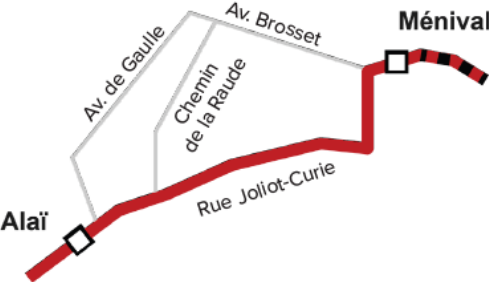


Opportunité du
projet

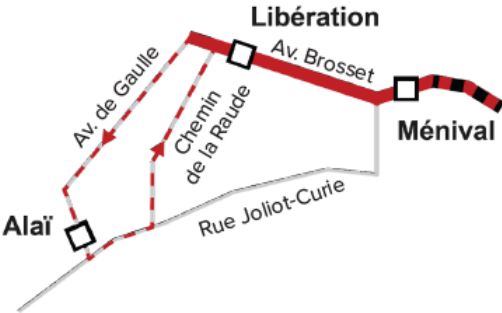
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



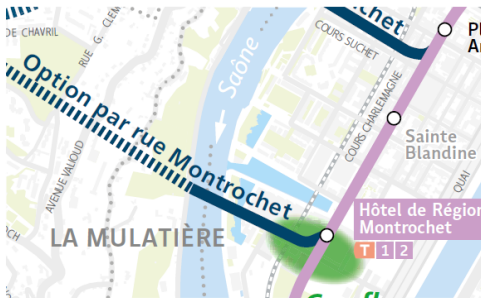
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires

Variante
préférentielle

Option par cours
Suchet



Option par rue
Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l’option directe est retenue :

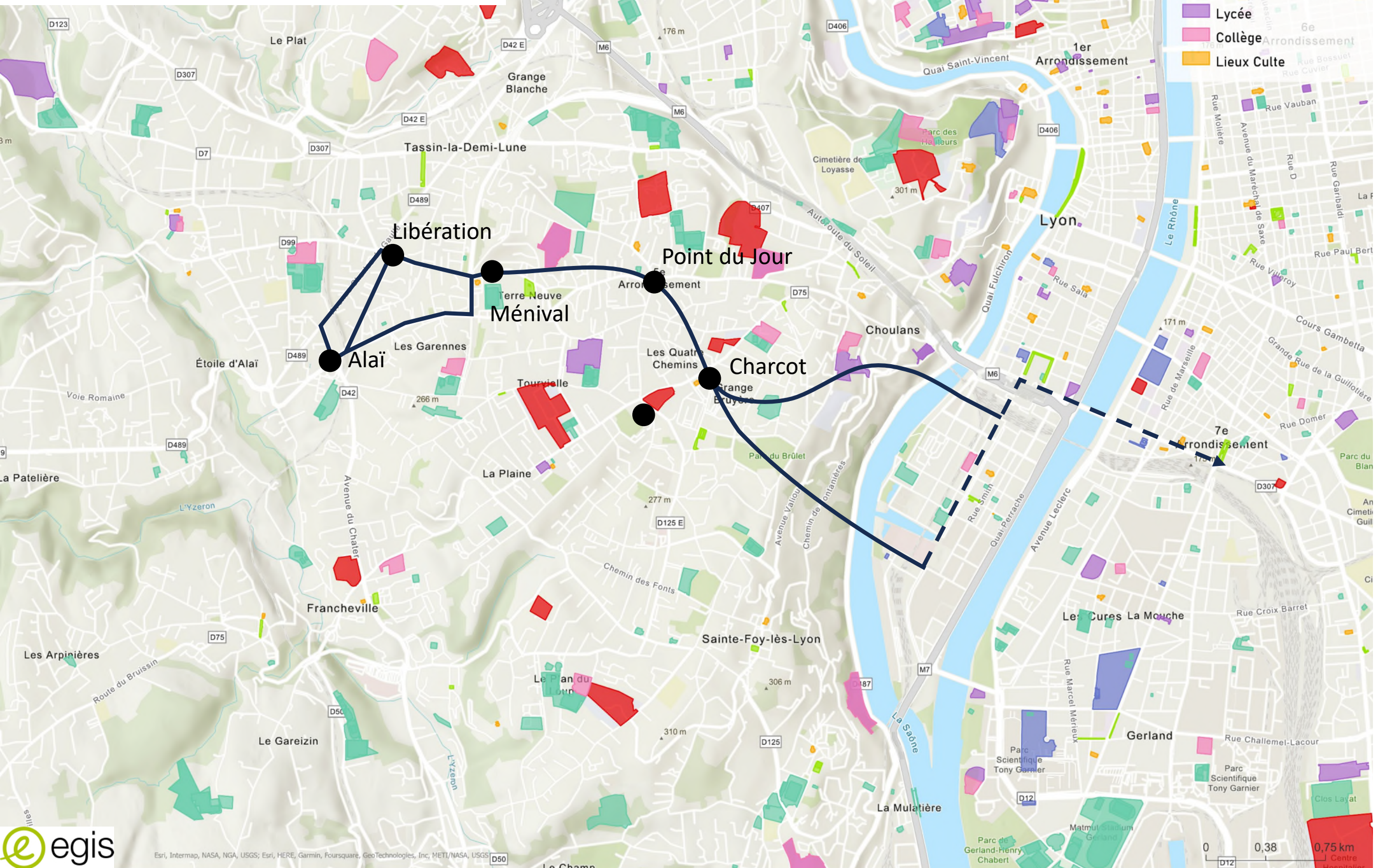
Comment se rabattre vers TEOL ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?	Comment se rabattre vers TEOL depuis Libération ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Si l’option par Libération est retenue :

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

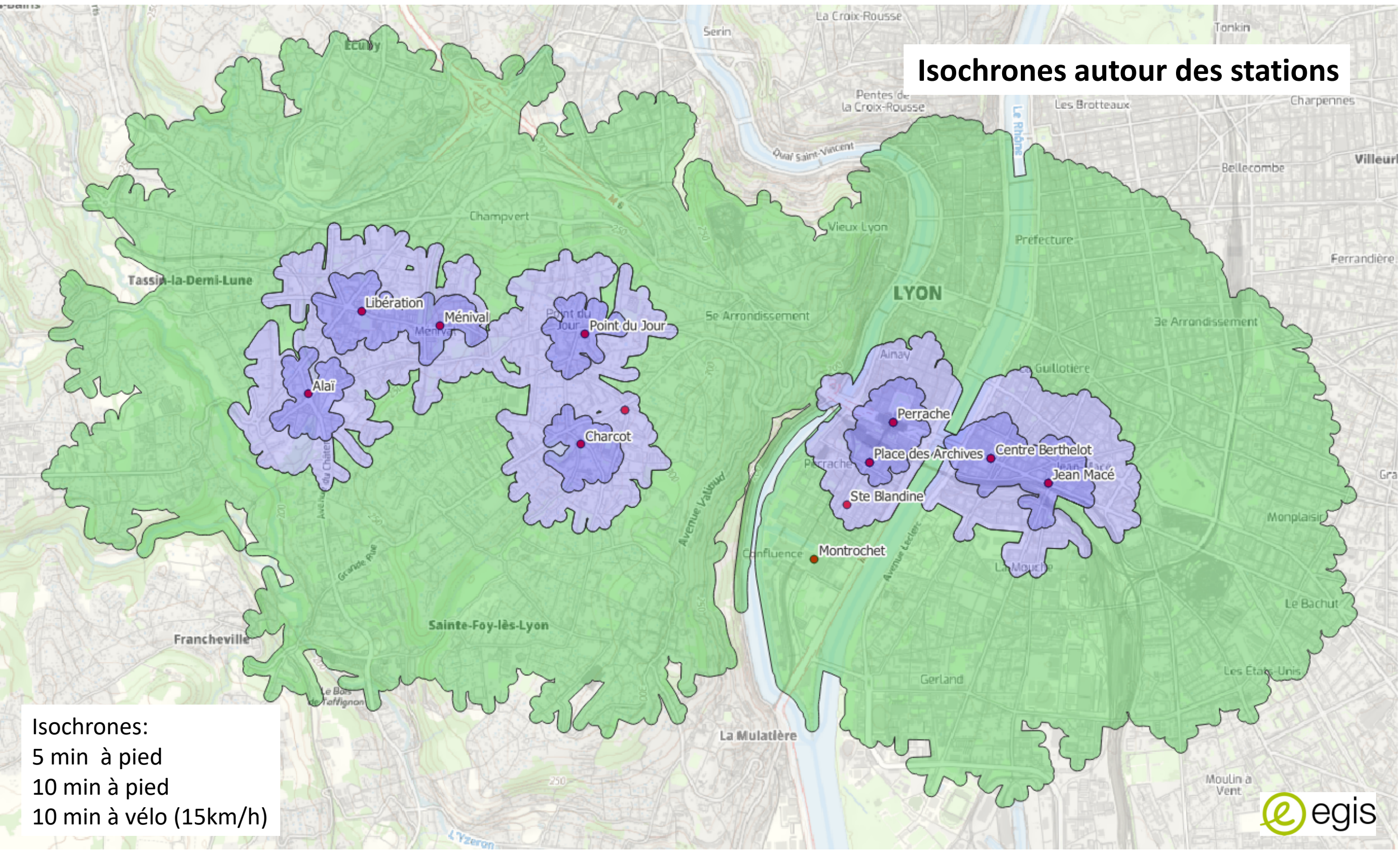
Quels rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup) ?

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



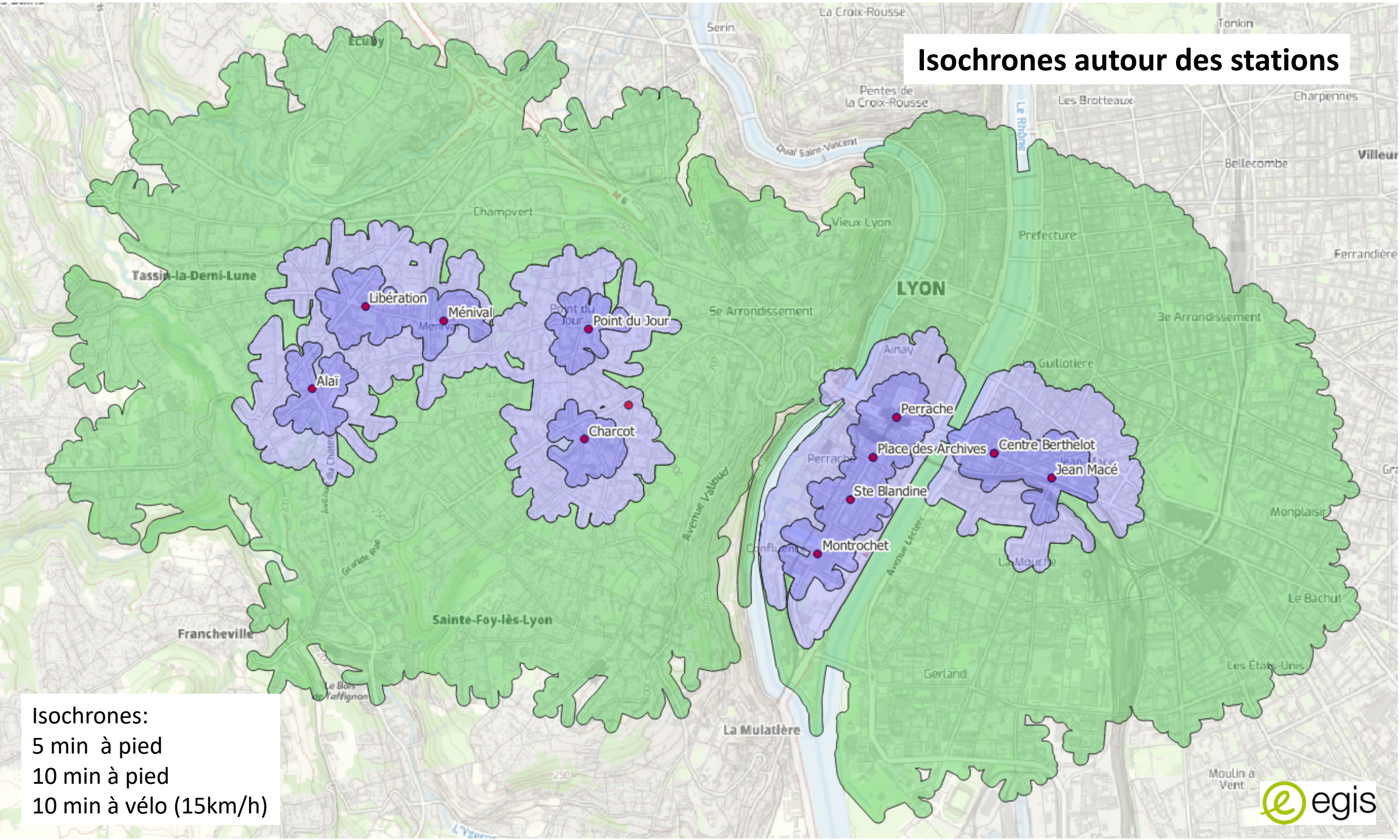
Isochrones autour des stations

Isochrones:
5 min à pied
10 min à pied
10 min à vélo (15km/h)



Isochrones autour des stations

Isochrones:
5 min à pied
10 min à pied
10 min à vélo (15km/h)



Options du tracé à l'ouest

Synthèse de l'analyse multicritères des options proposées

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

Options à l'est du tracé

Synthèse de l'analyse multicritères des options proposées

	Option cours Suchet	Option rue Montrochet
Longueur du tracé	Même longueur de ligne nouvelle en surface.	Même longueur de ligne nouvelle en surface.
Temps de parcours Alaï ⇄ Jean Macé	21 minutes.	25 minutes.
Centralités desservies	2 : Perrache et Jean Macé.	3 : Confluence, Perrache et Jean Macé.
Fréquentation attendue sur l'ensemble de la ligne depuis Alaï (avec desserte de Libération) pour les déplacements interne ou en lien avec le plateau du 5 ^e et les centralités adjacentes	40 000 à 55 000 voyages/jour entre Alaï et Jean Macé.	40 000 à 55 000 voyages/jour entre Alaï et Jean Macé.
Incidence sur la circulation routière	Réduction du nombre de voies de circulation si station sur le cours Suchet au niveau du cours Charlemagne.	Peu d'incidence.
Incidence sur la végétation	Des arbres à abattre cours Suchet et sur le quai des Étroits au niveau de l'ouvrage.	Tête de tunnel dans un espace boisé.
Incidence sur le stationnement	Suppression de l'ensemble du stationnement cours Suchet (80 places environ).	Pas d'offre actuellement.
Focus techniques	Tête de tunnel et franchissement de la Saône proches des habitations et en hauteur. Présence de réseaux complexes. Reconfiguration et réaménagement de la station Place des Archives.	Insertion architecturale et paysagère dans le grand paysage des balmes, proximité monument historique.
Coût	L'option par le cours Suchet représente un surcoût d'environ 80 millions d'euros par rapport à l'option par la rue Montrochet.	
Principaux avantages	Desserte rapide de Perrache et meilleur temps de parcours vers la ligne B du métro. Meilleure fréquentation depuis l'ouest.	Meilleure fréquentation. Desserte de Confluence. Coût optimisé.
Points d'attention	Moins bonne desserte de Confluence. Complexité technique de la tête de tunnel. Complexité d'insertion (arbres / franchissement / tête de tunnel).	Allongement du temps de parcours.