



Réunion publique communale

L'Orangerie, Lyon 2^{ème}
Mardi 9 janvier 2024
Compte rendu

Préambule

Animation

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

Intervenants

Valentin Lungenstrass, adjoint au Maire de Lyon, Mobilité, logistique urbaine et espaces publics, conseiller du 2^{ème} arrondissement de Lyon

Dominique Mounier, adjoint au Maire de la Mulatière, urbanisme et aménagements urbains

Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} Vice-président de SYTRAL Mobilités, vice-président de la Métropole de Lyon

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 riverains, SYTRAL Mobilités

Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

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

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

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

Camille Billot, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

Garante nommée par la CNDP

Claire Bouteloup

Durée de la réunion : 2 heures, de 18h30 à 20h30

Nombre de participants : 60 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. Elle lance un sondage à main levée afin d'identifier les personnes qui ont déjà participé à des évènements de la concertation. Quelques personnes ont participé à la réunion publique d'ouverture. Quelques autres, légèrement plus nombreuses, ont participé au stand de proximité situé Place des archives le 13 décembre 2023. Les participants de la réunion sont principalement des habitants de Lyon 5e, Lyon 2e et de la Mulatière.

Elle donne ensuite la parole à Dominique Mounier, adjoint au Maire de la Mulatière, à Valentin Lungenstrass, adjoint au Maire de Lyon et conseiller municipal de Lyon 2^e ainsi qu'à Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités puis à Claire Bouteloup, garante de la CNDP.

Propos introductifs

Dominique Mounier, adjoint de la ville de la Mulatière

Monsieur Mounier indique représenter Madame le Maire de La Mulatière, qui n'a pas pu participer ce soir et explique que sa présence a pour but d'entendre l'avis des habitants sur le projet TEOL. Il annonce également la présence d'autres élus de la commune : Olivier Mesnard, conseiller municipal de l'opposition ainsi que Serge Hariveau, conseiller municipal de la majorité.

Il explique que le projet n'apporte aucune desserte en transports en commun aux habitants de la Mulatière. En revanche, le pont permettant le franchissement de la Saône en modes doux constitue selon lui un point intéressant. Il précise qu'il n'est pas souhaitable que le projet TEOL nuise à celui de réaménagement du quai Jean-Jacques Rousseau. Il se dit également vigilant à la nécessité de préserver la stabilité des balmes.

Valentin Lungenstrass, adjoint de la ville de Lyon

Monsieur Lungenstrass explique que TEOL constitue un projet important pour le territoire puisqu'il vient pérenniser une bonne desserte en transport en commun. Il explique la présence d'enjeux particuliers dans ce secteur, différents selon les options retenues. Il souligne que la passerelle modes doux est un point positif pour les cheminements piétons. L'insertion des infrastructures de TEOL dans les différents quartiers est aussi sujet de concertation.

Il se dit intéressé de recevoir les retours des habitants sur les besoins de connexion urbaine ainsi que sur les bénéfices du projet. Pour conclure, il indique que le maire de Lyon 2^e et lui-même sont favorables à TEOL.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Monsieur Kohlhaas explique l'objectif de cette 7^e réunion publique de la concertation préalable de TEOL. Il s'agit de discuter du projet, de ses options et de son opportunité.

| *Claire Bouteloup, garante de la CNDP*

Claire Bouteloup rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jacques Finetti, Jean-Luc Campagne et elle-même. Elle indique que leur rôle est de s'assurer que les sujets importants pour les habitants puissent être discutés et que toutes les questions, suggestions et remarques puissent être exprimées. Elle rappelle que les garants ont travaillé avec SYTRAL Mobilités pour définir les modalités de la concertation. Ce soir, elle explique que son rôle consiste à observer la qualité des échanges et l'expression de la pluralité des avis. Elle précise que l'argumentation des avis est indispensable. Elle rappelle que les garants sont neutres, n'ont pas d'avis sur le projet, qu'ils sont de simples observateurs durant le temps de la concertation. L'important est que chacun puisse exprimer son avis éclairé.

Elle précise enfin que cette concertation préalable s'inscrit dans le cadre posé par le code de l'environnement. A la fin de la concertation, les garants établiront un bilan, remis à SYTRAL Mobilités afin qu'il puisse tirer les enseignements et prendre la décision de continuer ou non son projet. Si le projet se poursuit, une concertation continue, elle aussi placée sous l'égide d'un garant, sera mise en place jusqu'à l'enquête publique.

TEOL : de quoi parle-t-on ?

| *Sarah Emmelin, chef de projet TEOL*

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Sarah Emmelin présente le projet et ses principales caractéristiques notamment :

- **L'option cours Suchet** : présentation de l'arrivée du tunnel sur le quai des Etroits et du pont de franchissement de la Saône ;
- **L'option rue Montrochet** : présentation de l'arrivée du tunnel et du pont de franchissement de la Saône ;
- **Précisions sur la section souterraine** : elle explique que les études techniques se poursuivent : études géotechniques, de suivi des nappes phréatiques, études du foncier/bâti etc.
- **Précisions sur l'insertion du tramway en surface** : elle précise les principes de requalification de l'espace public de façade à façade.

Une participante pose une question relative à l'insertion de TEOL sur le secteur de la Mulatière. Sarah Emmelin répond que le pont, quelle que soit l'option privilégiée, comprend un cheminement modes doux (piéton/vélo). Elle précise que les éléments projetés ne sont pas définitifs car les études ne sont pas terminées.

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.

Quelle est l'option de tracé à l'Est la plus coûteuse ?

Sarah Emmelin répond que l'option Suchet est plus chère de l'ordre de 80 millions d'euros. Ce surcoût s'explique par la plus grande longueur du tunnel qui implique également de créer un puits d'accès des secours supplémentaire.

Quelle sera la hauteur de la passerelle ? Pour l'option Suchet, le passage sous l'ouvrage ferroviaire est-il réaliste ?

Sarah Emmelin répond qu'il n'y a pas d'infaisabilité technique pour passer sous l'ouvrage ferroviaire du cours Suchet. Le tirant d'air du pont sera de 7 mètres au-dessus de la Saône. Le pont s'élèvera donc à environ 10 mètres de haut.

En quoi le projet bénéficiera-t-il aux riverains du Quai des Etroits ? Le projet apportera avec l'option Suchet des nuisances visuelles et sonores, sans pour autant leur offrir une station.

Jean Charles Kohlhaas répond avoir conscience que les nuisances pour les habitants ne sont pas les mêmes suivant les deux options. Il précise que les habitants du quai des Etroits bénéficieraient d'une passerelle mode doux, mais qu'il est beaucoup trop complexe de réaliser une station à 10 mètres de hauteur sur le quai.

Les tables rondes

L'animatrice présente le déroulé et les objectifs du temps de travail en tables rondes. Chaque table est animée par un représentant de SYTRAL Mobilités. Les participants sont répartis en 12 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les options de tracé à l'ouest
- Les options de tracé à l'est

Avant le début des tables rondes, Séverine Lardellier-Nesme apporte une précision quant à l'avancement des études relatives au bruit. Elle précise qu'à ce stade, il n'y a pas d'éléments chiffrés mais qu'ils arriveront au stade de l'étude d'impact environnemental. Elle indique qu'en revanche il est systématique que l'arrivée d'un tramway fasse diminuer les nuisances sonores automobiles. Des éléments plus précis seront disponibles à partir de mai/juin 2024.

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

L'opportunité du projet fait l'objet d'avis divisés au sein des différentes tables rondes. Pour les participants, le projet a l'avantage de venir désengorger l'ouest lyonnais et bénéficie en réalité aux habitants situés plus à l'ouest qu'eux. La plupart ne se projettent pas dans une utilisation du tramway pour leurs déplacements.

En revanche, ils se disent intéressés par la passerelle modes doux qui franchira la Saône. Les participants énumèrent également plusieurs conditions de réussite indispensables pour réaliser le projet : parc relais à Alaï, une articulation essentielle avec le projet de réaménagement du quai Jean-Jacques Rousseau ainsi qu'une optimisation de l'intermodalité entre TEOL et le Tram Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) via notamment une tarification unique.

D'autres participants soulignent plusieurs aspects négatifs du projet tels que son impact sur la biodiversité de la Balme (espace boisé classé) ainsi que les nuisances induites par le passage du tramway : sonores, visuelles, olfactives pour les riverains du tracé.

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 prévoit une station supplémentaire, à Libération, entre Ménival et Alaï. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

Majoritairement, les participants ne se sentaient pas concernés par ce secteur et ont peu exprimé leurs préférences pour l'une ou l'autre des options proposées. Il ressort en revanche dans certaines tables rondes que l'option B (Ménival > Libération > Alaï) présente l'avantage de desservir un plus grand nombre de personnes mais à un coût

plus élevé que l'option A (Alaï > Ménival). Pour les participants, l'option A présenterait les avantages d'engendrer moins d'expropriations et de ne pas aggraver la congestion routière.

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 avis 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 ont énumérés les fortes nuisances induites par cette option pour les riverains du cours Suchet mais aussi du quai des Etroits : bruit, perte de valeur immobilière de leurs biens, impact visuel. Ils ont également souligné que cette option conduisait à ajouter un 4^e pont dans le secteur. Ils ont également souligné comme inconvénient que cette option était plus onéreuse sans être justifiée par le gain de temps de 4 minutes. Les participants ont aussi exprimé leur crainte de voir se dégrader la desserte en tramway avec la suppression du T2 entre Place des Archives et la station Hôtel de Région.

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants ont majoritairement exprimé leur préférence pour cette option qui vient dynamiser le quartier de Confluence. De plus, ils jugent l'emplacement du pont meilleur puisque plus central entre le pont de la Mulatière et le pont Kitchener-Marchand. Ils soulignent en revanche l'importance de maintenir les accès du centre commercial notamment pour les livraisons et l'accès au parking. Enfin, certains participants préfèrent cette option par défaut car elle impliquerait moins de nuisances que celle du cours Suchet. Toutefois, certains participants sont inquiets de l'insertion du tramway dans le paysage du quartier de la Confluence choisi pour son cadre. Communément aux deux options, les participants considèrent que la condition de réussite majeure du projet dans ce secteur est la vigilance sur la stabilité de la Balme.

A la clôture des tables rondes, Jean Charles Kohlhaas prend la parole pour rappeler l'historique du projet TEOL. Il explique que TEOL est né d'une alternative au métro E. Ce dernier représentait un investissement financier trop élevé qui aurait empêché pendant 20 ans la réalisation d'autres projets structurants dans le reste de la métropole. Il reconnaît la différence de capacité entre les deux modes mais précise qu'aucun élu de la Ville ou de la Métropole de Lyon ne souhaite que la Métropole de Lyon continue de croître au même rythme que ces dernières années. L'objectif n'est pas d'augmenter la population de la Métropole, et les projections de fréquentation de TEOL jusqu'à 2050 tiennent compte de cet objectif.

Enseignements de la soirée

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Jean Charles Kohlhaas remercie les participants pour la richesse des échanges de la soirée. Il précise, en réponse à une question posée pendant la soirée, qu'aucune des options proposées ne prévoit de voie unique. L'option B à l'ouest est en voies dissociées, c'est-à-dire avec une voie dédiée à chaque sens de circulation dans des rues distinctes.

Claire Bouteloup, garante de la concertation

Claire Bouteloup remercie les participants pour les échanges sur le projet, qui a fait l'objet d'avis divergents et de véritables réflexions. Elle précise que les garants se tiennent à la disposition de tous si des questions se posent sur les modalités de concertation. Elle rappelle qu'il reste encore des évènements de la concertation tels que les ateliers techniques des 17, 23 et 30 janvier 2024.

Conclusion

Dominique Mounier, adjoint au maire de la Mulatière

Dominique Mounier déclare que, pour la Mulatière, le tracé Montrochet est le plus intéressant. Il perçoit l'intérêt d'une passerelle modes doux pour franchir la Saône pour les habitants des deux rives de la Saône. Le projet n'apporte toutefois pas de desserte nouvelle en transports en commun aux habitants de la Mulatière.

Il formule le vœu que le projet TEOL relance la dynamique du réaménagement du quai Jean Jacques Rousseau, et que les deux projets soient menés conjointement aussi vite que possible.

L'animatrice conclut en indiquant que la phase de concertation arrive au terme des réunions publiques communales mais que trois ateliers techniques auront lieu les 17, 23 et 30 janvier, sur inscription sur www.sytral.fr/TEOL, rubrique « agenda des rencontres ». La concertation se poursuit aussi jusqu'au 5 février à travers la plateforme en ligne et les registres disponibles dans les différentes mairies.

Opportunité du projet

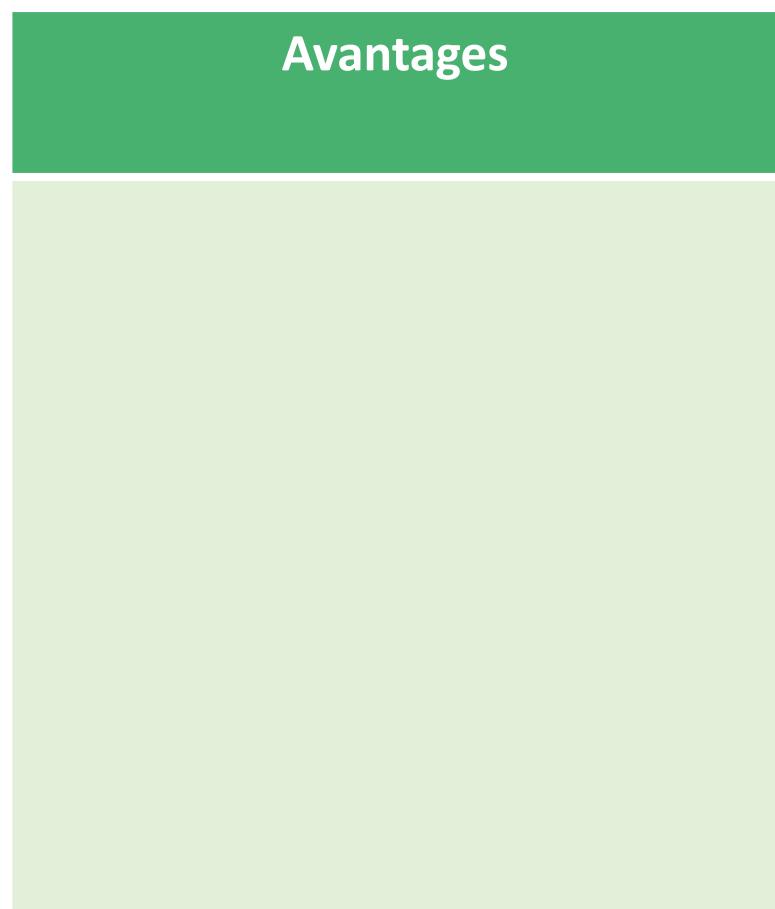
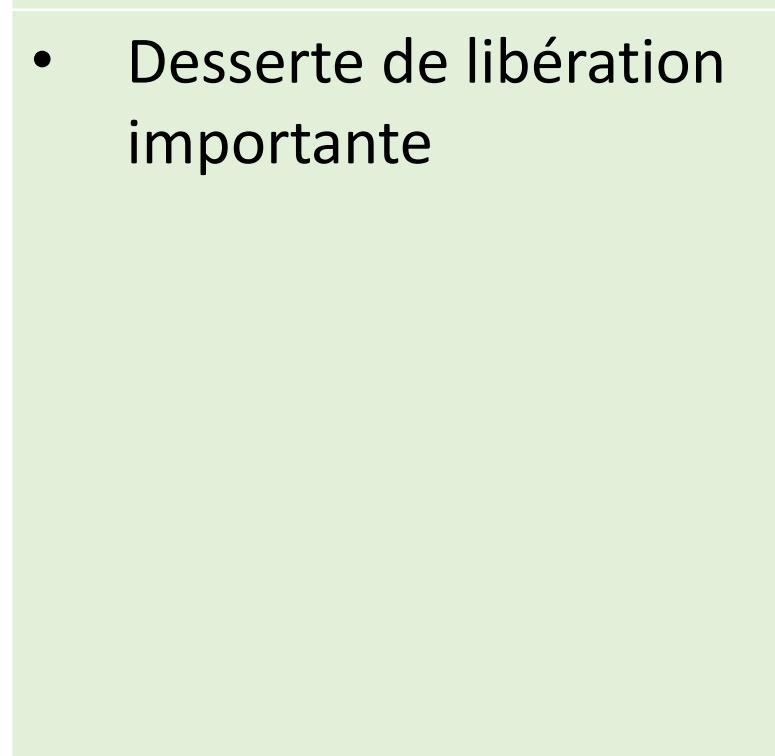
Table n°1

- Favorable mais regret du métro E
- Moindre adaptation au trafic pendulaire
- Complémentarité à optimiser avec le TTOL (tarification unique)
- Ne pas oublier les études anciennes de prolongement du TTOL vers Hôtel de Ville et Part Dieu
- Intérêt de la desserte du quartier des Confluences
- Revoir la correspondance TEOL vers Métro A à Perrache

Opportunité du
projet

Tracé à l'ouest

Table n°1

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alaï <> Ménival</p> 		<ul style="list-style-type: none">• Interface TTOL – TEOL bien performante à Alaï
<p>Tracé Ménival > Libération > Alaï</p> 		<ul style="list-style-type: none">• Interface TTOL – TEOL bien performante à Alaï

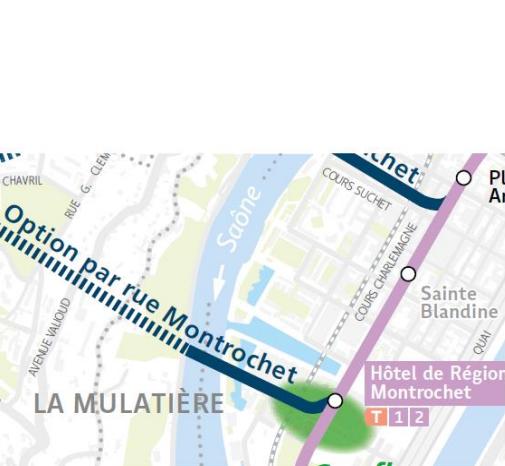
Tracé à l'est

Table n°1

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none"> Temps de parcours pendulaire Station éventuelle quai des étroits pour les locaux 	<ul style="list-style-type: none"> Plus cher Arbres Pont du chemin de fer Stationnement Insertion dans le bâti Carrefour Suchet/Charlemagne difficile Conflit avec le dépôt de bus Caserne de pompiers Baisse de la desserte de Confluence Rupture de charge avec T2 	

Tracé à l'est

Table n°1



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none"> • Moins cher • Desserte meilleure pour Confluence notamment vers l'ouest • Maintien des 2 lignes de tram • Pas de problèmes d'insertion dans le bâti • Permet un accès mode doux de la Mulatière vers le centre commercial sans passer par le carrefour du Pont Pasteur • Meilleure desserte du centre commercial 	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours • Gérer les accès livraisons et les parkings rue Montrochet 	

Tracé à l'est (suite)

Table n°1

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none">Préserve l'avenir pour le développement du quartier (emplois)Préserve l'avenir pour un itinéraire futur et éventuel par le pont des Girondins		

Opportunité du projet

Table n°2

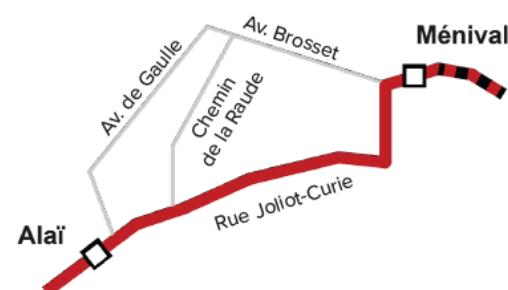
- Projet globalement utile pour les habitants de l'ouest (ex : bureaux à Confluence ; accès centre commercial)
- Permet une desserte de la 1^{ère} couronne
- Opportun pour désengorger la circulation à l'ouest
- Indispensable d'avoir un parc-relai à Alaï
- Délai court de réalisation

Opportunité du
projet

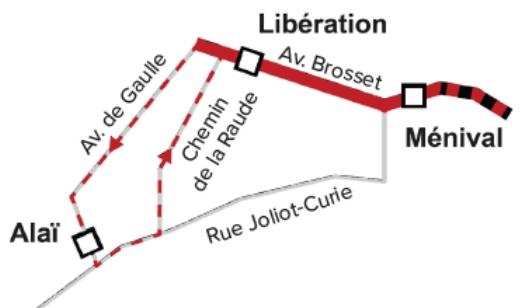
Tracé à l'ouest

Table n°2

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Tracé direct Alaï <> Ménival	<ul style="list-style-type: none"> Habitations éloignées de la voie du tramway 	<ul style="list-style-type: none"> Crainte du report de circulation sur les autres rues (mise à sens unique) Pas d'arrêt 	
Tracé Ménival > Libération > Alaï	<ul style="list-style-type: none"> Dessert une station supplémentaire Maintien de la circulation routière 	<ul style="list-style-type: none"> Impact deux fois plus de riverains Coût supplémentaire Expropriation 	



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Tracé à l'est

Table n°2

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  		<ul style="list-style-type: none">• Nuisances pour les immeubles riverains (bruit, vue, perte de valeur immobilière, tranquillité)• Aucun bénéfice avec le futur pont• Plus cher• Abattage des arbres Cours Suchet	<ul style="list-style-type: none">• Stabilité de la Balme (secteur inconstructible et sauvegardé)

Option rejetée par les participants

Tracé à l'est

Table n°2

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none">Dynamise ConfluenceAvoir un pont qui coupe le quai JJ.Rousseau en deuxPont permet d'accéder à pied ou à vélo à ConfluenceMoins cherAvantage pour les cyclistes et piétons de l'ouest lyonnais		<p>Option privilégiée par les participants</p>

Opportunité du projet

Table n°3

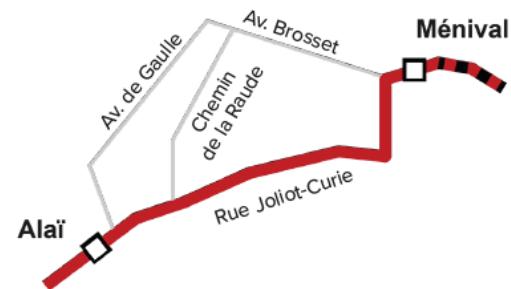
- Pas de plus-value par rapport à Perrache qui existe déjà
- N'apporte rien aux habitants du bas à part des nuisances sonores
- Impact sur la biodiversité de la Balme (faune/flore) et des étangs de Confluence
- Proposition alternative : des navettes électriques
- Pas d'intérêt pour les riverains du quai des Etroits de desservir le haut du 5ème
- Vigilance sur la solidité de la Balme

Opportunité du
projet

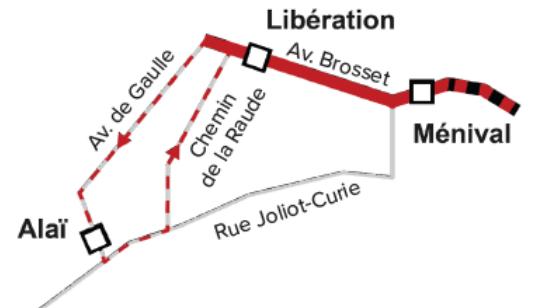
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">Pas d'avantage ni d'intérêt pour ceux qui habitent en bas de la balme		
<ul style="list-style-type: none">Pas d'avantage ni d'intérêt pour ceux qui habitent en bas de la balme		

Tracé à l'est

Table n°3

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  		<ul style="list-style-type: none"> • Trop cher pour 4min • S'ajoute aux 3 ponts actuels • Autoroutes à tramway • Baisse du prix de l'immobilier • Pas de station • Eboulis réguliers • Coût prohibitif • Zones inondables le long du quai • Présences de sources dans la colline • Perte de la vue sur la Saône • Défigure le quartier 	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver la desserte actuelle du T2 • Ne pas abattre de platanes

Tracé à l'est

Table n°3

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Choix par défaut vs Suchet 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de plus value à une nouvelle passerelle par rapport au pont Kitchener Nuisances sonores qui vont faire fuir les oiseaux 	<ul style="list-style-type: none"> Cohabitation avec le parking de Confluence Préserver la desserte actuelle de T2 (jusqu'à Grange Blanche à minima)

Opportunité du projet

Table n°4

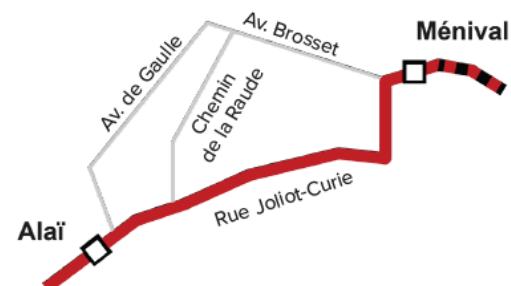
- Quelques voitures en moins sur le quai Perrache et sur le cours Suchet
- Accès au quartier des hôpitaux
- Facilité de l'accès au quai des étroits pour la passerelle si option Montrochet
- Désenclavement de l'ouest lyonnais
- Redynamisation du centre commercial de Confluence si option Montrochet
- Voie lyonnaise à n°6 à proximité

Opportunité du
projet

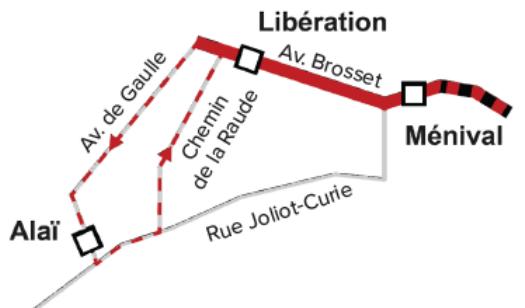
Tracé à l'ouest

Table n°4

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Tracé direct Alaï <> Ménival	Moins cher		
Tracé Ménival > Libération > Alaï	<ul style="list-style-type: none">• Une station supplémentaire• Meilleure desserte des habitants	<ul style="list-style-type: none">• Plus cher	



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Tracé à l'est

Table n°4

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Seule porte de sortie nord du quartier Superposition des ponts, des passerelles et des usages Abattage d'arbres centenaires Surcoût de 80 millions (+ supplément avec le pont de chemin de fer) Nuisances sonores Trafic impacté 200 places de stationnement perdues Nuisances travaux 	

Tracé à l'est

Table n°4

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Moins d'impact sur la circulation pendant la phase travaux • Accès facilité au centre commercial de Confluence • Faible nuisance sonore pour les habitants • Accès à de nouvelles balades grâce à la passerelle • Décalage des bateaux de croisière et de leur nuisance • Moins cher • Pas d'impact sur la circulation du quartier • Conserve T2 jusqu'à Montrochet 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuisances sonores sur le quai • Maintien de la capitainerie ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Station sur la rue Montrochet • Respecter les besoins du centre commercial • Connexion avec la navette fluviale

Opportunité du projet

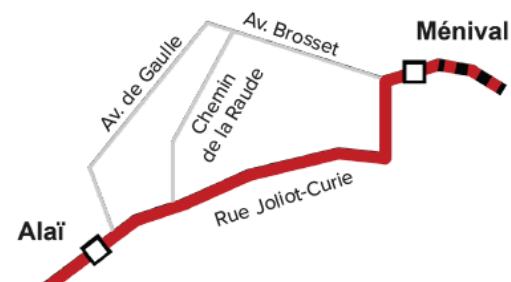
Table n°5

- | | |
|-----------------------|---|
| Opportunité du projet | <ul style="list-style-type: none">• Unanimité sur l'opportunité du projet TEOL• Crainte sur le besoin/coût/risques (une personne parmi les participants) |
|-----------------------|---|

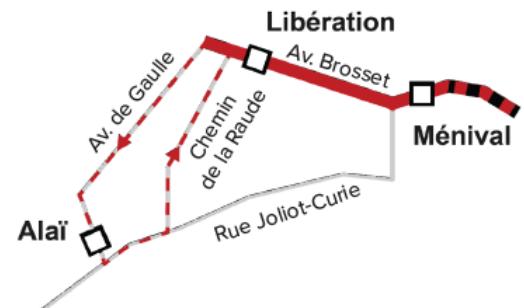
Tracé à l'ouest

Table n°5

Tracé direct Alaï <>
Ménival



Tracé Ménival >
Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">Dessert plus de monde		

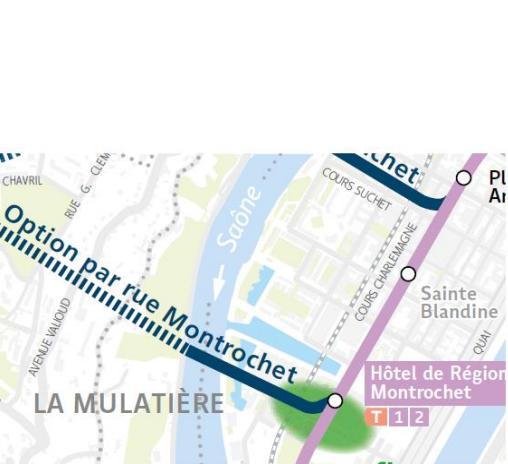
Tracé à l'est

Table n°5

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Passe à proximité des habitations Coût plus élevé Raccordement plus difficile Risque de suppression de T2 entre Place des Archives et Conseil Régional 	<ul style="list-style-type: none"> Etude des Balmes pour la sécurité

Tracé à l'est

Table n°5



Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par rue Montrochet	<ul style="list-style-type: none"> Accès plus facile et direct au centre commercial pour l'ouest lyonnais Moindre coût Pont de franchissement plus central 	<ul style="list-style-type: none"> Risque de nuisance sonore et visuelle (une personne parmi les participants) 	<ul style="list-style-type: none"> Garantir la fluidité des livraisons et les accès au parking Etude visuelle à faire pour les habitants proche de Montrochet Etude des balmes pour la sécurité

Opportunité du projet

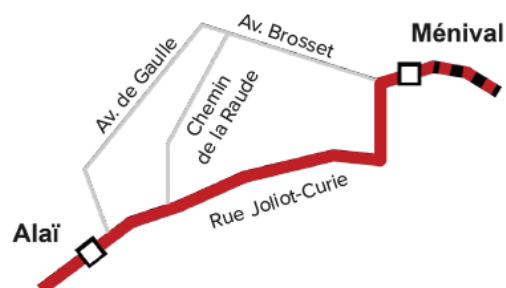
Table n°6

Opportunité du projet	<ul style="list-style-type: none">• Projet inopportun pour tous• Nuisances sonores et visuelles pour les riverains (Suchet et Montrochet) : phase travaux et phase d'exploitation (4h30 à 1h)• Impact négatif sur la circulation du T2 entre Perrache et Hôtel de Région + risque de saturation pour les deux variantes• Pas d'utilisation du TEOL pour les utilisateurs de Lyon 5^{ème} et Confluence• Désorganisation logistique durant les travaux• Utile pour les habitants de l'ouest lyonnais (une personne parmi les participants)• Préférence pour la station Charcot Provinces
-----------------------	---

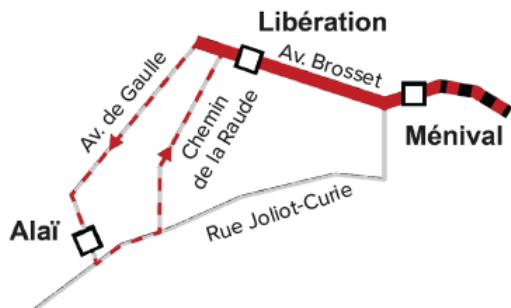
Tracé à l'ouest

Table n°6

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Tracé direct Alaï <> Ménival	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'expropriation Auchan et autres commerces Pas de suppression de sens et de voie de circulation Moins d'éviction des habitants et des commerces 		<ul style="list-style-type: none"> Attention à l'accessibilité des commerces phase travaux Ne pas fermer l'axe Brosset phase travaux
Tracé Ménival > Libération > Alaï	<ul style="list-style-type: none"> Mieux connecté au quartier 	<ul style="list-style-type: none"> Trop d'impact sur les axes majeurs, les commerces, les fonciers privés 	<ul style="list-style-type: none"> Ne pas fermer l'axe Brosset phase travaux Ne pas utiliser le parking St luc en base de vie chantier

Tracé à l'est

Table n°6

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none"> Temps plus court de 4 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> Proximité immédiate avec les habitations Sécurité des immeubles sur le Quai des étroits (fissures) Phase travaux/exploitation : nuisances sonores, vibration Impact environnemental (abattages arbres) Impact visuel dû à la sortie du tunnel Ajout d'un pont Dévalorisation des logements 	

Tracé à l'est

Table n°6

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un passage sécurisé pour les piétons/cyclistes pour rejoindre Confluence 	<ul style="list-style-type: none"> Destruction irréversible de la Balme des Fontanières et des rives de Saône (Espace Boisé Classé et non une friche) Remise en cause de l'aménagement des rives de Saône Dégradation des accès au centre commercial (véhicules et livraisons) Nuisances riverains (sonores, visuelles) Dévalorisation des logements 	<ul style="list-style-type: none"> Replanter n'est pas une solution de compensation Rallonger la capacité à 300 personnes ne suffira pas à dissiper la saturation

Opportunité du projet

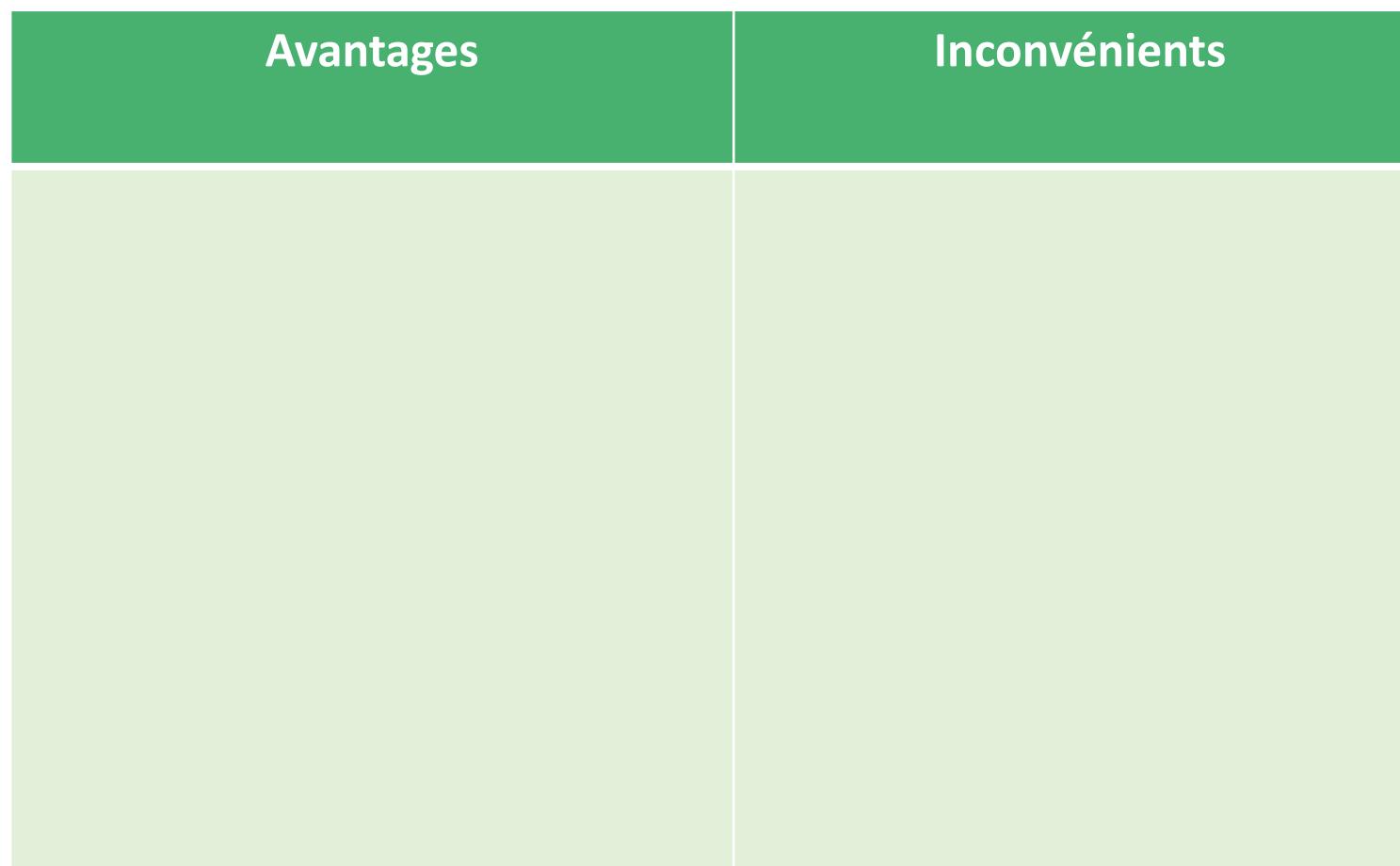
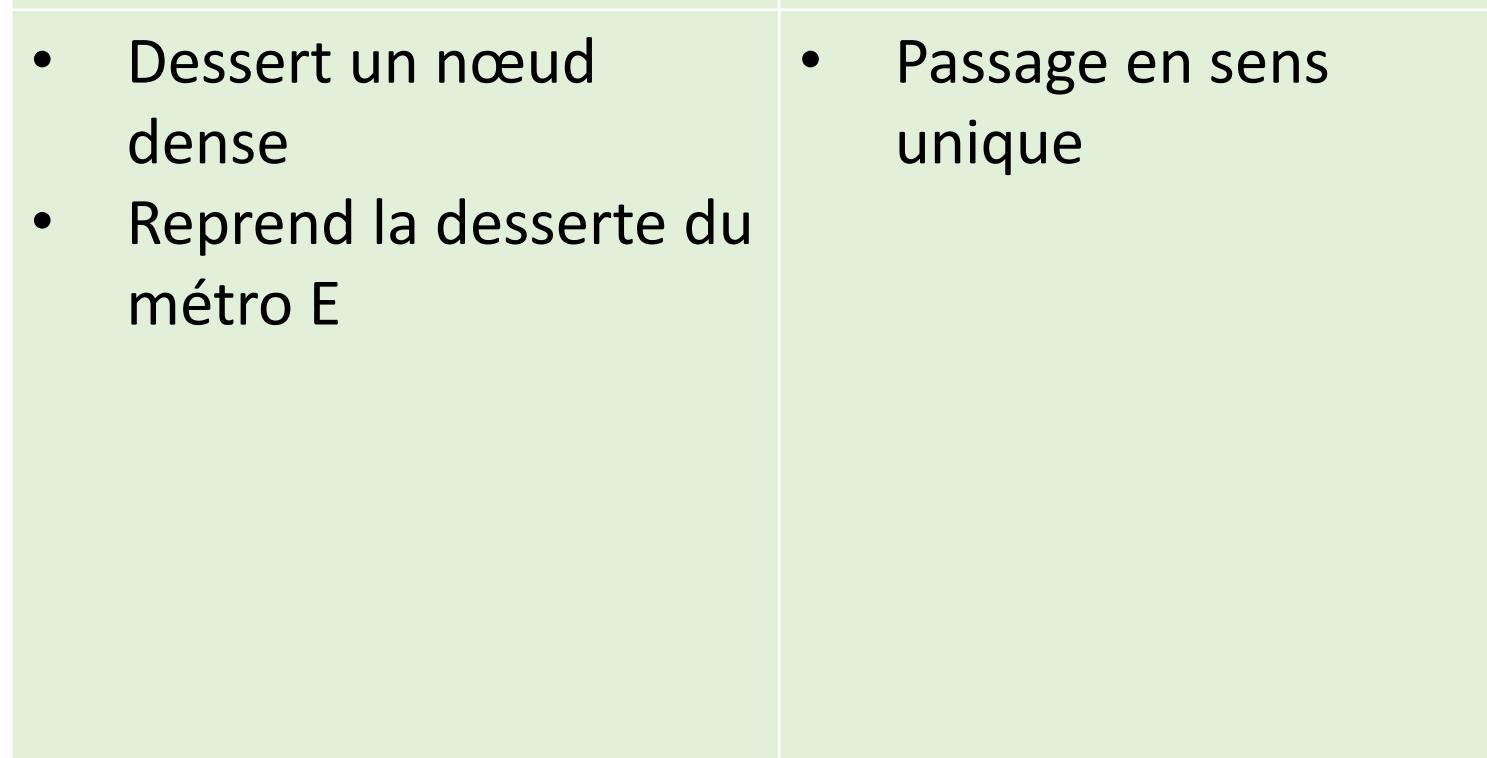
Table n°7

- Intérêt pour un franchissement à pied de la Saône
- Remise en cause de la pertinence de la ligne au regard des bus existants
- Nuisances pour les habitants des quais de la Mulatière
- Questionnements sur la projection à très long terme au sujet du trafic (mode métro pertinent)
- Plus opportun de passer sous la Saône
- Questionnements sur le nombre d'abattage d'arbres et les compensations

Opportunité du
projet

Tracé à l'ouest

Table n°7

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alaï <> Ménival</p>  <p>The map shows a direct red line route from Alaï to Ménival, passing through Rue Joliot-Curie, Chemin de la Raude, Av. Brosset, and Av. de Gaulle. Stop locations are marked with squares.</p>		
<p>Tracé Ménival > Libération > Alaï</p>  <p>The map shows a route from Alaï to Ménival via Libération. The route follows Rue Joliot-Curie, Chemin de la Raude, Av. Brosset, and Av. de Gaulle. Stop locations are marked with squares. Red dashed arrows indicate the direction of travel from Alaï to Libération and from Libération to Ménival.</p>	<ul style="list-style-type: none">Dessert un nœud denseReprend la desserte du métro E <ul style="list-style-type: none">Passage en sens unique	

Tracé à l'est

Table n°7

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none"> Gain de temps de trajet 	<ul style="list-style-type: none"> Beaucoup plus d'habitations Ce n'est pas un prolongement de T2 et il restera que T1 sur Cours Charlemagne 	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser un beau pont

Tracé à l'est

Table n°7

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par rue Montrochet  	<ul style="list-style-type: none"> Moins d'habitations 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de cheminement entre la Saône et le haut des Balmes Présence d'un monument historique Bellerive 	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser un beau pont Mettre en place une traversée piétonne des Balmes

Opportunité du projet

Table n°8

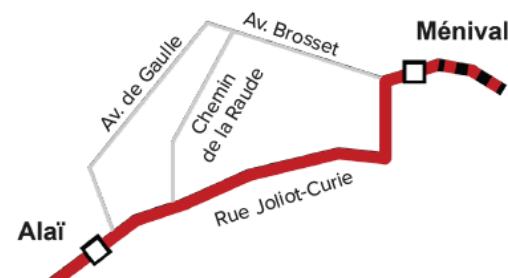
- | | |
|-----------------------|--|
| Opportunité du projet | <ul style="list-style-type: none">• Aucune plus value pour la desserte en transport en commun pour la Mulatière• Questionnements sur la conservation de la desserte nord-sud sur le quai JJ. Rousseau• Questionnements sur la sécurité des murs de soutènement sur le chemin de Fontanières (effondrements, glissements)• Aspect hydrogéologiques : beaucoup d'eaux souterraines sur le chemin de Fontanières• Les Balmes sont une zone géologique non constructible, zone boisée protégée• Présence d'une faune surabondante dans la Balme• Questionnements sur les aspects Architecte des Bâtiments de France• Risque du perte de l'aspect romantisme du quai JJ. Rousseau (perte esthétique) |
|-----------------------|--|

- Aucune plus value pour la desserte en transport en commun pour la Mulatière
- Questionnements sur la conservation de la desserte nord-sud sur le quai JJ. Rousseau
- Questionnements sur la sécurité des murs de soutènement sur le chemin de Fontanières (effondrements, glissements)
- Aspect hydrogéologiques : beaucoup d'eaux souterraines sur le chemin de Fontanières
- Les Balmes sont une zone géologique non constructible, zone boisée protégée
- Présence d'une faune surabondante dans la Balme
- Questionnements sur les aspects Architecte des Bâtiments de France
- Risque du perte de l'aspect romantisme du quai JJ. Rousseau (perte esthétique)

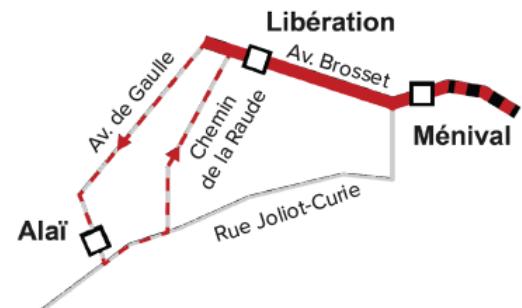
Tracé à l'ouest

Table n°8

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<p>Non rempli par les participants</p>

Tracé à l'est

Table n°8

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<p>Non rempli par les participants</p>

Tracé à l'est

Table n°8

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<p>Non rempli par les participants</p>

Opportunité du projet

Table n°9

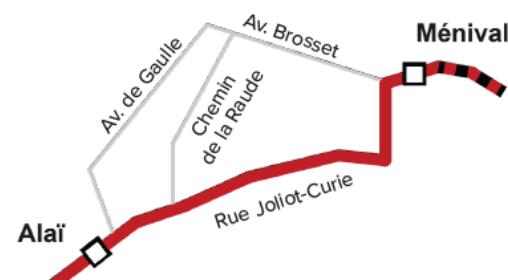
- Le projet est une opportunité pour les territoires de l'Ouest Lyonnais
- Le mode proposé (tramway) va engendrer des nuisances et la dégradation des Quais de la Saône et de la Balme (sonores, visuelles, olfactives)
- La concertation relative au réaménagement du Quai JJ Rousseau (janvier/mars 2023) n'était pas articulée avec celle de TEOL
- TEOL ne doit pas bloquer l'opportunité de requalification du quai
- Les deux projets pourraient s'interconnecter via un arrêt de tram

Opportunité du
projet

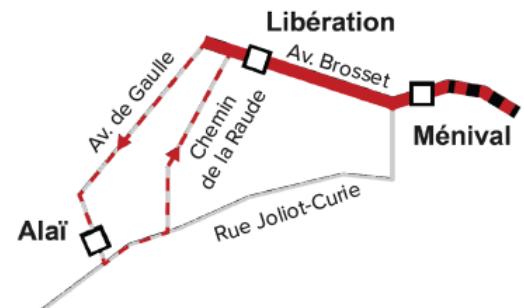
Tracé à l'ouest

Table n°9

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		Pas concerné selon les participants

Tracé à l'est

Table n°9

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  		<ul style="list-style-type: none"> • Dénaturation du quai Rambaud • Nuisances visuelles et sonores sur le quai Ribaud • T1/T2 déjà engorgé en heures de pointe, aggravation avec TEOL • Rampe d'accès PMR très longue côté JJ. Rousseau pouvant dénaturer les paysages 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire passer le tram sous la Saône • Prévoir un arrêt de tram quai JJ. Rousseau • Préserver la fonctionnalité et les qualités paysagères du bord de Saône et de la Balme

Tracé à l'est

Table n°9

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Moins d'impact sur les résidents côté mulatière 	<ul style="list-style-type: none"> Dénaturation du quai Rambaud Nuisances visuelles et sonores sur le quai Ribaud T1/T2 déjà engorgé en heures de pointe, aggravation avec TEOL Rampe d'accès PMR très longue côté JJ. Rousseau pouvant dénaturer les paysages 	<ul style="list-style-type: none"> Faire passer le tram sous la Saône Prévoir un arrêt de tram quai JJ. Rousseau Préserver la fonctionnalité et les qualités paysagères du bord de Saône et de la Balme

Tracé à l'est (suite)

Table n°9

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Option par rue Montrochet</p>  	<ul style="list-style-type: none"> Infrastructure de transport de plus en plus difficile Dégradation irréversible du site Destruction de la Balme, des rives de Saône et du site de Confluence Dégradation de l'accès au centre commercial déjà difficile Nuisance riverains 	<ul style="list-style-type: none"> Métro E en prolongement du métro A Augmenter la capacité des voitures de tram et prévoir suffisamment de chauffeurs Replanter les arbres (bonnes essences) Maintenir T2 dans sa totalité

Opportunité du projet

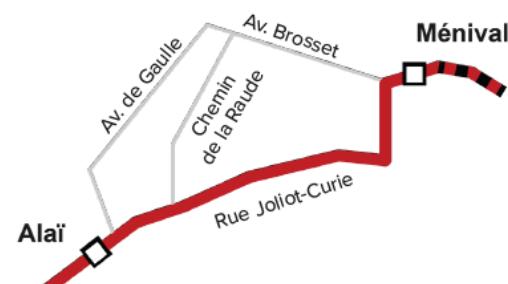
Table n°10

- | | |
|-----------------------|--|
| Opportunité du projet | <ul style="list-style-type: none">• Opportunité de créer une liaison vers l'ouest• Questionnements sur la différence de capacité entre le mode métro et le mode tramway• Pour les habitants de la Mulatière :
<u>Négatif</u> : pas de bénéfice, pas de station, pas de baisse de la circulation, fragilité des balmes, bruit, impact patrimonial
<u>Positif</u> : possibilité de traverser à pied ou en vélo la Saône, dynamisera le projet de réaménagement du quai JJ. Rousseau, opportunité de décongestionner Choulans/ Kitchener, liaison avec le TTOL• Métro est plus fiable (pas de problème avec la circulation/ accident)• Connexion TTOL intéressante avec une tarification unique |
|-----------------------|--|

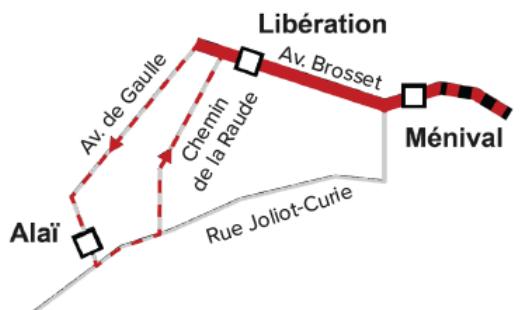
Tracé à l'ouest

Table n°10

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">Connexion au TTOL		<ul style="list-style-type: none">Prévoir une tarification unique avec TTOL
<ul style="list-style-type: none">Connexion au TTOL		<ul style="list-style-type: none">Prévoir une tarification unique avec TTOL

Tracé à l'est

Table n°10

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		Aucun intérêt pour tous les participants

Tracé à l'est

Table n°10

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Mutualisation avec les aménagements déjà réalisés pour T2 Desserte du centre de la Confluence 		

Opportunité du projet

Table n°11

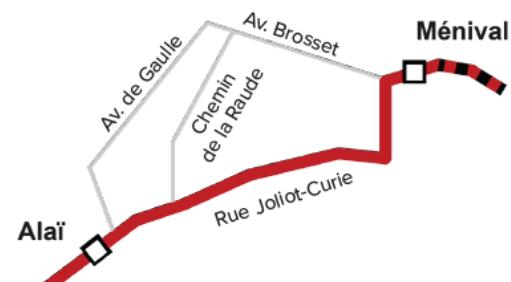
- Pas d'opportunité du projet : pas de desserte avec une station sur le quai JJ. Rousseau
- Projet inopportun pour le secteur de Confluence : nouvelle grosse infrastructure, dégradation des bords de Saône avec des nuisances sonores, destruction Balmes et biodiversité
- Rupture de charge de T2 à Jean Macé, dégradation des itinéraires de transport
- Souhait d'un métro E et d'une amélioration de la fréquence de TTOL

Opportunité du
projet

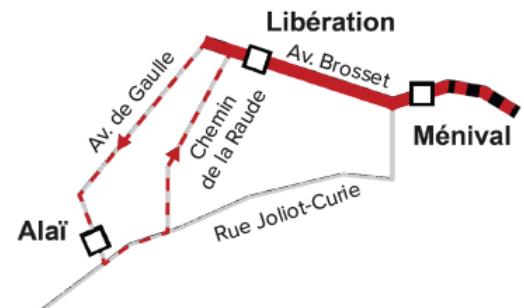
Tracé à l'ouest

Table n°11

Tracé direct Alaï <>
Ménival



Tracé Ménival >
Libération > Alaï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		Pas concerné selon les participants

Tracé à l'est

Table n°11

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none">Temps de parcours amélioré	<ul style="list-style-type: none">Suppression de T2 pour les stations plus au sudNuisances liées à l'insertion au droit des bâtiments	

Tracé à l'est

Table n°11

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements des quais intéressants 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la Balme Impact visuel de la nouvelle passerelle Risques liés aux abattages d'arbres Impact sur la biodiversité Impact bruit avec une diffusion sur la Saône : freinage... Impact sur la circulation des voitures Impact sur les accès du centre commercial 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir un bon accès voiture au centre commercial

Opportunité du projet

Table n°12

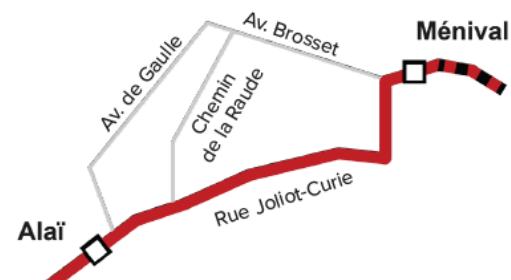
- | | |
|-----------------------|---|
| Opportunité du projet | <ul style="list-style-type: none">• Habitants de la Mulatière et de Lyon 2 : intéressés par la passerelle mode doux• En attente du projet d'aménagement du quai JJ Rousseau• Habitants de Lyon 2 ne vont pas utiliser le tramway• Evocation du métro E : a budget illimité, ce mode aurait été mieux mais investissements trop élevés• Prolongement vers Craponne intéressant (plus facile avec un mode tramway qu'un mode métro)• Améliorer la fluidité du secteur du pont Galieni pour les déplacements piétons/vélos• Questionnements sur le devenir de la promenade côté Presqu'île |
|-----------------------|---|

Tracé à l'ouest

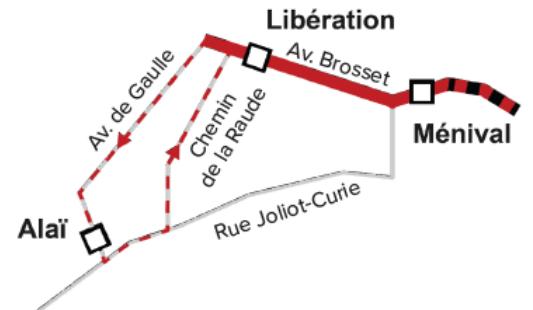
Table n°12

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<p>Pas d'avis des participants sauf une personne, qui est contre la mise en sens unique de Joliot Curie (ainsi que le conseil syndical de sa résidence)</p>

Tracé direct Alaï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaï



Tracé à l'est

Table n°12

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par cours Suchet  	<ul style="list-style-type: none"> Bénéfice d'une passerelle mais moins bien placé que Montrochet Gain de temps de 4 minutes (mais pas pour 80 millions d'euros) 	<ul style="list-style-type: none"> Nuisances sonores pour les habitants aussi bien de Cours Suchet que Quai des étroits Impact visuel traumatisant pour les habitants du Quai des étroits Coût plus élevé 	<p style="text-align: center;">Option rejetée par les participants</p>

Tracé à l'est

Table n°12

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Option par rue Montrochet  	<ul style="list-style-type: none"> Localisation intéressante de la passerelle (au milieu du quai) Quartier de Confluence en plein essor Moins de riverains Coût plus faible 	<ul style="list-style-type: none"> Un pont engendre des squats, sentiment moins sécuritaire 	<ul style="list-style-type: none"> Garder la fluidité de la promenade sur les quais de la Presqu'île Prévoir une bonne insertion dans les quais de Saône (architecture et pour les flux circulatoires) Prévoir un accès piéton à la passerelle côté quai des étroits sur le chemin de Fontanières Faire la bonne jonction avec le projet de réaménagement du quai JJ Rousseau au sud et au nord

Tracé à l'est (suite)

Table n°12

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Option par rue Montrochet</p>  		<ul style="list-style-type: none"> Prévoir que la passerelle mode doux soit en redescente côté quai JJ Rousseau pour accéder aux quais Prendre exemple sur la passerelle de la Paix 