



# Réunion publique communale

Iris, Francheville  
6 décembre 2023



## **Préambule**

### **Animation**

Coline Grégoire

### **Intervenants**

Michel Rantonnet, Maire de Francheville  
Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités  
Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL Mobilités  
Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités  
Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités  
Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains  
Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains  
Maéva Wane, Chargée de relations riverains  
Jérémy Simon, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail  
Delphine Dionis Du Séjour, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail  
Céline Boivin, Assistant à maîtrise d'ouvrage concertation Egis Conseil  
Tom Nasr, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil  
Ines Kismoune, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

### **Garant nommé par la CNDP**

Jacques Finetti

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

**Nombre de participants :** environ 110

## Ouverture de la réunion

L'animatrice ouvre la réunion publique en remerciant les participants pour leur présence. Elle présente les règles du jeu de la soirée, à savoir :

- Dialogue et écoute, en respectant les prises de paroles de chacun
- Recueil des questions et contributions, en particulier lors du temps de tables-rondes
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

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

Via un sondage à main levée, l'animatrice demande aux participants de quelle commune ils sont originaires. Une grande majorité d'entre eux habitent Francheville. Quelques participants habitent à Tassin-la-Demi-Lune, Craponne ou Grézieu-la-Varenne.

Elle donne ensuite la parole à Michel Rantonnet, Maire de Francheville, à Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités puis à Jacques Finetti, garant de la CNDP.

## Propos introductifs

### **Michel Rantonnet Maire de Francheville**

Il remercie les Franchevillois pour leur mobilisation et les invite à participer autant que possible à cette concertation préalable. Il indique que les élus de Francheville ont participé à tous les comités de suivi sur le projet TEOL.

Il rappelle qu'en 2019, la concertation préalable sur le Métro E avait également largement mobilisé et que le projet avait obtenu l'adhésion des Franchevillois. Il regrette que la mandature actuelle ait abandonné ce projet.

Concernant le projet TEOL, il regrette qu'il ne desserve pas Francheville. Il estime que si le prolongement à Bel-Air et à Craponne n'est pas acté par SYTRAL Mobilités, le projet n'attirera que très peu de Franchevillois. Il demande ainsi à SYTRAL Mobilités de considérer les enjeux suivants :

- Proposer une offre de mobilité collective supplémentaire pour l'ouest lyonnais sans réduire la circulation automobile sur la rue Joliot-Curie
- Prendre en compte la contrainte du relief de l'ouest lyonnais et permettre un investissement supplémentaire pour créer une artère de transport collectif qui ne contraigne pas les déplacements quotidiens
- Intégrer à la concertation le dernier kilomètre de TEOL en souterrain comme il l'est jusqu'à Lyon 5e
- Lancer un plan Métro qui intègre les frontières de la Métropole qui seront bientôt des quartiers de Lyon avec des besoins en transport en commun dépassant les capacités actuelles

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

Il rappelle les objectifs de la concertation préalable et de la réunion de ce soir : discuter de l'opportunité du projet. Il indique d'ailleurs que si une majorité d'avis sont contre le projet, SYTRAL Mobilités pourra décider de le remettre en question, comme il l'avait fait pour le Transport par Câble en 2022.

Il précise que les collectivités vivent depuis plusieurs années avec des budgets restreints. SYTRAL Mobilités n'est pas épargné par ce contexte. Pour autant des investissements importants ont été décidés pour les 20 prochaines années, à hauteur de 7,5 milliards d'euros. Il rappelle que les projets de métro sont très coûteux et c'est pourquoi SYTRAL Mobilités a fait le choix d'alternatives moins coûteuses, comme le projet TEOL, en partie enterré, en partie aérien, comme cela se fait dans de nombreuses villes dans le monde.

Il souhaite que cette soirée puisse permettre à chacun d'exprimer son avis et rappelle que l'écoute sera totale.



## **Jacques Finetti, garant désigné par la Commission nationale du débat public**

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

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

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

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

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

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

## **TEOL : de quoi parle-t-on ?**

### **Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL Mobilités**

*Visionnage de la vidéo de présentation du projet.*

Sonia Turmel présente le projet et ses principales caractéristiques.

## **Temps d'échange**

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

- **Un habitant de Francheville demande si dans le cas de l'option A (option directe entre Alaï et Ménival), des conflits d'usages ne sont pas à prévoir au niveau des différents carrefours (Joliot Curie et Ménival notamment). Par ailleurs, il s'interroge sur la possibilité d'accueillir une nouvelle ligne de tramway au niveau de la station Perrache où circulent déjà deux lignes aujourd'hui.**

Jean-Charles Kohlhaas précise qu'au niveau de Perrache, seules deux lignes de tramway circuleront, car il ne serait pas possible de faire circuler 3 lignes de tramway en garantissant une bonne fréquence. Plusieurs options sont à l'étude et impacteront la ligne T2 :

- Une seule ligne : Alaï <> Saint Priest : sans rupture de charge à Jean Macé
- Réaliser un ou des chevauchements partiels entre T2 et TEOL, avec une remontée de TEOL plus à l'est

Concernant les difficultés d'insertion du tramway dans l'espace public, notamment là où circulent aujourd'hui beaucoup de voitures, il rappelle que l'objectif de ces lignes de transport en commun est de permettre un report modal, et de faire diminuer le nombre de voitures individuelles.

Pour compléter, Sarah Emmelin, chef de projet, précise que les problématiques actuelles sur les carrefours sont bien prises en compte dans les études en cours. Des comptages ont notamment été faits en septembre pour affiner la connaissance du fonctionnement actuel. Ces résultats seront ensuite projetés à 2030/2040, en ajoutant le projet TEOL (et le report modal attendu), ainsi que les mesures d'accompagnement (aménagements cyclables et réorganisation du réseau de bus qui permettront de renforcer le report modal et d'apaiser les carrefours). Cette étude est actuellement en cours. Des éléments supplémentaires sur le fonctionnement des carrefours, pourront être présentés lors de l'atelier technique organisé le 30 janvier 2024.

### ■ Un habitant de Francheville / Bel-Air demande si un parc relais vélos est prévu à Alaï.

Jean-Charles Kohlhaas indique que cela est à l'étude et ces réflexions font partie intégrante de la concertation. Aussi, il invite les participants à l'exprimer lors des tables rondes. Il rappelle qu'avec TEOL, Alaï va devenir un pôle d'échanges multimodal avec de nombreuses lignes de bus, des aménagements cyclables et également le Tram Train de l'Ouest Lyonnais. Un parc relais voitures est aussi en questionnement et soumis à la concertation.

### ■ Intervention d'Emilie Mammar, Adjointe déléguée à la voirie, aux déplacements et nouvelles mobilités à Francheville.

Elle rappelle l'importance de cette concertation pour les Franchevillois et pour le bassin de vie de manière plus large. Elle remercie l'ensemble des participants d'être venus échanger sur ce nouveau projet de transport structurant dans l'ouest lyonnais. Elle rappelle que les Franchevillois se sont toujours largement mobilisés pour les concertations qui ont eu lieu ces dernières années sur les projets de mobilités. Après l'échec du projet de Métro E, après le projet de Transport par Câble qui ne répondait pas aux besoins des administrés, avec le développement souhaité du Tram-Train qui n'avance pas aussi vite que prévu, elle rappelle l'importance des contributions de chacun pour que les Franchevillois ne regrettent pas les décisions qui seront prises.

Pour Emilie Mammar, le projet TEOL arrive à Francheville et relie en 20 minutes le centre de Lyon et concerne donc les Franchevillois. Le territoire souffrant d'un déficit considérable en transports en commun, elle considère qu'il est urgent de trouver une solution structurante pour les mobilités au risque que la commune s'isole du reste de la Métropole. Selon elle, au regard de l'attractivité donc de la démographie qui augmente et des contraintes de la ZFE., seule une offre de transport en commun ambitieuse et attractive permettra de répondre aux besoins.

C'est pourquoi elle demande à chacun de se mobiliser pour défendre les libertés individuelles en matière de déplacement. Elle invite les participants à enrichir le projet de toutes leurs remarques, quelles qu'elles soient. Elle rappelle également que la qualité de la connexion avec ce nouveau mode de transport sera essentielle pour ne pas saturer la commune d'un trafic de transit vers la future station Alaï. L'amélioration des dessertes de transports en commun ainsi que les accès vélos, piétons et les zones de stationnement seront ainsi essentielles dans les réflexions.

Elle rappelle que ce sont les contributions exprimées qui permettront au projet de répondre aux attentes des habitants, car tout est encore possible à ce stade de la concertation.

Jean-Charles Kohlhaas précise que plusieurs scénarios ont été étudiés pour ce projet, y compris un scénario en souterrain jusqu'à Alaï. Ce dernier présentait deux inconvénients majeurs : son coût d'environ 300 millions d'euros supplémentaires (qui obère la possibilité de développer d'autres projets sur le territoire de la Métropole), et la possibilité future de permettre un prolongement de TEOL, plus complexe en souterrain qu'en surface.

## Les tables rondes

L'animatrice présente le déroulé et les objectifs du temps de travail en tables rondes. Les tables sont animées par un représentant de SYTRAL Mobilités. Les participants sont répartis en 17 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les options de tracé à l'est
- Les options de tracé à l'ouest
- Les rabattements vers les lignes structurantes
- Le pôle d'échange multimodal d'Alaï

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

Le sujet de l'opportunité est au cœur de la concertation préalable. L'ensemble des tables s'est exprimé sur le sujet. Le projet n'est pas remis en question. Au contraire, il est considéré par les participants comme nécessaire voire indispensable pour offrir une nouvelle desserte structurante à l'ouest lyonnais, notamment car il permet des temps de parcours garantis pour rejoindre le cœur de la Métropole.

Cette opportunité est toutefois assortie de plusieurs conditions de réussite, évoquées dans un grand nombre de tables :

- la nécessité d'un prolongement à Bel-Air / Craponne, terminus considéré comme plus pertinent qu'Alaï,
- la nécessité de développer TEOL en complémentarité avec l'amélioration du Tram Train de l'Ouest Lyonnais (augmentation de la fréquence, tarification unique, etc.),
- la nécessité de maintenir voire d'améliorer l'offre de bus sur le secteur (fréquence et amplitude).

Plusieurs tables ont évoqué le regret qu'ait été abandonné le projet de Métro, mode de transport considéré comme moins contraignant pour la circulation et permettant des temps de parcours plus rapides. De plus, la possibilité de proposer un tramway en totalité souterrain sur le secteur ouest a été évoquée à plusieurs reprises.

### **Synthèse des options de tracé à l'est (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Deux options de tracé sont proposées à l'est : l'une passant par le Cours Suchet, et l'autre par la rue Montrochet. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

- Tracé par le cours Suchet

Les participants considèrent cette option comme intéressante pour rejoindre Perrache et les autres centralités de Lyon (Bellecour, Part-Dieu) plus rapidement.

Cependant, pour cette option, plusieurs participants évoquent le fait que le sud de la Confluence ne sera plus desservi que par le T1, ce qui dégrade l'offre actuelle. Par ailleurs, le surcoût de cette option est mentionné à plusieurs reprises.

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants ont soulevé que l'option par la rue Montrochet permet une bonne desserte de la Confluence : centre commercial, Hôtel de Région et bureaux, pôle culturel (Musée, La Sucrière). Par la Rue Montrochet, la connexion vers Gerland, pôle d'emplois important, via le T1, serait également plus simple et plus rapide. Cette option permettrait de ne pas créer de rupture de charge entre Jean Macé et Confluence et ainsi conserver l'offre de desserte actuelle. Les participants indiquent également que la passerelle modes doux aurait plus d'intérêt à cet endroit, notamment si elle permet de cheminer jusqu'à la colline.

Toutefois, les participants notent que ce tracé serait plus long pour rejoindre les centralités de Perrache et Part-Dieu. Cette option a recueilli plus d'intérêt pour les participants présents lors de la soirée.

- Echanges toutes variantes confondues

Quelle que soit l'option retenue, les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé à l'est :

- La création ou l'amélioration des cheminements piétons et cyclables aux abords des stations
- La nécessité de repenser le pôle d'échange de Perrache (gestion des flux piétons, amélioration des quais notamment)

### **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 et leurs questionnements et inquiétudes.

- Tracé direct entre Ménival et Alaï

Les participants se sont interrogés sur cette option qui implique la mise à sens unique de la rue Joliot Curie. Dans ce cadre, ils ont évoqué plusieurs inquiétudes :

- Le report de circulation sur l'avenue Charles de Gaulle
- Les reports de circulation sur les voies parallèles et les petites rues attenantes
- Les accès au périphérique, au Tunnel de Fourvière et à l'autoroute
- La saturation du trafic routier dans le secteur
- Le fonctionnement des carrefours, qui sont nombreux à traverser, notamment les carrefours Ménival / Eisenhower et Joliot Curie / les Batières
- Les nuisances sonores liées au passage du tramway
- Le passage des convois exceptionnels dans le secteur

Parmi les avantages de cette option, les participants ont relevé :

- Un gain de temps et un trajet plus direct
- Un passage par Joliot Curie libérerait l'avenue Charles de Gaulle et l'impact pour l'accès à l'autoroute leur paraît moins important

Enfin, les participants ont évoqué un certain nombre de conditions de réussite pour un passage du tramway entre Alaï et Ménival en passant par la rue Joliot Curie :

- La nécessité de maintenir le double sens sur la rue Joliot Curie
- La nécessité de créer des places de parking réservées aux riverains
- La possibilité d'ajouter un arrêt sur la rue Joliot Curie
- Le maintien des bus dans le secteur
- La création d'un parc relais
- L'amélioration des cheminements piétons

- **Tracé avec une station à Libération**

Les participants se sont interrogés sur cette option qui implique un passage en voies dissociées sur l'avenue Charles de Gaulle et sur le Chemin de la Raude. Dans ce cadre, ils ont évoqué plusieurs inquiétudes :

- Le fonctionnement du carrefour Libération, qui risque d'être saturé
- L'insertion du tramway chemin de la Raude, très contraignant pour les habitants (suppression du stationnement, bruit, foncier)
- La mise à sens unique de l'avenue Ménival et l'accès aux commerces, à la MJC et aux habitations
- Le passage des poids lourds et des convois exceptionnels
- Les expropriations nécessaires pour insérer le tramway
- Les accès au périphérique, au Tunnel de Fourvière et à l'autoroute

Parmi les avantages de cette option, les participants ont relevé :

- Un impact moins important sur la circulation puisque que les sens de circulation sont maintenus, notamment sur Charles de Gaulle
- Une meilleure desserte pour les tassilunois grâce à l'arrêt supplémentaire de Libération
- Une plus grande proximité avec le quartier de l'Horloge et ses commerces
- Un tracé qui permet de simplifier le fonctionnement du carrefour Ménival
- Des voies dissociées qui permettent de réduire les nuisances sonores

Toutefois, plusieurs participants ont noté que ce tracé avait l'inconvénient de rallonger le temps de trajet.

Enfin, les participants ont évoqué un certain nombre de conditions de réussite pour un passage du tramway par Libération :

- La nécessité de maintenir le double sens pour les voitures, sur tous les axes
- La création d'un P+R au Tupinier de Craponne pour éviter un phénomène d'entonnoir à Alaï
- La création de places de parking réservées aux riverains pour ceux qui n'ont pas de garage

- **Echanges toutes variantes confondues**

Quelle que soit l'option retenue à l'ouest, les participants ont également évoqué les sujets suivants :

- Être vigilant concernant la mise à sens unique de l'avenue Ménival pour ne pas dégrader l'accès aux commerces, à la MJC et aux habitations
- Pouvoir mettre les vélos dans le tramway
- Augmenter les fréquences du tramway
- Maintenir les bus qui desservent finement le secteur ouest, notamment ceux qui permettent de se rendre à Gorge de Loup
- Requalifier la rue Joliot Curie

Enfin des alternatives ont été proposées par plusieurs participants :

- Faire sortir la trémie aux Battières plutôt qu'à Ménival
- Enterrer la ligne sur tout le secteur ouest, jusqu'à Alaï
- Faire passer le tramway en voie double sur Charles de Gaulle et ainsi éviter un passage sur le chemin de la Raude
- Faire une boucle en voies dissociées : Brosset > Charles de Gaulle > Joliot Curie et ainsi éviter un passage sur le chemin de la Raude





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

Dans le cas où le projet serait confirmé par SYTRAL Mobilités, les participants ont été invités à s'exprimer sur les rabattements (à bus, à pied, à vélo) qu'ils souhaitent pour rejoindre les nouvelles stations mais également les stations existantes des lignes structurantes (ligne B et D).

- **Rabattements vers la station Alaï**

Pour rejoindre la nouvelle station TEOL à Alaï les participants ont exprimé les besoins suivants :

- Créer une navette locale directe vers Alaï depuis les différents quartiers de Francheville
- Créer des sites propres pour les bus qui desservent le secteur d'Alaï
- Augmenter la fréquence des bus (ligne 14, ligne C24, ligne C21 notamment) et leur donner la priorité aux feux
- Créer un P+R vélos et un P+R voitures à Alaï
- Créer un P+R voitures à Craonne Tupinier
- Améliorer les dessertes cyclables vers Alaï, aujourd'hui dangereuses
- Permettre une bonne connexion avec le TTOL, et mettre en place un billet unique entre les deux
- Maintenir la ligne 2EX
- Développer la ligne LEOL, et notamment prolonger son site propre

- **Rabattements vers la station Ménival**

Pour rejoindre la nouvelle station TEOL à Ménival les participants ont exprimé les besoins suivants :

- Renforcer les lignes 14, C21 et C24
- Créer une interconnexion C24 / Métro

- **Rabattements vers la station Charcot**

Pour rejoindre la nouvelle station TEOL à Charcot les participants ont exprimé les besoins suivants :

- Fiabiliser le C20 et le C20E et en augmenter la fréquence
- Donner la priorité aux feux et mettre en place des couloirs bus pour le C20
- Créer une bonne interconnexion entre la ligne 14 et le C20

- **Rabattements vers le Métro B (Oullins)**

Pour rejoindre le métro B à Oullins les participants ont exprimé les besoins suivants :

- Passer la ligne 14 en voie réservée et augmenter sa fréquence et son amplitude horaire
- Raccourcir la ligne 14 dont le temps de trajet est long
- Donner la priorité aux feux aux bus

Certains participants ont évoqué qu'il serait plus simple d'avoir un bus rapide vers le terminus de Saint-Genis car Oullins est saturé.

- **Rabattements vers le Métro D (Gorge de Loup)**

Pour rejoindre le métro D à Gorge de Loup les participants ont exprimé les besoins suivants :

- Passer la ligne 14 en voie réservée et augmenter sa fréquence et son amplitude horaire
- Maintenir le C24 et augmenter sa fréquence

- Maintenir les ligne C21/C20 et 2EX
- Améliorer l'utilisation du site propre LEOL, emprunté par certaines lignes comme la C24 en heure de pointe
- Revoir le fonctionnement du P+R qui est saturé et fermé le dimanche
- Autres rabattements évoqués
  - Depuis Brignais : tram-train à intensifier et à associer avec le réseau TCL
  - Depuis Plan du Loup : créer une desserte bus vers la nouvelle station Charcot

**Synthèse des échanges sur le pôle d'échanges multimodal d'Alaï (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Dans le cas où le projet serait confirmé par SYTRAL Mobilités, un nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM) sera créé à Alaï. Les participants ont été invités à s'exprimer sur l'opportunité de ce PEM et sur les modes et services de mobilités qu'ils souhaitent y voir intégrer.

Le PEM d'Alaï est considéré par les participants à l'unanimité comme nécessaire voire indispensable pour permettre un rabattement vers TEOL.

Concernant les modes et services à intégrer, les participants ont exprimé les besoins suivants :

- Pour les transports en commun :
  - Assurer un bon rabattement en bus depuis Alaï pour éviter la saturation des voitures
  - Augmenter les fréquences et amplitudes horaires des bus, en lien avec les amplitudes de TEOL
  - Assurer la priorité aux bus et tramways
  - Concernant le Tram train de l'Ouest Lyonnais (TTOL), de nombreuses fois évoquées :
    - Permettre à SYTRAL Mobilités de prendre la compétence d'exploitation du TTOL et l'intégrer au réseau TCL
    - Avoir une tarification unique entre le TTOL et le réseau TCL
    - Créer une bonne interconnexion entre TEOL et le TTOL
    - Retravailler la gare d'Alaï, peu visible en lien avec le PEM
- Pour les voitures :
  - Créer un parc relais voitures, accessible à tous. Concernant la capacité de ce parc relais, plusieurs participants ont évoqué la nécessité qu'il soit suffisamment dimensionné et éviter qu'il soit trop vite saturé comme c'est le cas à Gorge de Loup ou à Vaise. D'autres participants demandent en revanche un petit parc relais pour éviter les flux massifs de voitures vers Alaï. Plusieurs participants ont évoqué la nécessité de créer un parc relais voitures plus en amont d'Alaï, à Craponne Tupinier par exemple, pour éviter la saturation du secteur.
  - Inciter au covoiturage (aires réservées)
  - Intégrer un dépose-minute
  - Créer des cheminements sécurisés
- Pour les modes actifs :
  - Créer un parc relais vélos et trottinettes bien sécurisé
  - Créer des cheminements sécurisés et suffisamment dimensionnés
  - Permettre d'embarquer les vélos dans le tramway
  - Installer des stations de Vélo'V y compris avec des vélos électriques dans les différents quartiers de Francheville pour se rendre à Alaï en vélo
- Pour les piétons :
  - Créer des cheminements sécurisés et confortables



- Autres sujets abordés :
  - Accompagner la création du PEM par la mise en place de commerces, qui permettent de créer une centralité et de renforcer la sécurité
  - Conserver et/ou améliorer la végétalisation
  - Conserver un accès sécurisé à la piscine, notamment pour les enfants

## Conclusions

### **Jacques Finetti, garant de la CNDP**

Il considère que la soirée a été productive. Il remercie les participants d'être venus nombreux et d'avoir travaillé de manière collaborative. Il les invite à poursuivre leurs contributions lors des prochains temps de rencontre, mais également via les outils de recueil en ligne (avis et questions), jusqu'au 5 février 2024.

### **Michel Rantonnet, maire de Francheville**

Il souligne que les débats ont été constructifs et fluides, et que les enseignements sont nombreux. Il cite Victor Hugo pour conclure « tant que le possible n'est pas fait le devoir n'est pas rempli ».

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

Il indique avoir circulé pendant le temps d'atelier entre les tables et entendu des demandes qui sont partagées par SYTRAL Mobilités, notamment le développement de l'offre du Tram Train de l'Ouest Lyonnais ainsi que l'augmentation des fréquences et des amplitudes des bus sur le secteur de l'ouest lyonnais. Il remercie l'ensemble des participants pour leur participation active ainsi que pour la qualité des échanges. Il rappelle que l'ensemble des contributions seront analysées par SYTRAL Mobilités et clôt la réunion.

## Opportunité du projet

- Il y a une nécessité de desservir le territoire.
- Ce projet permet une connexion à Confluence, c'est nouveau et positif.
- Nous regrettons le projet de Métro E.
- Ce projet ne va pas forcément réduire les temps de parcours « longue distance » mais le timing est garanti et la fréquence aussi. Un projet qui va jusqu'à Craponne est plus pertinent.
- Possibilité de charger les vélos dans les rames.
- Bonne signalisation entre les voies pour les voitures, les voies cyclables et les passages piétons partout.

## Opportunité du projet

- Bonne idée globale. 800 M€ permet la faisabilité. Mode structurant, complétant les lignes D et B (à améliorer)
- Bonne idée mais il ne va pas assez loin (arrêt Alai).
- Problème étroitesse pour le tram train si la station est du côté Aquavert pour changement de bus
- Condition de développement du tram/train: élargissement du tunnel et doublement des voies, billet unique pour occasionnels en correspondance.
- Solution B plus simple pour le fonctionnement de la circulation générale et meilleure desserte de Tassin
- Bonne idée vers Jean Macé
- Prévoir une grande taille des véhicules (43 mètres et plus) – (300 personnes)
- Améliorer l'interconnexion avec le tram-tram

## Opportunité du projet

- Garder la desserte de bus actuelle
- Francheville le haut et le Bas : connexion à Charcot en bus
- Impossible de rejoindre Oullins actuellement, d'où l'intérêt d'une connexion à Confluence et Jean Macé pour avoir accès à la Part Dieu
- Nécessité d'une bonne connexion à Charcot C20/TEOL
- Amélioration de TTOL : véritable attente. Tarification et fréquence
- Demande d'une variante enterrée pour ne pas avoir d'impact sur la circulation à Joliot Curie ni sur le carrefour Libération

## Opportunité du projet

- Oui pour désengorger.
- Opportunité du projet mais jusqu'à Craponne, Grézieux, Francheville-le-haut
- Oui mais le métro est mieux pour répondre aux besoins de développement du territoire
- Si on veut privilégier l'utilisation des TC, il faut un rabattement des bus et des piétons, pas nécessairement de P+R.
- Oui à condition d'insérer de larges zones de stationnement payant.
- Oui, accroître la fréquence des bus.
- Oui, à condition d'accord entre le Sytral et la Région pour développer le Tram-train.
- Intermodalité avec le Tram-train à la condition qu'il y ait un plan rail, intermodal avec un ajout de lignes sur le Tram-train

## Opportunité du projet

- Projet intéressant si le prolongement vers Craponne est proposé (au moins jusqu'à Tupinier : nœud de soutien vers Brindas et Leclerc ou Mont du Lyonnais ou hôpital Chairal)
- Dommage d'avoir un temps de parcours trop long vers Part Dieu
- Importance de desservir
- Questionnement sur le mode tramway avec des exemples d'exploitation, risque de problème sur le carrefour Ménival, plus de bruits que les trains.
- C24 trop plein donc utilisation TTOL



## Opportunité du projet

- Projet indispensable
- Si les liaisons de bus sont augmentées et qu'il y ait une amplitude horaire suffisante pour ne pas prendre la voiture
- Envisager l'extension vers Craponne (espace Antoine Charial pour P+R ou extension)
- Souterrain plus apprécié
- Plutôt option Provinces pour Charcot

## Opportunité du projet

- Projet opportun
- Une solution pour l'Ouest Lyonnais
- Gain de temps
- Fréquence
- Amplitude importante
- POUR le projet
- Unanimité pour le projet
- Il faut faire vite avant la fin du mandat
- Renforcement du tram-train, rachat par le Sytral

## Opportunité du projet

- Obligation d'avoir TEOL pour éviter de ne finalement rien avoir
- Souhait de se projeter tout de suite vers le prolongement notamment vers Craponne
- Le passage en surface réduit les stationnements et les voies de circulation. Or s'il est vrai qu'une partie des trajets voiture se reporteront sur TEOL, il n'en demeure pas moins que la circulation voiture totale ne diminuera pas car il y a de plus en plus d'habitants
- La desserte inter banlieue a-t-elle été prise en compte ? Il n'y a pas que la desserte du cœur de Lyon
- A une époque où on parle de RER pour toutes les grandes villes, TEOL paraît très peu ambitieux
- Un transport lourd existe avec le tram train : aucun lien n'est fait → opportunité de connexion
- Flux important du fait du report et de l'attrait
- Desserte de Tassin centre absente, dommage
- Opportunité de faire un tunnel mode donc en parallèle ?
- Quid des RER métropolitains : mutualisation des projets

Indispensable mais maintien et renforcement des lignes de bus existantes (C20, C24, 14)

Opportunité du projet

## Opportunité du projet

- Préférence pour métro : vivre avec son temps
- Sauvegarde de la vallée de Francheville :
  - Avis très favorable
  - Métro : ne se fera jamais
  - Il faut une ligne forte
  - Option B à l'ouest
  - opposé aux zone relais car font venir les voitures → P+R en amont d'Alai, au Tupinier. Laisser la voiture avant TEOL.
- TEOL fait mieux que les trams actuels car moins d'arrêts
- Le métro n'arrivera jamais, le tram est + certain
- Anticiper la croissance démographique à long terme → Métro A par exemple est sous dimensionné aujourd'hui
- Tunnel sous Fourvière, TEO (tunnel est-ouest) étaient visionnaires → Il faut maintenir la circulation routière pour faire respirer l'économie locale :
  - Aller dans les commerces
  - Livraisons

## Opportunité du projet

- Pas de changement sur trafic de l'avenue du Chater
- Transformer le TER en Tramway (Francheville impacté)
- Pourquoi privilégier une arrivée Tram à Alai et pas jusqu'à Bel Air (entrée Craponne). Il faut le prévoir dès maintenant afin de désengorger Alai Tassin. Une arrivée à Alai est complètement irréaliste.
- Nous ne sommes pas convaincus que le TEOL va réduire le trafic en surface. Nous pensons au contraire qu'il va l'augmenter en particulier aux heures de pointe
- Nous trouvons le tramway accidentogène : risque d'accidents pour les voitures, les vélos, les piétons, les trottinettes
- Grosse inquiétude concernant l'arrivée de tout l'ouest sur Alai

## Opportunité du projet

Projet opportun sur les raisons suivantes :

- limiter le trafic routier des véhicules légers de plus en plus dense
- amélioration de l'offre de transport public en dehors des heures de pointe
- diminution et maîtrise du temps de trajet jusqu'au centre-ville

Indispensable : transports saturés, peu de mobilité en 2023 dans l'ouest  
Multimodalité importante : Amélioration tram Train ouest Lyonnais

Quid de la desserte fine de Francheville, intégration avec autres transports (2 bus pour aller de Francheville le Haut à Alaï C20E+14=

Indispensable à l'unanimité  
Tracé ouest : question sur l'aspect aérien (intégration dans voirie)  
Prolongement futur Craponne ou avenue du Chater  
PEM indispensable

Opportunité du projet



- Opportunité du projet

- Projet utile dans sa globalité mais qui aurait pu aboutir sur le secteur de Craponne afin d'anticiper l'augmentation de la population pour les prochaines années. Prolonger à Craponne à partir de 2037 est une perte de temps. Dommage de ne pas utiliser la ligne T1 par TEOL afin d'aller directement à Part Dieu, permettant ainsi d'accéder aux 2 grandes gares lyonnaises sans report de charge. La ligne T2 pourrait finalement avoir un terminus à Debourg.
- Quid des voyageurs qui souhaitent aller à Part Dieu via le terminus à Jean Macé si la ligne B est en panne. Si le TEOL utilise le trajet du T1, aucune crainte en cas de ligne B arrêtée.
- Poursuivre le TEOL sur la ligne T1 permettrait d'ouvrir une liaison directe avec le Rhône-Express et d'aller jusqu'au campus de la Doua.

## Opportunité du projet

- Opportun que si arrêt à Libération
- Opportunité du projet si des dessertes amènent des voyageurs des communes alentour, voire prolonger tout de suite le projet jusqu'à Craponne pour éviter que les voitures arrivent jusqu'à Alai. Pourquoi ne pas faire le prolongement du métro B, gare d'Oullins jusqu'à l'Alai et Libération ?
- Opportunité du projet : créer une grande boucle avec une voie rue Joliot Curie (et ne pas supprimer un sens de circulation voiture) et une voie avenue Charles de Gaulle – Ne pas utiliser la rue de la Raude.
- Ou faire une double voie avec Charles de Gaulle (ne pas utiliser la rue de la Raude).

## Opportunité du projet

- Unanimité sur la nécessité du projet
- Unanimité sur la question de savoir pourquoi le tracé n'est pas souterrain de Alai jusqu'à la Presqu'île : à partir du moment où un tunnelier est mobilisé pour une partie souterraine, le coût marginal en souterrain jusqu'à Alai devrait être réduit, les coûts de mobilisation du tunnelier deviendra alors amorti sur la totalité du trajet.
- Il serait cohérent de prolonger le projet jusqu'à Bel-Air / Craponne
- Tarification unique à défaut raisonnable sur le tram-train pour ouvrir la mobilité depuis Brignais

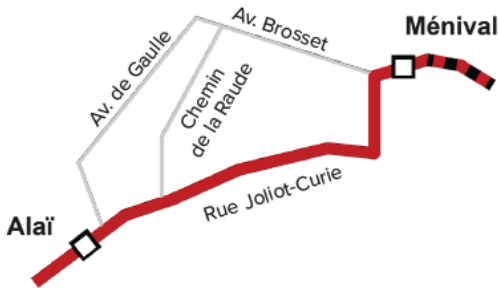
## Opportunité du projet

- Moins bien que le métro : arrive 2 ans plus tard, moins capacitaire, plus bruyant (sur la partie aérienne)
- Bonne opportunité, transport qui franchit efficacement la colline
- Un prolongement directement à Bel-Air / Antoine Charial serait plus pertinent y compris pour le PEM
- Concertation trop compartimentée : chacun donnant son avis selon ses centres d'intérêts selon sa localisation
- Offre à compléter avec le tram-train -> opportunité ratée du la tarification unique

# Tracé à l'ouest

Table n°1

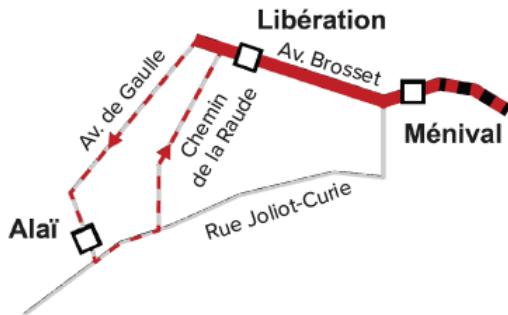
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Complexité carrefour Ménival
- Opportunité d'ajouter un arrêt sur la rue Juliot Curie

- Envie de faire changer
- J. Curie

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



- Moins gênante
- Moins loin pour Tassin Horloge
- Dessert le collège de Tassin
- Inconvénient de rallonger le temps de parcours

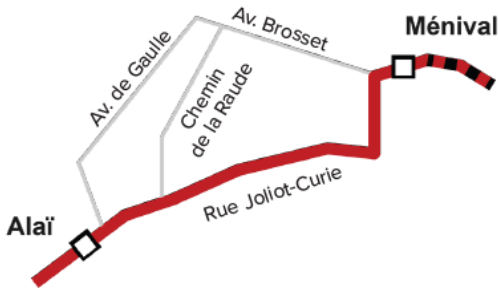
- Envie de faire changer l'organisation des voies J.Curie

Variante  
préférentielle

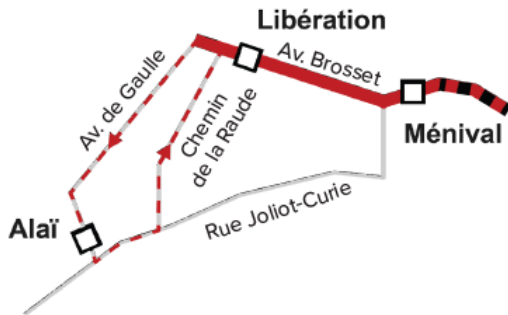
# Tracé à l'ouest

Table n°2

## Tracé direct Alai <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alai



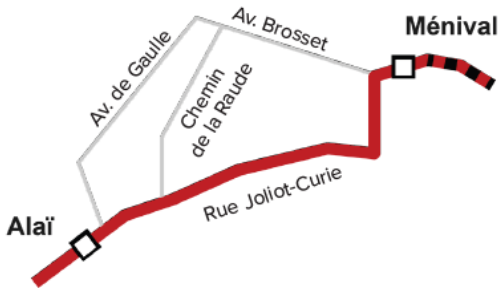
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
	<ul style="list-style-type: none"><li>Peut-on augmenter la fréquence ?</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Moins d'impact sur la circulation</li><li>1 arrêt supplémentaire</li><li>Très peu de différence de temps de parcours par rapport à la 1<sup>ère</sup> option</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Peut-on augmenter la fréquence ?</li></ul>

Variante  
préférentielle

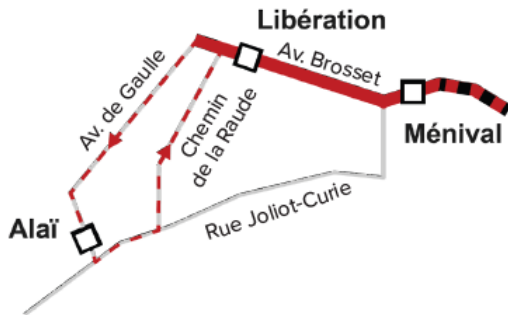
# Tracé à l'ouest

Table n°3

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï

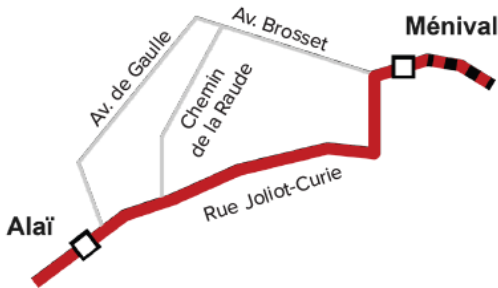


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
	<p>Inquiétudes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Report de la circulation à Charles de Gaulle</li><li>• Accès à l'autoroute et au périphérique</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien du double sens pour les voitures sur les axes</li><li>• Inquiétude du carrefour Libération.</li><li>• Tourne à gauche à Charles de Gaulle vers Mermet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inquiétude pour les habitants de la Raude.</li><li>• Voie double tramway sur Charles de Gaulle</li></ul>

Variante  
préférentielle

Via libération si maintien des 2 voies pour les voitures et voies supplémentaires au carrefour.

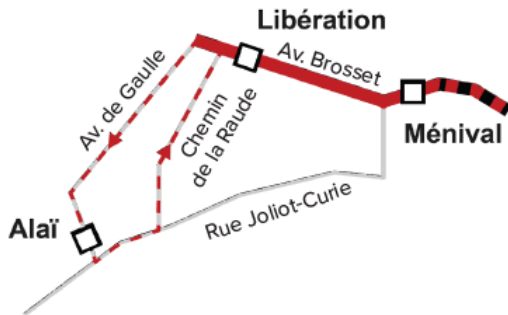
Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Joliot Curie oui mais avec le maintien du double sens de la circulation avec priorité au C24 par rapport au TEOL. Intérêt pour Craponne.

Questionnements complémentaires

Tracé Ménival > Libération > Alaiï



- + 5000 personnes, c'est mieux. Pour récupérer le plus de personnes. Une table favorable à l'option B.
- Maintien du double sens sur CDG.
- Il faut placer le P+R véhicule au Tupignier de Crapone pour éviter le phénomène d'entonnoir (au-delà de la Maison-Blanche)

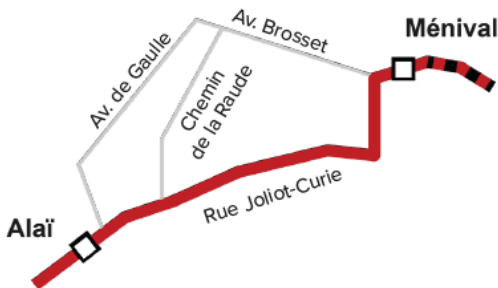
- Route du Chater dans le périmètre ? Chater 2030



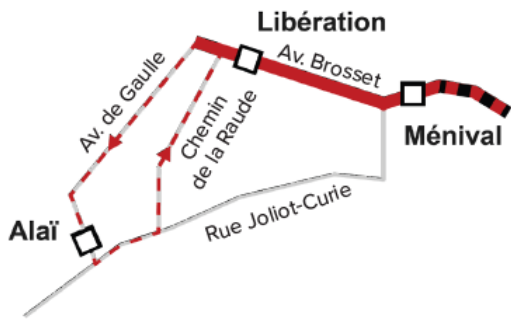
# Tracé à l'ouest

Table n°5

## Tracé direct Alai <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"><li>Attention au fonctionnement du carrefour de Ménival</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Double virage en sortie à Ménival risque de diminuer la vitesse et créer des problèmes de circulation au carrefour.</li><li>Crainte sur le fonctionnement des carrefours. Il serait intéressant de sortir la trémie aux Battières pour éviter le carrefour de Ménival</li><li>Ménival en sens unique compliqué (difficulté pour les résidents qui habitent rue des Aqueducs + pb de parking lors des événements sportifs)</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte intéressante</li><li>Avantage de rapprocher de l'horloge et des commerces.</li><li>Eviter le carrefour Ménival et sortir la trémie sur la rue Brosset</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ménival en sens unique compliqué (difficulté pour les résidents qui habitent rue des Aqueducs + pb de parking lors des événements sportifs)</li><li>Crainte sur le fonctionnement des carrefours.</li></ul>

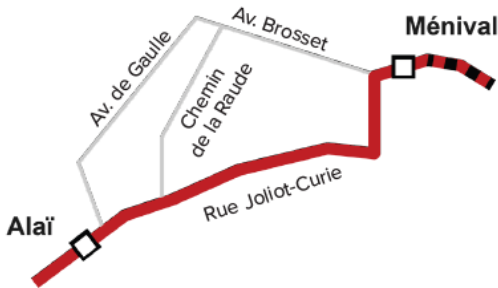
Variante  
préférentielle

Manque de stationnement à Ménival. Question de l'accès au parking MJC et des commerces en lien avec le sens unique.

# Tracé à l'ouest

Table n°6

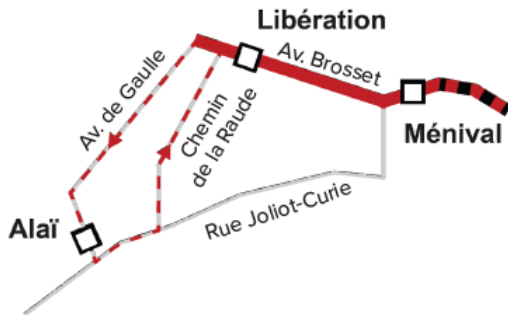
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Place de parking pour riverains
- Libérer Charles de Gaulle

- Circulation sur Ménival

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



- Place de parkings nécessaires pour riverains qui n'ont pas de garage
- Plus de desserte à libération/capacité
- Ne pas engorger le carrefour Libération

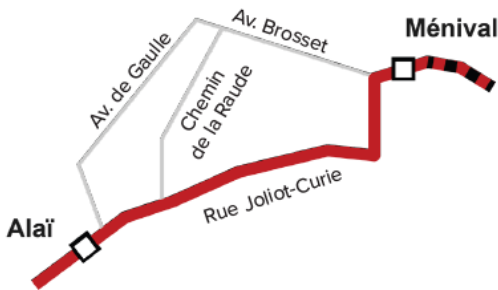
**Variante  
préférentielle**

**4 personnes optent pour l'option A contre 5 pour l'option B**

# Tracé à l'ouest

Table n°7

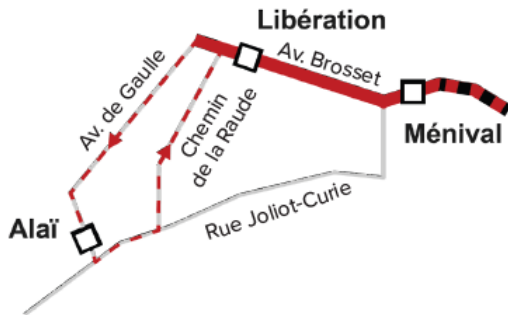
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Garder le C24 jusqu'à Gorge de Loup
- Moins d'impact autoroutier
- Trottoirs
- Parc relais
- Vélos dans le tram

Est-ce qu'on supprime les bus ?

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



- Garder le C24
- Plus facile
- Vélos dans le tram

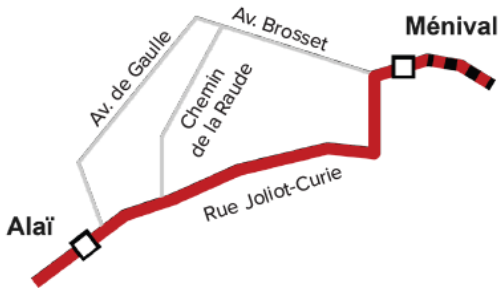
Est-ce qu'on supprime les bus ?

Variante  
préférentielle

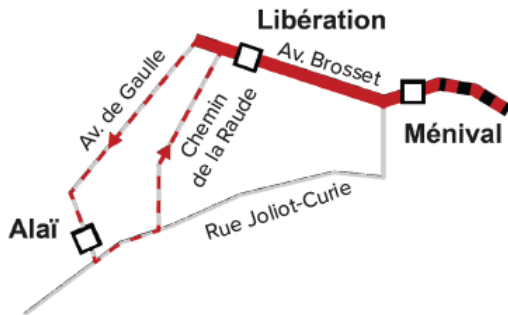
# Tracé à l'ouest

Table n°8

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
Maintien de la circulation automobile	Risque de mauvais fonctionnement du carrefour Ménival / Eisenhower
Si ce tracé est choisi, il ne faut pas obérer les futurs prolongements. Ce tracé a l'avantage de desservir Libération qui est un plus pour Tassin	

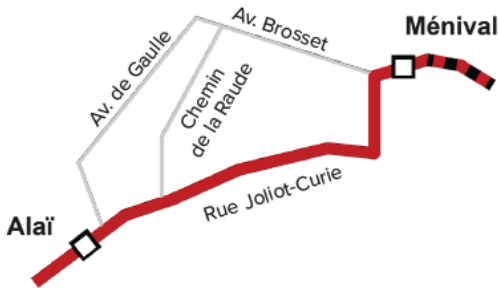
Variante  
préférentielle

Proposition d'avoir 1 voie sur CDG et 1 voie tram sur J.Curie

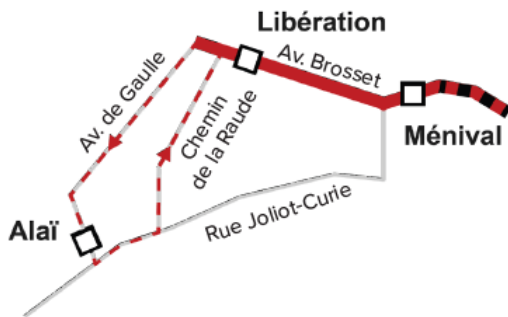
# Tracé à l'ouest

Table n°9

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



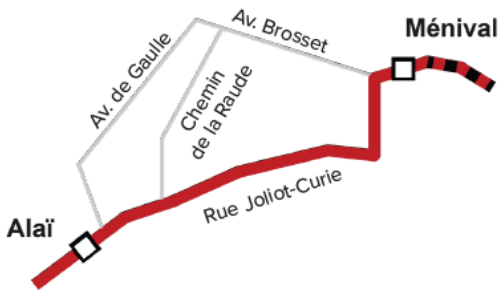
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
Attention : nuisance sonore	Circulation sera encore + compliqué Quid des convois exceptionnels ? Sur les voies tram ?
Réduit la contrainte sur les routes Quelle connexion avec TTOL ? Il le faut. Il faut tarification unique + fréquence x2 1 station de + desservie Nuisances sonores divisées par 2 : ½ par sens Que deviendrait la rue Joliot-curie si on choisit cette option ? – moins de bus ? – requalification quand même	Bcp de voitures à étoile d'Alaiï Très difficile d'aller de Francheville le haut à Alaiï <ul style="list-style-type: none"><li>Il faut ligne directe vers Alaiï</li><li>C20 coincé → ligne forte FLH &gt; Taffignon &gt; Alaiï</li><li>Quid des camions route de Brignais</li></ul>

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

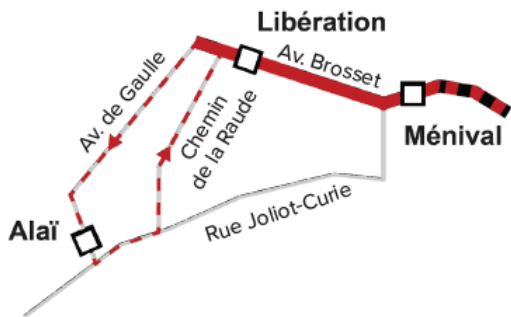
Table n°10

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Si passage par rue Joliot-Curie → problème du retour par les voies parallèles avec problème à Libération (saturation) + Problème du pont de chemin de fer

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



- Si passage par Tassin : problème expropriations route de Brignais mais avantage d'un arrêt à Libération

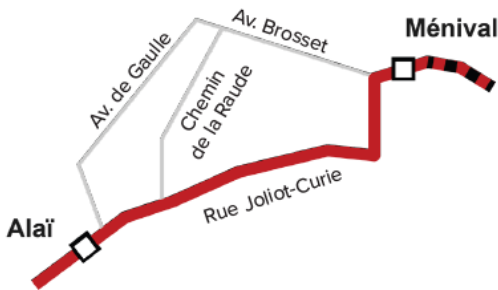
Favorable à cette dernière solution (option B)

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

Table n°11

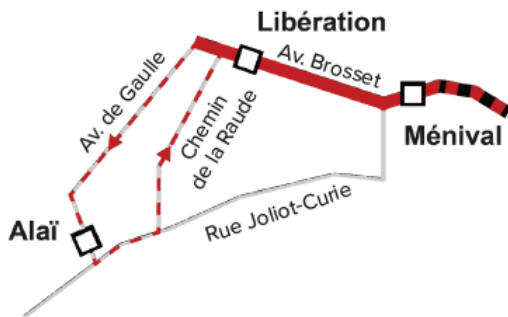
## Tracé direct Alaiï <> Ménival



Ne pas réduire la circulation rue J.Curie → choix tracé Libération

Prévoir des parc relais assez conséquent pour une utilisation du tram efficace

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



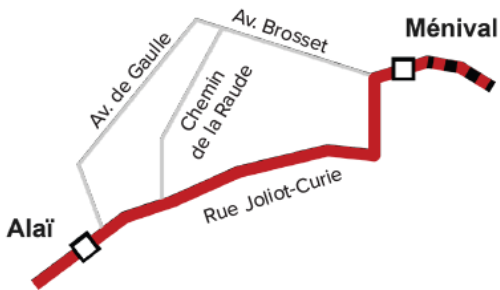
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

Table n°12

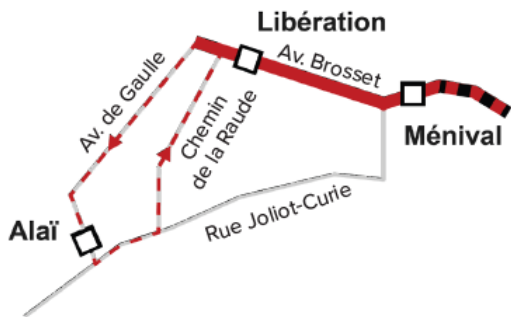
## Tracé direct Alai <> Ménival



- Coordination avec l'offre tram train (horaires, billetterie, bus régionaux)
- Risque de saturation des autres voies routières alentour un lien avec le report de circulation lié au sens unique de la rue Joliot-Curie

Le tracé des lignes C21 et C24 sera-t-il revu?

## Tracé Ménival > Libération > Alai



Avantages : maintien de la circulation automobile en l'état  
Inconvénient : risque d'engorgement de la portion entourée

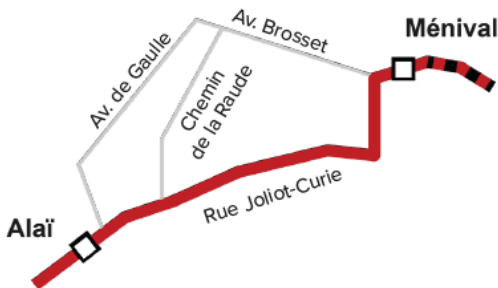
Variante  
préférentielle



# Tracé à l'ouest

Table n°13

## Tracé direct Alaiï <> Ménival

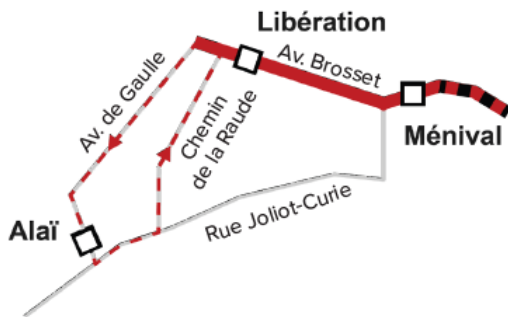


Inconvénients:  
Une station de moins  
Nombreux carrefours à traverser

Avantage:  
Trajets + directs

2 pour

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Questions insertion chemin de la Raude  
Double sens avenue du Général de Gaulle

Intérêt d'une station de +

6 pour

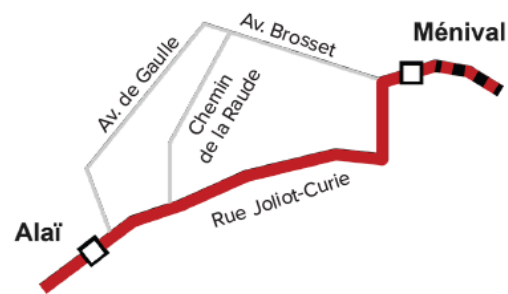
**Variante  
préférentielle**

Option B tracé Ménival > Libération > Alaiï. Prolongement à Craponne

# Tracé à l'ouest

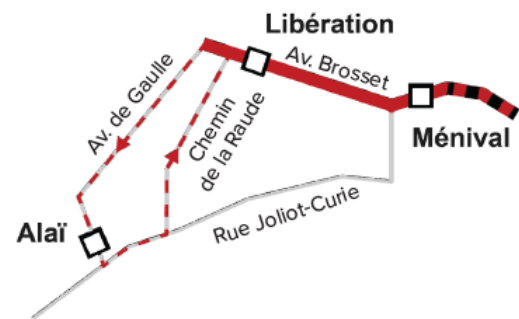
Table n°14

## Tracé direct Alai <> Ménival



- Problèmes sur la limitation de circulation rue Joliot-Curie
- Tram coupé par les voitures à l'aller et au retour (Problème)
- Carrefour Joliot-Curie/les Battières difficile
- Intérêt : plus rapide

## Tracé Ménival > Libération > Alai



- Parcours plus intéressant car desserte importante de Tassin
- Pourquoi ne pas passer par Constellation plutôt que Chemin de la Raude
- Groupe plutôt favorable au parcours Ménival/Libération

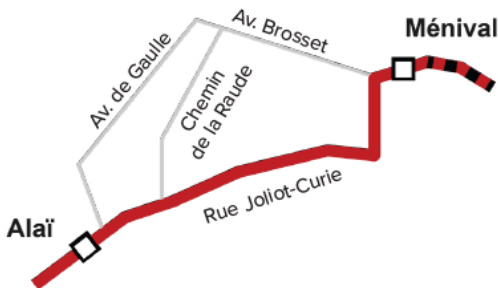
**Variante  
préférentielle**

**Le groupe est plutôt favorable au parcours Ménival/Libération qui dessert une population importante à Tassin**

# Tracé à l'ouest

Table n°15

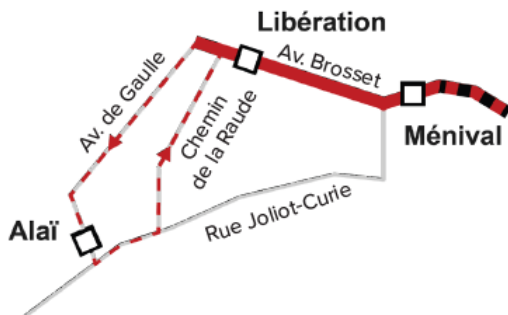
## Tracé direct Alai <> Ménival



- Enterrer la ligne pour conserver la circulation
- Inconvénient : Joliot-Curie en sens unique

- | Conditions de réussite   | Questionnements complémentaires  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Enterrer la ligne pour conserver la circulation</li><li>• Inconvénient : Joliot-Curie en sens unique</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Pourquoi les lignes seraient maintenues sur le même trajet que le tram ?</li><li>• Réussite du parcours si il y a plus d'arrêts et aucun bus</li></ul> |

## Tracé Ménival > Libération > Alai



- Indispensable pour desservir un minimum Tassin (5000 personnes)
- Double sens sur Charles de Gaulle et chemin de la Raude devient piéton/cycliste
- Parking relai sous le Parc des Maraichers
- Enterrer la ligne pour conserver la circulation

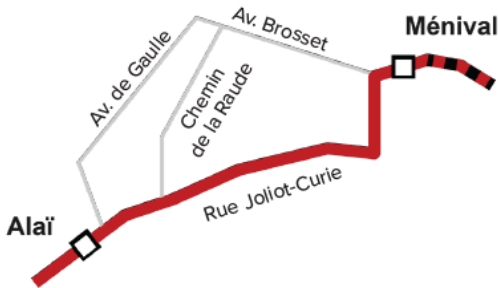
- Projet de relier Tassin à Oullins ? Pour rejoindre le métro

Variante  
préférentielle

# Tracé à l'ouest

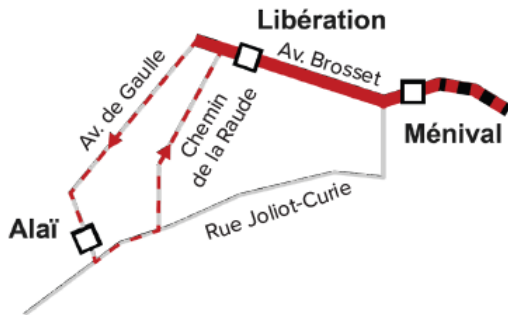
Table n°16

## Tracé direct Alai <> Ménival



- Tracé qui va rendre difficile l'accès au tunnel de Fourvière

## Tracé Ménival > Libération > Alai



- Ce tracé est plus cohérent car il captera plus de passages

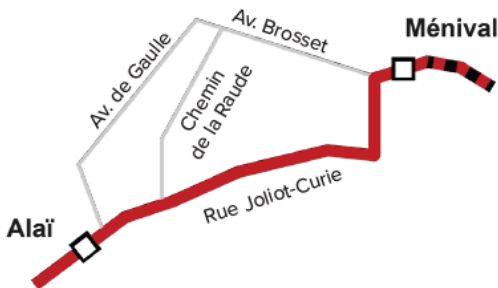
Variante  
préférentielle

Tracé Ménival > Libération > Alai

# Tracé à l'ouest

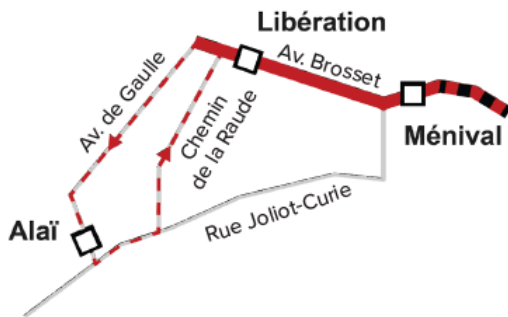
Table n°17

## Tracé direct Alaiï <> Ménival



- Encombremements supplémentaires (suppression voie)
- Convaincre les tassilunois de passer en surface

## Tracé Ménival > Libération > Alaiï



- Convaincre les tassilunois de passer en surface
  - Moins impactant sur la circulation
  - Une station en plus pour les tassilunois et plus de passages
  - Mais ne présente pas d'intérêt pour les Franchevillois
- Rend l'accès au périphérique plus compliqué pour les habitants de Francheville

Variante  
préférentielle

Option par cours Suchet



- + rapide pour atteindre Perrache (train) et le reste des points importants de Lyon (Bellecour, Part Dieu...)

Avantages	Inconvénients

Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Cheminement piétons pour les piétons</li></ul>

Option par rue Montrochet



- Dessert Confluence, CC et Musée/bureau
- Connexion vers Gerland

Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>Plus long</li></ul>

Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Cheminements piétons pour les connexions</li></ul>

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte plus rapide de l'interconnexion avec Jean Macé (Ligne B)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Seul le T2 dessert le sud de Confluence et Gerland</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Revoir l'organisation du pôle d'échange de Perrache</li><li>Revoir la priorisation du tramway</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte du centre commercial et de la zone administrative</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Revoir l'organisation du pôle d'change de Perrache</li><li>Revoir la priorisation du tramway aux carrefours</li></ul>

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"><li>Coût</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Nouvelle desserte</li><li>Très intéressant</li><li>Pas de rupture de charge Confluence-Perrache-Jean Macé</li><li>Intérêt d'une connexion à St Priest</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Accessibilité du parking du centre commercial</li></ul>



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



- Plutôt pour Montrochet car beaucoup de Franchevillois travaillent sur Gerland.

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<ul style="list-style-type: none"><li>Améliorer la gestion des flux de piétons dans la station Perrache</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Accès vers le sud (Gerland) intéressant</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Temps de parcours allongé</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Améliorer la gestion des flux de piétons dans la station Perrache</li></ul>

Option par cours Suchet



- 7 personnes
- Gain de temps

Inconvénients

Conditions de réussite

- Maintenir le tram T1 pour éviter les ruptures de charges (Gare Part Dieu, la Doua)

Option par rue Montrochet



- 2 personnes :
- Desservir Confluence
  - Pouvoir accéder au pôle culturel de la Sucrière

- Perte de temps

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"><li>On échappe à Confluence</li><li>Plus cher</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Centre-commercial</li><li>Région</li><li>Emplois</li><li>Pôle culturel (la Sucrière)</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Piste-cyclable</li></ul>

Option par cours Suchet



Un accès direct au pôle de travail

Option par rue Montrochet



Desserte de certains centres d'intérêt à Confluence

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite

Option par cours  
Suchet



Option par rue  
Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	Couperait T2 vers confluence Mais T1 dessert confluence	
Plus logique pour préserver la desserte actuelle + pratique pour aller à Confluence		



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	Très discuté mais la majorité préfèrerait par Montrochet et Confluence	

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



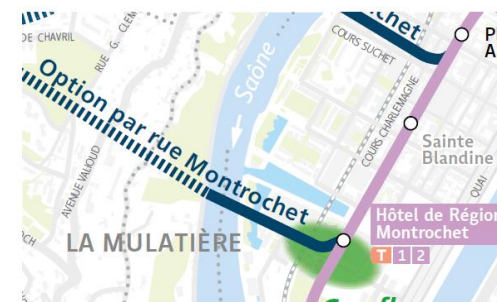
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Préférence pour le trajet qui arrivé à Perrache (+ court)		



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Connexion plus centrale Accès direct à la gare	Perte de la jonction avec le métro D (cf Gorge de loup)	- Améliorer et réorganiser le pôle de Perrache - Gagner du temps pour aller jusqu'à la gare de part-dieu (35 min aujourd'hui par Gorges du loup)
Accès à Gerland via le T1	Connexion excentrée Perte de la jonction avec le métro D Temps de parcours + 4min Pas d'arrêt direct en gare	

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>- Option + directe</p>	<p>Moins de desserte de Lyon Quartier de confluence desservi uniquement par 1 tram Risque d'engorgement Perrache.</p>	
<p>+ intéressante comme desserte confluence Coût inférieur pour une station de plus</p> <p>Attractivité. Option préférée.</p>	<p>- sécurité des usagers (quais saturés actuellement à Hôtel de région) + Perrache</p>	<p>Amélioration station Perrache : des quais, amélioration avenue Berthelot</p>

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Plus rapide</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Engorgement au niveau de Perrache ?</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Permet de desservir plus rapidement Gerland et le sud du 7<sup>ème</sup></li></ul>		

Option par cours Suchet



- Proche de la gare

Option par rue Montrochet



- Permet de rejoindre le centre commercial et le centre culturel, reste proche de la gare

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<div>• Proche de la gare</div>		
<div>• Permet de rejoindre le centre commercial et le centre culturel, reste proche de la gare</div>		

Option par cours  
Suchet



Option par rue  
Montrochet



- Tracé offrant l’opportunité direct au centre commercial de Confluence ainsi qu’au quartier en plein développement

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"><li>Plus rapide pour rejoindre Perrache</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Rupture de charge pour Confluence</li><li>Perte de l'offre existante pour Lyon 7<sup>ème</sup> (Confluence n'est plus desservi sans changement de tram)</li><li>Beaucoup de ponts au même endroit</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte supplémentaire</li><li>Sans surcoût (rails existants)</li><li>+ ouvre sur Gerland</li><li>Passerelle modes doux plus utile que sur Suchet et qui pourrait cheminer jusqu'à la colline (parc du Brûlet)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>+ long</li></ul>	



# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°1

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>Augmenter la fréquence du Tram train (unicité de tarification)</li><li>Créer une navette express locale</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Fiabiliser le C20/C20E et augmenter la fréquence</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le 14 en voie réservée et fiabilisation et augmentation de la fréquence</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le 14 en voie réservée et fiabilisation et augmentation de la fréquence</li></ul>
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>Créer une navette express locale</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Fiabiliser le C20/C20E et augmenter la fréquence</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le 14 en voie réservée et fiabilisation et augmentation de la fréquence</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le 14 en voie réservée et fiabilisation et augmentation de la fréquence</li></ul>
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>Créer une navette express locale</li></ul>				
Depuis Alaï					<ul style="list-style-type: none"><li>Maintenir les bus (C24) et éventuellement augmenter la fréquence</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°2

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>Création site propre, couloir bus pour les bus qui viennent de Francheville le haut (RD 75) et le bas (RD 42)</li><li>Fréquence du 14 à améliorer</li><li>Le pôle multimodal Alaï risque d'accentuer encore la circulation infernale de la D 42</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Priorité aux feux et couloir bus C20</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Priorité aux feux vers les stations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les bus C24 et C73 utilisent-ils les couloirs du tram vers Joliot Curie ?</li></ul>
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater				<ul style="list-style-type: none"><li>Etudier la circulation plus rapide dans Oullins (C14) (Boulevard de l'Yzeron et Zola)</li></ul>	
Depuis Bel-Air / Craponne				<ul style="list-style-type: none"><li>Eventuellement un rabattement vers la station Mairie B</li></ul>	
Depuis Alaï					



# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>• TTOL</li><li>• P+R voiture</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• C20 : augmentation de la fréquence et connexion Bellecour</li></ul>		
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ligne 14</li><li>• Amélioration de la fréquence</li><li>• TTOL</li><li>• P+R voiture</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• C20 : augmentation de la fréquence et connexion Bellecour</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ligne 14 : intéressant pour aller à la Part Dieu. Attention à la mise en sens unique de la grande rue d'Oullins</li></ul>	
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>• C24</li><li>• P+R vélo</li><li>• P+R voiture</li></ul>				<ul style="list-style-type: none"><li>• C24</li></ul>
Depuis Alaï	<ul style="list-style-type: none"><li>• Intérêt du prolongement vers Bel-Air/Craponne du TEOL</li></ul>				

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°4

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>Une ligne directe</li></ul>				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>Rendre la ligne 14 plus régulière</li></ul>				
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>Il faut sanctuariser les fréquences de bus pour garantir leur usage et abandon de la voiture + site propre pour bus</li></ul>				
Depuis Alaï	<ul style="list-style-type: none"><li>Repenser la ligne 14 vide à moitié de la ligne</li><li>Desservir la zone commerciale de Chaponost et le terminus de la B (SGL)</li></ul>				

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°5

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut					
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater					
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte cyclable à améliorer</li></ul>				
Depuis Alaï					

- Vers TTOL Tassin Bourg : Améliorer la desserte cyclable des quartiers vers gare
- Question Lyon 5 - Ménival : Difficulté d'accéder au parking place Schweitzer pour le marché du dimanche : quelle relocalisation du marché pendant les travaux?

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°6

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>Rabattements des habitants vers Alaï en bus</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Ne pas dégrader l'offre du C20 &amp; C20E</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Augmenter les fréquences du bus 14 et les maintenir le soir</li></ul>	
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>Rabattement bus</li></ul>	Maintenir le C19 vers Perrache à condition de laisser des places aux voitures			
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>Voie de circulation dangereuse en vélo</li></ul>				<ul style="list-style-type: none"><li>C24</li><li>Utilisation de la voiture, les parkings ne suffisent pas + manque d'amplitude du fait de la fermeture le dimanche</li></ul>
Depuis Alaï					

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°7

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>Créer une ligne directe C20 + 14</li></ul>				<ul style="list-style-type: none"><li>C21/C20</li></ul>
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>14 (qualité à améliorer) ou nouvelle ligne</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>14 à améliorer, en voie resserrée</li></ul>	
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>2 EX à maintenir,</li><li>LEOL à développer</li><li>Prolonger le site propre</li></ul>				<ul style="list-style-type: none"><li>2 EX à maintenir</li><li>LEOL à développer</li></ul>
Depuis Alaï					

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°8

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Pour tous les quartiers → avoir une bonne fréquence pour accéder à toutes ces stations (ne avoir un bus toutes les 30 min alors que TEOL est à 5min)				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Toujours maintenir des lignes directes				
Depuis Bel-Air / Craponne					
Depuis Alaï					Maintien d'une desserte fort sans perte de temps

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°9

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Nouvelle ligne forte, sans dégrader la desserte actuelle FLH > Taffignon > Alaï Petit bus ? C20 utile pour les lycéens Alaï vrai PEM à desservir		C20 à maintenir, utile pour les lycéens, bcp d'écoles	Aller au nouveau terminus du métro B à Saint-Genis en bus rapide et performant et éviter Oullins qui est saturé	
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Sur le passage des bus qui viennent de FLH. Ligne directe place du chater > Alaï				Site propre actuel assez efficace pour Bus 14 + de 14 et éviter la circulation
Depuis Bel-Air / Craponne	C24 actuel est OK P+R à Craponne Tupinier				
Depuis Alaï					

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°10

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Le train avec billet unique  Pas de ligne entre Francheville bourg et Alaï ? (une navette?)	Problème	Maintien du C20 et C20E	Renforcement du 14	Problème
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Renforcement du 14  Le train	Renforcement du 14	C20	Renforcement du 14	Renforcement du 14
Depuis Bel-Air / Craponne	C24 à maintenir	C24 + métro	métro	Renforcement du 14	C24
Depuis Alaï		C24 + métro	métro	Renforcement du 14	C24



# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°11

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Desserte à prévoir ? Lignes de bus à créer ? PR Vélo				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Rabattement vélo → aujourd’hui : danger, à améliorer PR Vélo			<ul style="list-style-type: none"><li>Maintenir la ligne 14 : plus de fréquence</li><li>Raccourcir la ligne qui tournicote par Fourvière</li><li>Remettre la ligne après 21h</li><li>Voie réservée</li></ul>	
Depuis Bel-Air / Craponne	Problème de trafic routier ; quel rabattement vélo PR vélo et voies cyclables à Francheville Parking voitures très important à envisager (voitures venant de tout l’ouest lyonnais)??				
Depuis Alaï					

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°12

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Mettre en place une connexion bus vers Alaï				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Augmenter la fréquence du bus 14			Optimiser la trajectoire du 14 entre Alaï et gare d’Oulins (temps de trajet très long et fréquence faible)	
Depuis Bel-Air / Craponne	Augmenter la fréquence des bus C24				Ne pas dégrader la connexion actuelle avec le métro D en passant par Gorge de Loup de la + C24 (surtout aux heures de pointe)
Depuis Alaï					

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°13

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Nouvelle ligne de bus Francheville le Haut-Alaï				Tram train ouest lyonnais ou 14
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Ligne 14 améliorée (fréquence + régularité)				
Depuis Bel-Air / Craponne	Prolongement TEOL sur l'ancien tracé DTL (FOL)				
Depuis Alaï	A pied				

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°14

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>C20 + C20 E</li><li>Ligne 14: rupture de charge, comment y remédier ?</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C20 + C20 E</li><li>Ligne 14</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C20 + C20 E (bonne fréquence)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C20 + C20 E</li><li>Ligne 14: trop peu de 14, trop d'embouteillag es sur Oullins</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C20 + C20 E</li><li>Ligne 14</li></ul>
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 à intensifier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 à intensifier</li><li>C21 à intensifier</li><li>C24</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C20 E + C20</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 à intensifier</li><li>Site propre sur Oullins pour plus de rapidité en heure de pointe</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 à intensifier</li></ul>
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>C21 et C24 à intensifier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C21 et C24 à intensifier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C21, Bus 14 et C20 : trop de ruptures de charge</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C21 + 14</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>C21, C24 et 14</li></ul>
Depuis Alaï	Depuis Brignais : Tram-train à intensifier et à associer avec TCL	<ul style="list-style-type: none"><li>C21 et C24 à intensifier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 et C20 E</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 à intensifier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bus 14 à intensifier</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°15

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	<ul style="list-style-type: none"><li>Ligne directe</li></ul>				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"><li>Ligne 14 existante à maintenir</li></ul>				
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"><li>Ligne C24 à maintenir</li></ul>				
Depuis Alaï				<ul style="list-style-type: none"><li>Créer un axe pour rejoindre le métro à Oullins</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Maintenir les lignes de bus</li></ul>

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°16

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut	Non		Renforcement ligne 20	Renforcement B14 depuis Taffignon	
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Renforcement bus 14			Renforcement B14	Renforcement B14
Depuis Bel-Air / Craponne	A développer au- delà de Craponne et éviter d’engorger nos voies				
Depuis Alaï				Renforcement bus 14	

# Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°17

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaï ?	Vers la station Ménival ?	Vers la station Charcot ?	Vers le Métro B (Oullins) ?	Vers le Métro D (Gorge de Loup) ?
Depuis Francheville le Haut			C20 en concurrence avec TEOL	Ligne 14 (régulier mais prévoir un site propre)	A conserver
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Voie express bus jusqu'à Alaï				
Depuis Bel-Air / Craponne					C24 rythme insuffisant (fréquence, capacité)
Depuis Alaï			Depuis Plan du Loup : créer une desserte bus vers Charcot		

Opportunité du PEM

Nécessité

Quels modes et services de mobilités ?

- Intégrer une dépose-minute y compris pour le covoiturage
- Parc relais accessible à tous (option qui incite au covoiturage)
- Voiture
- Vélos/trottinettes
  
- Sécuriser les cheminements pour les piétons, les vélos, les voitures et le tram.



Opportunité du PEM	Oui
Quels modes et services de mobilités ?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parc relais vélo</li><li>• Parc relais voiture sur le même mode que celui de St Genis Laval</li><li>• Conserver la végétalisation</li><li>• Garantir la sécurité des échanges piétons</li><li>• Assurer la priorité aux feux des bus et tramways</li><li>• Attention à l'accès piscine avec les enfants</li></ul>

Opportunité du PEM	Oui
Quels modes et services de mobilités ?	Parking voiture intéressant mais inquiétude sur la capacité (pas trop petit) mais attention aux accès voiture

## Opportunité du PEM

## Quels modes et services de mobilités ?

- Il faut privilégier les accès piétons et vélos
- Besoin de stationnements vélos
- Récupération des lignes du Tram-Train au Sytral
- Parking provisoire:
  - Une fausse bonne idée car du stationnement sur les rues adjacentes quand le parking est plein.
  - Privilégier le rabattement bus plutôt que voiture
- Pas de P+R à condition qu'il y est une vraie offre de bus
- Augmenter les fréquences de bus C20

Opportunité du PEM

+++ vélos, piétons et des bus.

Quels modes et services de mobilités ?

- P+R important mais avec une régulation. Importance de travailler les accès piétons et les vélos sécurisés et confortables.
- Gare TTOL peu visible.
- P+R voiture peut créer de la frustration
- Difficile de desservir un rabattement vers Libération.

Opportunité du PEM	Elargir le rayonnement pour accéder au TEOL
Quels modes et services de mobilités ?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parking relais</li><li>• Parking vélos</li><li>• Bus plus conséquents et amplitudes améliorée callés sur les fréquences du TEOL dans les 2 sens de circulation</li></ul>

Opportunité du PEM	Il faut qu'il soit plus en aval
Quels modes et services de mobilités ?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas un trop gros Parc relais pour éviter l'effet « aspirateur à voiture »</li><li>• Un gros parc relais vélo + de bonnes pistes cyclables, VL5 par exemple</li><li>• Facilité d'accès en vélo. Il faut pouvoir entrer comme une voiture. Avec les vélos il faut s'enregistrer sur le Sytral, c'est décourageant</li><li>• Il faut mettre les vélos dans le tramwat !</li><li>• Accompagner les PEM de commerces (boulangerie, halle aux chaussures) de surveillance pour éviter de se faire voler les vélos (éviter de reproduire Oullins)</li><li>• Faciliter l'accès à la gare</li></ul>

Opportunité du PEM

Souhait d’avoir un P+R de bonne capacité.  
Indispensable

Quels modes et services de mobilités ?

Parking visiteur  
Parking vélo  
Accès piéton sécurisé

Opportunité du PEM

Voitures à reporter + en amont, au Tupinier + bus rapides (LEOL)

Quels modes et services de mobilités ?

- P+R vélo : consignes sécurisées, mieux que Oullins ou la gare de Francheville. Meilleure protection contre le vol
- P+R voiture restreint : PMR / abonnement « j’habite loin »
- Exemple à ne pas suivre P+R Caluire sur métro C, trop petit
- Vélo sera + utilisé si on peut le sécuriser partout
- Station vélov avec vélos électrique, un peu partout à Francheville
- Interconnexion avec TTOL



Opportunité du PEM

- Parking vélo sécurisé indispensable. Pourquoi pas un système automatisé
- Parking voiture : indispensable. Sur abonnement pour éviter saturation dès 7h30... ou à Craponne

Quels modes et services de mobilités ?

Opportunité du PEM

- Besoin d'un parking relais vélo
- Besoin d'un parc relais conséquent pour contenir tous les véhicules de l'ouest lyonnais

Quels modes et services de mobilités ?

Opportunité du PEM

- Instaurer des parking relais à Craponne ou en amont pour désengorger Alaï
- Instaurer impérativement un parc relais à Alaï
- Prévoir également un parking à vélos
- Développer les lignes de bus express vers Alaï
- Retarder l'horaire du départ des bus depuis les gares

Quels modes et services de mobilités ?

Opportunité du PEM

Indispensable pour meilleur rabattement

Quels modes et services de mobilités ?

- Parc Vélo + Parc Relais
- PEM Bus
- Amélioration tram train TTOL : Fréquence + élevée
- Attribution des places en fonction des utilisateurs

6 personnes pour : possibilité de report modal  
1 contre : appel de voitures

Opportunité du  
PEM

- Parking relais (mais pas trop gros pour ne pas inciter à la prise de la voiture)
- Parking sécurisé pour les vélos et/ou la possibilité de mettre les vélos dans le tramway
- Pistes cyclables sur l'avenue sur l'avenue du Chater
- Implanter des commerces sur Alaï (Boulangerie, tabac-presse...), hyper proximité
- Pistes cyclables entre Bel Air et Alaï
- Création d'un trottoir entre le rond-point d'Alaï et l'avenue de la table de Pierre, au début des Esses de Craponne
- Faciliter les accès piétons – modes doux

Quels modes et  
services de  
mobilités ?

Opportunité du PEM

- Parking sous-sol sous le parc des Maraichers ou au niveau de Libération
- Profiter de la présence de la « gare » d'Alaï pour créer une interconnexion Tram/TER. La parcelle de la halle aux chaussures peut accueillir la station tram+train au-dessus du niveau sur les voies. Cette option permet d'offrir une desserte vers le sud (Gerland) via le tram et vers le nord (Saint Paul) par le train. Cela avec la possibilité de construire un parc relais en silo sous l'ancien parking de l'aqua center.

Quels modes et services de mobilités ?

Opportunité du  
PEM

- Parc relais vélo sécurisé
- Parc relais voitures petite capacité pour inciter les usagers de TEOL à utiliser les rabattements
- Voies piétonnes sécurisées pour rejoindre les rabattements
- Renforcement et création de lignes « Mobilités » pour permettre aux communes plus éloignées situées en troisième couronne

Quels modes et  
services de  
mobilités ?

Opportunité du PEM

- Nécessité d'un parking qui soit conséquent (pas comme Gorge de Loup)
- Nécessité d'avoir une tarification unique centre TCL & TTOL
- Nécessité que le SYTRAL récupère le TTOL
- Si connexion au tram-train travailler l'accès à la gare de Francheville depuis l'est.

Quels modes et services de mobilités ?