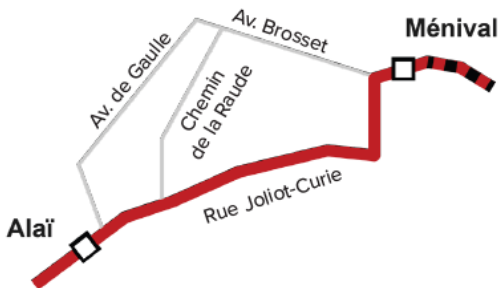
Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

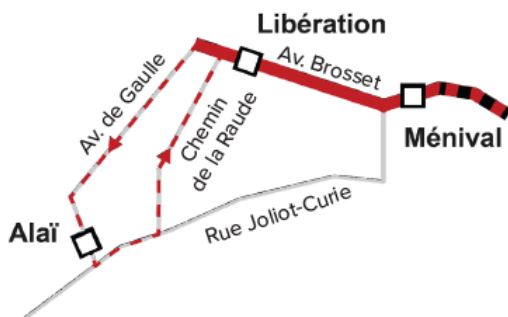
Il n'y a pas de concertation sans dialogue , l'échange oral est indispensable. S'exprimer par écrit muselle la voix des tassilunois

Table n°11

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
Aucun intérêt que des nuisances	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Fréquence</li><li>• Temps très long (trop long, le temps entre deux stations le métro est de 1 à 2 minutes ici on est entre 4 et 5)</li><li>• Il faut enterrer pour fluidifier le trafic</li><li>• Passage par Libération et cours Suchet</li><li>• Chemin de la Raude, une école et une crèche avec les dangers de circulation avec un tram express</li><li>• Impact sur la mairie avec une telle intensité de circulation en surface ?</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quid des convois exceptionnels</li><li>• Des embouteillages, de la pollution</li><li>• Comment accéder en voiture au métro en venant de Craponne ?</li><li>• Prise en charge de la population vieillissante</li><li>• Prise en charge des aléas d'exploitation</li></ul>

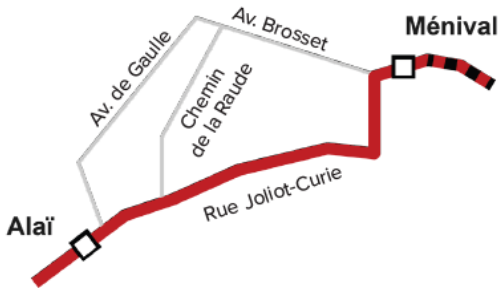
Variante  
préférentielle

Impact du bruit de manière générale avec une telle intensité de circulation en surface ?

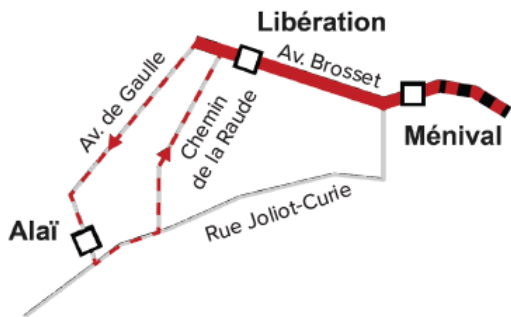
# Tracé à l'ouest

Table n°

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Minimiser voire supprimer les acquisitions financières</li><li>Quel sera le niveau sonore ?</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Minimiser ou supprimer les acquisitions foncières</li><li>Niveau de bruit inférieur ou égal à ce qui existe</li><li>Conserver des places de stationnement</li><li>Ne pas impacter les terrasses</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Nous avons besoin d'informations précises sur l'impact foncier</li><li>Quels biens seront frappés d'alignement ?</li></ul>

## Variante préférentielle

Tramway enterré entre Ménival et Alaiï. Impact moindre ou nul sur le plan de circulation déjà très dense même si on reporte sur le tramway.

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Semble préférable car cela permet l'accès à Confluence et Perrache par le même tram		

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Gain de temps de temps par rapport à l'autre option pour se rendre dans l'hypercentre</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Engorgement au niveau de Perrache</li></ul>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>Engorgement au niveau de Perrache</li><li>Perte de temps pour arriver dans le centre-ville</li></ul>	Comment maintenir l'accès au parking de confluence dans des conditions acceptables ...

Option par cours Suchet



Volonté que le TEOL aille jusqu'à Jean Macé sans rupture de charge

Option par rue Montrochet



Par cette option, beaucoup plus de gens seraient concernés



Option par cours Suchet



- Pas beaucoup de gain de temps VS le bus (C21)

Option par rue Montrochet



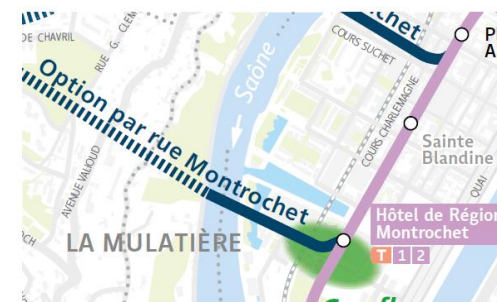
- Pas intéressant pour les Tassilunois
- Pas assez de monde intéressé



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Le plus rapide des 2 options pour se rendre à Lyon Part Dieu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les deux tracés ne desservent pas le centre et font rallonger le temps de circuit</li><li>Saturation du trajet Archives</li><li>Perrache avec T1 et T2</li></ul>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>Encore plus long</li><li>Ne dessert pas le centre de Lyon directement</li><li>Saturation du trajet Hôtel de Région - Perrache avec T1-T2</li></ul>	

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Temps de trajet réduit par rapport à l'autre option</li><li>Liaison vers le métro A plus directe et plus rapide</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Pourquoi un raccordement à Bellecour n'est pas proposé ?</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Et si on attendait un changement de majorité à la Métropole et au Sytral pour relancer un projet qui ait du sens ? Un métro par exemple.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>On débouche sur un tram ... avec un temps de trajet non optimisé</li></ul>	

Option par cours Suchet



- Terminus Jean Macé
- Plus court pour accéder à Perrache / Bellecour / Part Dieu

=> Gain de temps

- Quid des sorties de bus du dépôt de Perrache
- Nous regrettons le tracé qui devait desservir Bellecour directement

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



- Activités de loisirs
- Rejoindre Gerland / Lyon 7
- Augmentation du temps de trajet

- Peu d'attractivité sur la Confluence
- Très peu de personnes vont proportionnellement travailler dans ce secteur. Cette desserte ne sera qu'un point de passage.

Option par cours  
Suchet



Option par rue  
Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Dessert la Région, le centre commercial, et les activités culturelles. Également les centres économiques du secteur</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>5 minutes de trajet en plus, mais est-ce vraiment un problème ?</li></ul>	

Option par cours Suchet



- Rapidité pour atteindre Perrache et le centre-ville
- Liaison plus facile avec le métro A
- Très bonne chose de ne pas avoir à descendre pour aller à Perrache

- La Confluence est encore plus délocalisée

- Maintenir les accès de circulation autour des dépôts de bus TCL
- Métro ou tramway, la longueur des rames et la fréquence sont la variable d'ajustement de l'augmentation de voyageurs
- Amplitude 4h30 / 23h30 à élargir un peu

Option par rue Montrochet



- Dessert le musée de Confluence
- Favorise le tourisme
- Et certains travailleurs
- Dynamiser les infrastructures commerciales de la Confluence
- IDEM ci-dessus pour accès sans descendre jusqu'à Perrache

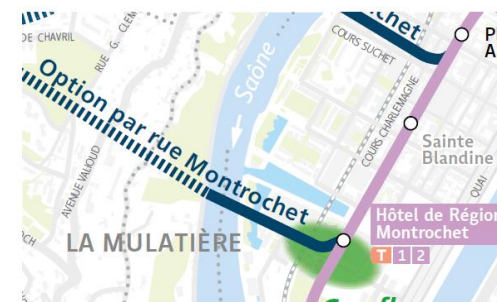
- Trajet un peu plus long



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Plus vite en centre-ville</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Nous ne voyons pas d'inconvénients</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Nous voulons nous connecter efficacement au réseau de métro ? Pour aller facilement dans toute la ville ! Nous voulons sécuriser les flux vers les stations de tram ! Depuis Curie, le centre de Tassin, Atrium etc.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Moins vite en centre-ville</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Préoccupation de Tassin n'est pas d'aller à Confluence, nous voulons aller Rue de la République ou à Part Dieu</li></ul>	

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Pourquoi ne pas prolonger plus à l'est en incluant le T2 ?</li><li>Grange-Blanche, Centre Berthelot etc...</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Pas de gain de temps pour rejoindre Bellecour ou Part-Dieu</li></ul>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>Pas de gain de temps pour rejoindre Bellecour ou Part-Dieu. Rajout de 4 minutes sur cette option par rapport au cours Suchet</li></ul>	

Option par cours Suchet



- Peu importe tant qu'il passe par Perrache
- Trajet plus rapide par Perrache (moins d'arrêts)
- Meilleure option pour tout enterrer ! Vive le métro E !

- Quid de la saturation T1-T2-TEOL ?

Lien avec le tram-train

Option par rue Montrochet



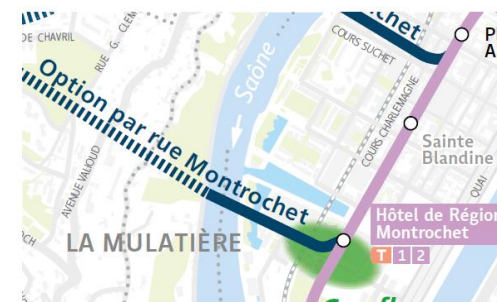
- Intérêt de passer par Confluence
- Une bonne option
- Opportunité pour ceux qui travaillent sur Confluence



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Gain de temps de trajet -&gt; Jean Macé et Part Dieu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le devenir de la route de Brignais si le projet B est retenu ? Pensez-pas sacrifier le temps de trajet pour les automobilistes qui seront obligés de contaminer le quartier (tracé à l'Ouest)</li></ul>	

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Besoin plus important de transport vers Perrache</li><li>Peut-on connaître le coût du percage du tunnel, sous la colline de Sainte-Foy ? Et cela a-t-il été pris en compte, dans vos prévisions que nous communiquiez</li></ul>		TEOL doit aller au moins jusqu'à Jean Macé (correspondance ligne B)

Option par cours Suchet



- Plus rapide pour Perrache
- Accès plus central

- Ne dessert pas le quartier Confluence

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



- Accès direct à Confluence et Perrache
- Desserte cours Charlemagne
- Augmentation de la fréquentation

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Plus rapide pour aller dans la presqu'île et la connexion SNCF</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Moins de station desservie</li><li>Moins bonne desserte</li><li>Doublon avec les lignes de bus qui vont déjà à Perrache depuis l'Ouest (C21,55)</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Plus de stations desservies notamment un accès à Confluence qui est difficile en voiture</li><li>Permet donc de desservir ce quartier extrêmement excentré</li><li>Nouvelle opportunité de transport</li><li>Accessibilité PMR</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Plus lent pour le reste de Lyon</li></ul>	

Option par cours Suchet



Nous sommes 9/9 pour le passage par Cours Suchet pour réduire le temps de trajet vers Jean Macé

Avantage : réduction des temps de trajet

Option par rue Montrochet



Inconvénient : augmentation du temps de trajet

Option par cours Suchet



- Desserte directe de la gare de Perrache

Option par rue Montrochet



- Aucun
- Du temps supplémentaire non bénéfique pour les utilisateurs



Option par cours Suchet



Plus rapide pour aller prendre le train à Perrache

Option par rue Montrochet



Avec cette option possibilité d'aller à Confluence par Perrache

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°12

Si l’option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• P+R</li><li>• Rabattement vers Mont du Lyonnais</li><li>• Terrain Pont Alaï? Indispensable</li><li>• Parking gare de Tassin la Demi-Lune</li></ul>	

Si l’option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?



# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°8

Si l’option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Développer une vraie intermodalité TEOL/TTOL</li><li>• Renforcer les lignes vers l'ouest mais maintien nécessaire des lignes existantes vers Gorge de Loup qui reste beaucoup plus central que le projet Perrache (C21 et C24)</li></ul>	

Si l’option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<p>Impératif de conserver les lignes fortes de bus C24/C21. Pour les usagers qui viennent des communes comme la Charbonnière, les lignes 98 et 64 circulent à faible fréquence. Il faut augmenter si il n'y a pas de métro.</p> <p>Quid de la tarification unique TCL/SNCF pour développer l'usage du Tram-train</p> <p>-&gt; Ligne Alai - Gorge de Loup existante ! Mais 1 train toutes les deux heures ...</p>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°9

Si l’option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Si l’option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver la ligne C21 et l'arrêt de bus Libération à destination de Gorge de Loup (Aller/Retour)</li><li>• Option chemin de la raude : quel est le projet de lignes de bus ?</li><li>• Un arrêt est-il prévu ?</li></ul>

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver les lignes de bus C21 qui va vers Gorge de Loup</li><li>• Augmenter la fréquence des lignes de bus passant par Libération</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°13

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte du chemin de la Raude puis rue du Professeur Deperet puis chemin des Ifs en piste cyclable</li><li>Parking relais très important à Alaï</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>A pieds</li></ul>

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte de la rue François Mermet et Chemin Finat-Duclos par piste cyclable pour desserte des quartiers Aigas - Grand Bois.</li><li>Parking Relais à Alaï pour les habitants de Craponne et communes plus à l'Ouest.</li></ul>

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Augmenter significative ment la fréquence du tram-train</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°14

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sur la station d'Alaï avoir un parc relais massif pour les personnes qui viennent des vallons Lyonnais</li><li>• Parking Relais aux extrémités actuellement des lignes C24/73 pour limiter les voitures vers Alaï</li><li>• Augmentation de la fréquence des bus</li></ul>	

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Libération peut aussi devenir un point de rabattement pour les lignes venant d'Ecully Charbonnières</li></ul>

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bus de grande capacité</li><li>• Maintien de bus vers le métro malgré 1 possibilité de changement avec le tramway</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3A

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements  
vers le Métro D (Gorge  
de Loup) ?

--

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Développer les bus</li><li>• Création d'un parking relais mais où ? Alaï ?</li><li>• Garages à vélo fermés à clé et surveillés aux stations de métro et de tramway.</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3B

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Faire plusieurs petits parc relais plutôt qu'un grand</li><li>A pied ou en vélo ou en bus depuis Tassin ou Curie : particulièrement si le tramway ne passe pas par Libération, comment accéder en sécurité à Alaï ?</li><li>Question des lignes de nuit ! (ou tard)</li><li>Créer des trottoirs sécurisés</li><li>Pistes cyclables sécurisées</li><li>Navettes de bus entre le centre de Tassin et Alaï</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Sur Joliot Curie le tramway passe sans s'arrêter c'est dommage !</li></ul>

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Quelle connexion entre le chemin des Tuileries (commerces) les écoles du centre de Tassin et la station Libération ?</li><li>Sécurisation des trottoirs et flux sur Charles de Gaulle Nord ?!</li><li>Pourquoi Passage par la Raude ? Grande boucle De Gaulle puis Curie.</li></ul>

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°15

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Parkings relais à Alai</li><li>• Renforcer les lignes de bus (5, 14)</li><li>• Un métro qui fonctionne enfin !</li></ul>	

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°1

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
Garder, renforcer l'offre sur Gorge de Loup ! Améliorer le rabattement Tassin sur TEOL Attention à ne pas mettre de parc relais à l'intérieur de Tassin Parc relais à créer sur Craponne ou Rond-Point à Alaï	

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Garder/renforcer l'offre au Nord de Tassin</li><li>• Rabattre Tassin sur TEOL</li><li>• Il faut des voies de bus</li><li>• Un parc relais doit être accompagné de bus</li><li>• Vélo -&gt; non. Dangereux et trop sportif</li><li>• Améliorer la fréquence des bus</li><li>• Une meilleure amplitude horaire</li><li>• Des bus qui iraient avec TEOL</li><li>• Aménager des rames spéciales pour les vélos/</li></ul>

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bus 86</li><li>• Bus 98</li><li>• Faire un tram ou un bus sur site propre</li><li>• Garder les voies en site propre sur Joliot Curie</li></ul>



# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°7

Si l’option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Comment sera aménagé la route de Brignais ?</li></ul>

Si l’option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintenir le bus C24</li><li>• Création d'un parc relais</li><li>• Etendue vers la station d'Alaï pour ceux qui viennent de l'Ouest Lyonnais (Craponne, Crézieu, Vaugneray et Brindas)</li><li>• Pourquoi le terminus d'Alaï et non Craponne ou Francheville ?</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Un parc relais sera-t-il prévu pour permettre aux habitants de Craponne, Grézieu ...</li><li>Va-t-il être prévu et où ? Le secteur d'Alaï semble être déjà trop bâti pour cela</li><li>La solution est de prolonger TEOL par Alaï vers Craponne</li><li>Qu'en est-il du viaduc qui pourrait être envisager pour désengorger les "S" de Craponne ?</li></ul>	

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Un parc relais à Tassin va provoquer un étranglement total, surtout dans les S de Craponne</li><li>Le Parc Relais doit être en amont d'Alaï pour désamorcer l'engorgement de Tassin</li></ul>

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Le rabattement vers la ligne D est essentiel</li><li>Il faut maintenir le réseau existant voire en augmentant la capacité ou fréquence (en particulier ce C24 déjà surchargé en heure de pointe)</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Si l’option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Parc relais où ? Combien de places ? C'est vital notamment pour les voitures électriques</li><li>• Quel financement ? Chiffré</li></ul>	

Si l’option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Si l’option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>Augmentation desserte TER</li><li>Où se gareront les milliers de gens qui viennent de Craponne, Grezieux, Francheville, etc. ?</li><li>Si le projet desservait plus largement Tassin n'arriverions nous pas à un transport de beaucoup plus de personnes ? Ne pourrait-on pas avoir un passage enterré dans la partie la plus centrale de Tassin</li></ul>	PAS DE PARC RELAIS HIDEUX

Si l’option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>TER</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Développer les bus vers Alaï</li><li>• Tout en gardant les lignes C21 et C24 vers Gorge-de-Loup pour garder un bon accès à la ligne D de métro</li></ul>	

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?

--

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lignes 72 avec fréquence beaucoup plus rapide</li><li>• Maintenir les bus C21 et C24 vers Gorge-de-Loup pour permettre et maintenir l'accès rapide à la ligne D</li><li>• Maintenir le bus 98 vers Gorge-de-Loup</li><li>• Tassin est déjà végétalisé et il est inutile de prévoir la végétalisation des rues</li><li>• Il est beaucoup plus important de garder les voies pour les bus C21 et C24 vers Gorge-de-Loup</li><li>• Budget à prévoir davantage pour les bus car nous avons assez de végétalisation</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Il faut un grand parc relais à Alaiï</li><li>• Les comportements peuvent évoluer et les automobilistes abandonner dès qu'ils en auront la possibilité</li><li>• Sous quelle forme sera ce parking ? Enterré ou non ?</li><li>• Pensons à la nature présente qui sera sacrifiée</li></ul>	

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Garder le parc relais</li></ul>

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Déviation des lignes de bus (86,98, 55 ...) de l'avenue de la République vers Libération</li><li>• Parc cyclable important pour les habitants de l'Ouest du tassin + piste cyclable pour y parvenir (8 mai, route de Brignais ...)</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l'option directe est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Elargir le tunnel des deux côtés pour augmenter la cadence des tram-trains.</li></ul>

Si l'option par Libération est retenue :

Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Un parc relais est indispensable !!</li><li>• Un vrai pôle intermodal à Alai, une gare sur le parking d'Auchan Ménival + immeubles de logement</li></ul>