



Annexes au dossier des enseignements de la concertation



Contributions recueillies sur la plateforme en ligne

Avis recueillis sur la plateforme en ligne

06/11/2023	<p>Bonjour, je réside rue Joliot-Curie dans le quartier des Battières, à Lyon 5ème. Je suis donc directement impacté par le tracé en surface du TEOL, que mes voisins et moi, voyons mal emprunter notre rue. En effet notre quartier est très embouteillé aux heures de pointe, et nous redoutons l'impact du tramway sur la circulation, ainsi que ses nuisances (pendant les travaux puis l'exploitation). Le passage par Libération ne présente guère plus d'avantages. Il semble que la majorité se mure derrière les arguments du coût et de la densité. Pourtant, le 9ème arrondissement, aussi dense que le 5ème, est traversé par le Métro D. Pareil pour le quartier de Libération à Tassin qui est très dense en commerces et logements. Quant à Alaï, bien que moins dense, cette station devait servir de pôle multimodal en 2019 pour capter tous les flux de l'ouest. De plus, des quartiers comme Gerland, et bientôt la Saulaie à Oullins, se densifient APRES l'arrivée du métro. Pourquoi l'ouest ne connaîtrait pas le même destin? Les prévisions de fréquentation du TEOL semblent bien basses (60 000 voyageurs / jour), alors que le Métro E devait transporter 100 000 voyageurs/jour entre Alaï et Part-Dieu, sachant que ces premières estimations sont très vite dépassées. Le coût du Métro E, bien qu'élevé est justifié puisqu'il s'agit d'un investissement à long terme sur le territoire, pensons à nos enfants et passons-nous des politiques à courte vue ! Voir jusque 2040 n'est pas suffisant ! Mais le plus gros défaut de ce projet de tram est sa lenteur. Pour rejoindre la Part-Dieu depuis Alaï c'est 26 à 31 minutes avec TEOL, soit... autant qu'aujourd'hui en bus et métro ! Alors que ça n'aurait été que 12 minutes avec le Métro E. Même constat pour Bellecour, 17-18 mn avec TEOL ou le bus aujourd'hui contre 9 mn avec le Métro E. Le comble est que le Métro E aurait permis de rejoindre Perrache plus rapidement que le TEOL (ME 9mn + MA 3mn soit 12mn) ainsi que Jean Macé (ME 9mn + MD 3mn + MB 2mn soit 14mn, ou ME 12mn + MB 6mn soit 18 mn) ou même Confluence (ME 9mn + MA 3mn + T1 ou T2 5mn soit 17mn) ! La rapidité joue un rôle clé dans l'efficacité et l'attractivité des transports en commun, mais aussi dans leur confort. C'est incontournable dans une agglomération comme Lyon. J'espère sincèrement que le SYTRAL reviendra sur sa décision et remettra le Métro E sur la table, car le projet du Tramway Express témoigne clairement d'un manque d'ambition ainsi que d'un refus d'investir.</p>
06/11/2023	<p>Des deux propositions de traversée de la Saône, il y a de nombreux arguments en faveur du passage au niveau de la rue Monrochet plutôt que par le cours Suchet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une desserte directe du cœur du quartier de la Confluence (commerces, lieux d'activité et de loisirs, nombreux logements,...) - des liaisons piétonne et cyclable par la nouvelle passerelle entre le quai Jean Jacques Rousseau et le quartier de la Confluence, comme cela était initialement envisagé - puis abandonné - dans le plan d'aménagement de la Confluence ; le bénéfice serait encore meilleur si une liaison piétonne depuis le chemin de Fontanières pouvait être créée à cette occasion pour permettre les flux piétonniers depuis le haut de la balme (La Mulatière et Sainte-Foy-lès-Lyon), - l'arrivée de cette passerelle sur le quai Jean Jacques Rousseau et l'entrée du tunnel sous la balme de Fontanières se ferait dans une zone sans habitation et limiterait donc les nuisances de voisinage, contrairement au franchissement entre le cours Suchet et le quai des Étroits où l'entrée du tunnel se trouverait à proximité immédiate d'immeubles d'habitation de part et d'autre, probablement au niveau de certaines fenêtres.
06/11/2023	<p>Je travail à Sainte foy les lyon, nous avons le bus mais je ne pense que le tramway soit plus rapide en terme de temps. Je pense qu'un métro serait un gain de temps.</p>
06/11/2023	<p>Le métro c'est l'avenir ! De plus l'arrivée du parcours à Confluence ne me parait pas judicieux les deux lignes de tram sont déjà saturées. Il faut une arrivée à Bellecour ou Part Dieu qui sont des points névralgiques de Lyon. Ces lieux permettraient aux habitants de l'ouest d'être en coeur de ville sans prendre un autre moyen de transport.</p>

06/11/2023	<p>Je vous suggère de modifier la carte du projet qui figure sur la page d'accueil de la concertation, car les deux tracés bleus qui s'arrêtent aux arrêts "Hôtel de Région - Monrochet" ou "Place des Archives" selon le scénario de traversée de la Saône induit en erreur certaines personnes, dont certains auteurs des avis déjà publiés, qui ne comprennent pas que cette ligne circulera au-delà sur les lignes déjà existantes.</p> <p>Peut-être devriez-vous aussi modifier le texte et l'infographie d'accompagnement pour mieux mettre en valeur les temps de liaison "Alaï - Perrache" et "Alaï - Jean Macé", car actuellement on ne voit bien que "Alaï - Confluence" ce qui rajoute à la confusion.</p>
06/11/2023	<p>A quoi sert un moyen de transport qui va mettre 20 minutes à relier Jean Macé ou le tram de confluence pour ensuite devoir faire une nouvelle correspondance pour emmener dans le centre ville ? Autant utiliser les lignes de bus existantes qui mènent à gorge de loup et ensuite le metro Pas de gain de temps par rapport à la situation existante.</p> <p>Ce type de projet devrait avoir deux uniques objectifs : faire gagner du temps aux usagers et offrir du confort d'utilisation</p> <p>Pour ce qui est du trajet, si le tram est efficace, il est nécessaire de privilégier l'option B avec un arrêt à libération puis Menival. cela permettra de desservir un maximum de logements et d'habitants et ainsi fluidifier le nb de personnes attendant par arrêt.</p>
06/11/2023	<p>Ce projet n'est pas adapté aux flux futurs de personnes à transporter. Insuffisant en capacité, tortueux pour relier des points importants de l'agglomération, peu rapide en final , voire plus long que les moyens actuels de transport en commun. On ne structure pas l'ouest lyonnais le temps d'un mandat , une vision à plus long terme s'impose....et la réponse est métro E</p> <p>Je complete par les risques géologiques, les désordres sur du long terme occasionnés par les travaux etc</p>
06/11/2023	<p>Il ne faut pas faire passer le tram express par le cour charlemagne et a perrache qui est deja tres sature par le T1 et T2 a perrache et place des archives , il faudrai juste en passant par confluence et la rue monrochet traverse le cour charlemagne EN DIRECTION JUSU, AU QUAI DU RHONE pour le faire passer par les quai du rhone</p> <p>soit apres traverser le rhone par un nouveau pont et aller vers jean jaures pour terminus et le prolonger vers l'est</p> <p>ou sinon le faire remonter par le long du quai du rhone jusqu'a l'hotel dieu avec arret vers place antonin poncet et puis traverser le rhone par le pnt wilson et aller jusqu'a la part dieu par la rue servient le tracee du T1</p> <p>et ne pas arreter vers etoile d'alai ,le prolonger jusqu'a francheville taffignon</p>
06/11/2023	<p>Bonjour et merci de me donner la parole.</p> <p>Je suis partisan d'un prolongement du métro A jusqu'à Alaï. Je préfère le métro au tramway car:</p> <ul style="list-style-type: none"> - c'est plus rapide - plus sûr (pas de risque de collision avec des vélos, voitures ou piétons) - ça laisse plus de place en surface pour les modes de transport doux. <p>Un prolongement du métro A jusqu'à Alaï via "hôtel de région" permettrait des accès directs à Confluences par les riverains du métro A (pas de rupture de charge à Perrache), permettrait aux riverains du futur prolongement de la ligne A, un accès au cœur de Lyon sans rupture de charge à Perrache.</p> <p>Merci de votre écoute</p>

06/11/2023	<p>L'idée d'un terminus à Alaï n'est pas suffisant dans ce projet. Alaï va être un "aspirateur" à bouchons/agglomérat des usagers provenant de Craponne/Francheville Bel Air / St Genis les O/Grézieu , Brindas , Vaugneray , Pollionay , Thurins , Messimy et au-delà.</p> <p>Il ne faut pas rater le coche du futur en oubliant Craponne et Grézieu la Varenne, Craponne est déjà à + 11 000 habitants et des dizaines projets de constructions de résidences sont en cours. Craponne a une augmentation de +6% d'habs , qu'en sera t 'il en 2032 ? 2032 ce sera déjà trop tard pour se poser la question.</p> <p>Les habitants de cette ville le savent avec tout le flux de transit journalier. Pour Craponne le prolongement peut se faire au niveau de l'ancien Hopital Charrial en limite avec Bel Air. La D489 est constamment congestionné et le TEOL à Alaï accentuera ce fait, surtout que l'emprise pour un prolongement est déjà presque "prête" avec un site propre LEOL (C24E) qui va jusqu' au Gymnase E Catalon de Grézieu et ce Gymnase "sous-utilisé" peut être adaptée à un P+R pour tout ceux de l'Ouest Lyonnais.</p> <p>Donc oui au TEOL entre l'Ouest et Lyon mais surtout OUI à un prolongement à Craponne puis Grézieu la Varenne.</p>
07/11/2023	<p>TEOL doit bien entendu faire le trajet Alaï - Montrochet - Perrache - Jean Macé, qui permettra de conserver le niveau actuel de desserte de la Confluence.</p> <p>.</p> <p>Mais il faut prolonger ce service TEOL plus loin vers l'Est, par Grange Blanche et Bron HdV, jusqu'à Université Parilly ou Porte des Alpes. (environ 16 km) afin de limiter les ruptures de charge.</p> <p>.</p> <p>La fréquence pourrait être aux 5 minutes aux heures de pointe, comme vous l'envisagez.</p> <p>.</p> <p>"Parallèlement", T2 pourra être limité à la section Saint Priest Bel Air - Porte des Alpes - Bron HdV - Grange Blanche - Jean Macé, avec un terminus sur l'avenue Berthelot positionné entre Jean Macé et le croisement Berthelot / Raoul Servant. (terminus sur 3ème voie en position centrale comme celui du T3 à Part Dieu Villette) .</p> <p>.</p> <p>Ce T2 raccourci pourrait avoir une fréquence aux 10 minutes, en maintenant toutefois celle-ci même en dehors des heures de pointe, pour ne pas trop affaiblir la desserte de Saint Priest.</p> <p>.</p> <p>Aux heures très creuses de fin de journée ou le dimanche, l'exploitation sous forme d'un service unique TEOL allant de Alaï à Saint Priest Bel Air (sans aucune rupture de charge sur 21,5 km) pourrait être questionnée.</p>

07/11/2023	<p>L'objectif annoncé est le suivant :</p> <p>"L'objectif du tramway express de l'ouest lyonnais est de proposer une offre de transport régulière, des temps de trajet réduits et fiables dans des conditions de confort et de sécurité optimales pour les usagers."</p> <p>Déjà on opte pour un mode de transport, alors que la preuve n'a pas été faite qu'il soit le bon pour ce sujet, mais admettons et retenons les lignes directrices de l'objectif, régularité, rapidité et fiabilité.</p> <p>Le bricolage envisagé pour raccorder un tramway express à l'ouest de Confluence à un tramway omnibus peinant sur des voies encombrées sur les rails de T1 et T2 me parait complètement antinomique par rapport à ces objectifs de régularité, rapidité et fiabilité.</p> <p>Par ailleurs, la précédente concertation de 2019 avait fait ressortir nettement la nécessité d'avoir une liaison entre Part-Dieu, la presqu'île et l'ouest. Or ce projet étriqué, à courte vue et sans véritable ambition pour notre métropole passe complètement à côté du sujet.</p> <p>Pour toutes ces raisons, je me prononce clairement CONTRE ce projet dans son état actuel.</p> <p>Pour être acceptable et utile à notre métropole, ce projet doit proposer une extension express, elle aussi, vers la rive gauche et La Part-Dieu. Peu m'importe le choix du mode retenu, tramway ou métro, je n'ai pas d'a-priori idéologique là-dessus.</p> <p>L'essentiel est qu'il soit fiable et non tributaire des aléas de la circulation, des feux rouges et/ou des manifs qui interceptent très souvent la circulation des rames de tramway en ville.</p>
07/11/2023	<p>Le projet tel que présenté s'il a bien l'intention de desservir le plateau du 5ème, le nord de Sainte-Foy-lès-Lyon, Tassin-la-Demi-Lune risque de déplaire aux habitants qui sont pour le métro E.</p> <p>—</p> <p>2014 : Le métro E était une des promesses de Gérald Collomb.</p> <p>2017 : Des études ont été réalisées.</p> <p>2019 : Soit 5 ans après le nouveau mandat de Collomb, la concertation préalable a eu lieu. 60 000 voyageurs/jour seraient attendus pour cette ligne entre Alaï et Bellecour mais si elle est prolongée à la gare Part-Dieu, ce serait alors 100 000 voyageurs/jours.</p> <p>2020 : Il y a la pandémie (covid-19) et l'arrivée des élus écologistes à Lyon et à la métropole.</p> <p>2021 : Une concertation sur une ligne de transport par câble a eu lieu pour desservir Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, la Mulatière, Lyon 7. Or, la majorité des habitants et les maires de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière étaient contre le projet et pour le métro E. Puis à l'issue de la concertation sur l'extension des lignes de métros (A, B, D, création du métro E), aucune ligne de métro sera prolongée ou créée. Par contre, c'est là qu'à émerger l'étude d'Egis Rail de 2017 sur la possibilité d'une alternative au métro E : un tramway souterrain.</p> <p>2023 : La concertation sur le TEOL a commencé et déjà il y a des personnes contre ce tram et pour le métro E. Cela fait presque 10 ans (voire plus si le métro E était évoqué avant 2014) que les habitants sont dans l'attente de ce projet et risquent de rejeter les projets alternatifs car ils sont non adaptés.</p> <p>—</p> <p>Pour le métro E, il me semble que les zones desservies ne sont pas assez denses mais si on cumule le nombre d'habitants de Lyon 5 (49 000), de Sainte-Foy-lès-Lyon (22 000), de Tassin-la-Demi-Lune (22 000), de Francheville (14 000), de Craponne (11 000), on a 118 000 habitants (source Wikipedia pour le nombre d'habitants pour chaque commune). Oui ces 118 000 se rapproche bien des 100 000 voyageurs/jour or ces 118 000 ne vont pas tous aller dans le centre de Lyon. Parmi ces 118 000 :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Une partie ira au centre de Lyon -Une autre se déplacera en interne (sans aller au centre), probablement la part la plus importante -Une autre ira hors de l'agglomération de Lyon -Une autre ira dans d'autres secteurs de l'agglomération (Nord, Est, Sud) <p>—</p> <p>Le métro E présente aussi des contraintes techniques importantes comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La profondeur des premières stations (Saint-Irénée) -La pente (il ne faut pas que le métro E soit à crémaillère comme le métro C) -La traversée du Rhône et de la Saône -La station Bellecour car la nappe phréatique est en basse profondeur (c'est pour ça que le métro A a été construit en tranchée). <p>Enfin, il ne faut pas oublier que le métro E est très coûteux à lui-seul ce qui risque de nécroser</p>

	<p>d'autres projets de transport en commun dans la métropole. Pour le TEOL il y a aussi certaines de ces contraintes mais des études de faisabilité ont été réalisées (celle de 2017) et maintenant il y a une concertation. Alors il faut faire comprendre aux habitants que le métro E est quasiment (ou peut-être pas) une utopie et bien préciser pourquoi car sinon le TEOL a des risques d'être rejeté sans alternatif si ce n'est que le métro E.</p> <p>— Pour améliorer le TEOL, il est impératif qu'il évolue après 2032 pour penser au long-terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> -En le prolongeant à l'Ouest à Craponne voire à Grézieu-la-Varenne -En le prolongeant à l'Est : et à ce propos j'ai 2 propositions : <p>-> 1/ Fusionner le tram T5 (Grange-Blanche Eurexpo) avec le TEOL pour obtenir une ligne forte de TC reliant l'Est et l'Ouest comme ce qui était prévu pour le métro E (pour rappel, Craponne Alaï Bellecour Part-Dieu Bron Eurexpo). Un autre avantage de cette fusion est l'augmentation de la fréquence de tramway sur l'avenue Berthelot. On obtiendrait donc un tram desservant Craponne Alaï Point-du-Jour Perrache Jean Macé Grange-Blanche Bron Eurexpo en correspondance avec les métros A, B et D, et les trams T1, T2, T4, T6, futur axe A8</p> <p>-> 2/ Modifier le trajet du tram T2 et T5 :</p> <p>Le TEOL suit le trajet du T2 à l'Est : Craponne Alaï Point-du-Jour Perrache Jean Macé Grange-Blanche Bron Porte des Alpes Saint-Priest Bel-Air</p> <p>Le T5 continue à l'Ouest pour aller au terminus actuelle du T2 (Hôtel de Région Montrochet) : Confluence Perrache Jean Macé Grange-Blanche Bron Eurexpo</p> <ul style="list-style-type: none"> -En rendant le TTOL (Saint-Paul Brignais) plus accessible, en d'autres termes, réaliser le RER lyonnais. Il faut que ce TER intègre une tarification TCL+TER notamment pour les correspondances avec le réseau TCL comme en Ile-de-France, la fréquence doit être amplifiée (10-15 min). Un prolongement du TTOL à l'Est est aussi nécessaire pour rejoindre Part-Dieu par Cordeliers voire de le fusionner avec le tram T3 pour voir une forte ligne de TC Est (Meyzieu voire Crémieu) Ouest (L'Arbresle). Une étape indispensable à la réalisation du RER lyonnais est la volonté et l'implication du Grand Lyon, de la région AURA et de l'Eta (pour les gros financements), en d'autres termes, pas d'oppositions stériles car ce sont des centaines de milliers de personnes qui travaillent à Lyon et qui pourraient prendre ce RER. -Pour l'intermodalité vélo+TC, il est indispensable d'avoir des parcs relais à forte capacité (minimum 100 places) pour les stations les plus fréquentées surtout au terminus (minimum 400 places). Il semble que l'emport du vélo sera possible. Alors il faut que les rames du TEOL soit plus adapté que les rames existantes car il y a un risque d'avoir un tramway avec pas mal de cyclistes. Il faudra donc anticiper cela. Pour accéder aux stations, il est également indispensable de réaliser la VL5 en rocade Ouest (inscrite au PDU de 2017-2030) et la VL11 jusqu'à Craponne. <p>— Sinon, je suis pour ce projet qui permet de desservir l'Ouest Lyonnais mais il ne faut pas oublier son évolution après 2032. Bien cordialement, Lucien DI-BIN</p>
07/11/2023	<p>L'Ouest lyonnais doit être raccordé au pôle multimodal de la Part-Dieu, cette rupture de charge est incompréhensible, alors même que sur PART DIEU se trouve le T1 T3 T4 et même le Rhone-Express.</p> <p>Quand à la "fluidité" du tram dans les secteurs traversés je suis plus que sceptique.</p> <p>Enfin, la vision "petit bras" de l'exécutif actuel ressort encore en plein dans ce projet alors même que des études préliminaires ont été menées sur le métro E, projet beaucoup plus capacitif, et fluide en terme de circulation, et surtout beaucoup plus structurant à long terme qu'un tram qui représente peu de capacité évolutive.</p> <p>De l'ambition Messieurs Mesdames de l'exécutif de l'ambition vous dirigez la SECONDE unité urbaine de France, pas Charleville-Mézières ! (que je salue au passage car je n'entend pas les "diminuer")</p>

07/11/2023	Je m'interroge sur le report des véhicules pour l'accès au centre commercial (clients et livreurs). Le dossier de concertation indique « peu d'incidence ». Pouvez-vous confirmer que le passage du tramway rue Montrochet n'entraînera pas un report de véhicules motorisés passage Panama ? Les voies de circulation (nécessaires pour l'accès au parking) seront-elles maintenues rue Montrochet - déjà un axe compliqué à pratiquer le samedi.
07/11/2023	Le projet présenté est bien pensé. J'ai toutefois des doutes importants quant à la capacité du tronçon commun T1/T2/TEOL. Il est d'ailleurs indiqué page 60 du dossier que cette section ne peut permettre les fréquences envisagées et qu'il faudra réorganiser le réseau de tramway. Cela veut dire en pratique, soit que T1 ou T2 auront des fréquences allégées au sud de la presqu'île soit que d'autres investissements de capacité seront nécessaires. Il me semble indispensable pour la sincérité de la concertation et notamment en comparaison avec l'ancien projet de métro: 1) de préciser les options envisagées de réorganisation du réseau de tram 2) de chiffrer les éventuels investissements supplémentaires 3) de présenter la dégradation des temps de trajet sur le reste du réseau consécutive à une moindre desserte du sud de la presqu'île par T1 et T2 Cela ne me semble pas anecdotique au stade de la concertation préalable.
08/11/2023	Bonjour, Si la section Ménival - Alaï retenue est l'option A, une station intermédiaire située sur la rue Joliot Curie (entre le croisement de la rue de l'Etoile et la station service Avia) serait utile au vu de la concentration d'immeubles d'habitation à proximité . https://www.google.fr/maps/place/Rue+Joliot+Curie,+Lyon/@45.7511456,4.7787488,330a,35y,44.91t/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x47f4ec771d7d593f:0x3aac0931c1664db3!8m2!3d45.7543883!4d4.7841665!16s%2Fg%2F1ts25qk?entry=ttu (Lien externe)
08/11/2023	Bonjour, ce TEOL est une bonne idée. Un lien direct avec le centre ville serait un vrai plus (autre que Perrache qui est une honte). Il me semble indispensable que le tracé soit également directement connecté avec les stations de métros existantes dans l'ouest lyonnais : les lignes D et B, et il faudrait revoir la ligne 17 qui actuellement est totalement insipide alors qu'elle pourrait être un bon moyen d'atteindre le métro B si son trajet était plus direct et sa fréquence augmentée. Dans le projet présenté, la desserte de Ste Foy est anecdotique, Ste Foy Centre doit être mieux considéré et desservi.
08/11/2023	Bonjour, L'entrée du tram côté Montrochet et balme de Fontanières se ferait dans une zone sans habitation et limiterait donc les nuisances de voisinage, contrairement au franchissement entre le cours Suchet et le quai des Étroits où l'entrée du tunnel se trouverait à proximité immédiate d'immeubles d'habitation de part et d'autre et directement au niveau des fenêtres. Le tram cours Suchet et quai des Étroits serait un vrai problème de bruit, nuisance et de pollution pour les habitants. Bien clt
08/11/2023	Bonjour, pourquoi ne pas envisager l'interconnexion à Alaï avec le tram-train ? Cela permettrait de relier l'ouest lyonnais au centre-ville de Lyon par le train sur quasi tout le linéaire.
08/11/2023	Pour moi option la plus crédible étant habitant de Lyon 5 ménival depuis 17 ans qui ait devenu très saturer c'était le métro C reliant saint Foy les Lyon Charcot après point du jour, ménival, Tassin la demi lune et ira rejoindre la station gorge de loup en plus le métro en niveau sécurité c'est plus sûr et c'est l'avenir pour les habitants

09/11/2023	<p>Ce qui doit définir l'orientation d'un projet aussi important et avec autant d'investissement n'est pas l'ego, mais le service publique répondant le mieux aux usagers.</p> <p>Un tramway ne repond pas avec ses 40000/50000 voyageurs quotidiens, au besoin actuel et surtout à venir.</p> <p>Prendre le temps de concevoir la solution idéale et adaptée plutôt que de lancer des alternatives au final coûteuses et à côté de l'enjeu.</p>
09/11/2023	<p>Cette option permet de mieux desservir l'agglomération de Tassin la demi lune, et notamment les habitants du centre.</p> <p>En revanche ce qui n'est pas très clair : les arrête mentionnés sont les seuls prévus ou bien il s'agit des arrêts principaux, avec d'autres arrêts qui ne sont pas mentionnés/précisément positionnés ?</p>
09/11/2023	<p>Le raccordement envisagé par la rue Montrochet me semble poser plusieurs problèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - c'est la seule rue qui permet d'accéder aux parkings de Confluence et à la zone de la Sucrière il y a potentiellement de fortes contraintes d'usage et d'intersection sur cette rue, entre les trafics du tram et des autres modes de transport. - rallongement du temps de transport pour aller à Jean Macé / Part Dieu <p>vu de moi, il faut essayer de privilégier un tracé direct le plus court possible pour aller à Jean Macé, afin de réduire de temps de transport de la majorité des personnes qui emprunteront ce tram.</p> <p>la connexion au réseau existant vers la place des Archives répond à cet objectif, et les personnes qui veulent aller à Confluence, peuvent toujours emprunter les trams T1/T2 existants.</p>
09/11/2023	<p>Le projet métro paraît le plus adapté même s'il prend plus de temps à réaliser. Plus de voyageurs transportés en métro.</p> <p>Après le téléphérique qui a déjà coûté 800000euros d'étude encore un projet inutile et qui fait perdre du temps et de l'argent!</p> <p>Et en ' attendant : augmenter la fréquence des bus serait déjà un progrès considérable !</p>
09/11/2023	<p>Je trouve que l'idée du tramway est une bonne idée, cependant concernant les trajets proposés, l'option par Montrochet serait plus plausible car l'option par Suchet serait plus compliquée à réalisé notamment concernant le pont et l'entrée du tunnel. De plus, par Montrochet, on deservira plus de stations et plus proche du T1 direction Debourg (Metro B + T6) et à l'avenir Halles Tony Garnier avec le T10.</p> <p>A propos des options entre Alaï et Ménival, l'idée de deservir le quartier de Libération est une bonne idée, mais je ne suis personnellement pas fan de la dissociation, l'option A par Joliot Curie serait meilleure à mon goût.</p>
09/11/2023	<p>TEOL : Alaï -Jean Macé - Part-Dieu : environ 30-40 min TTOL : Alaï - Saint Paul - Part Dieu en C3 : 25-30 min</p> <p>A quoi va servir ce TEOL ?</p> <p>Il vaudrait beaucoup mieux pour tout l'Ouest Lyonnais d'invertir les 800M € dans des travaux sur le TTOL avec ajouts plusieurs petites lignes de bus locaux et voies cyclables avec des accès améliorés vers chacune des gares de ces 2 lignes de TTOL, voire ajouter quelques gares/arrêts.</p> <p>Lyon Saint-Paul existe depuis 145 ans. Nos anciens savaient déjà qu'il est primordial pour Lyon d'avoir un réseau de transport efficace pour l'ouest Lyonnais.</p> <p>Le TTOL donne aussi accès au métro D à Gorge de Loup</p> <p>Investir dans le TTOL ce serait sans aucun impact sur nos rues, vraiment que du positif et un vrai projet d'avenir avec une très grande capacité de transport.</p>

09/11/2023	<p>Madame, Monsieur, Je vous remercie d'avoir diffusé la réunion via Youtube. Mon avis concerne les interprètes en langue des signes dont j'ai beaucoup apprécié que vous fassiez appel à elles. Le problème est que nous avons constaté leur présence au moment où l'animatrice a demandé à l'assemblée s'il était nécessaire qu'elles restent. Elles étaient en effet hors caméra sur la diffusion Youtube. Et les faire partir au moment du temps des questions-réponses donnait le sentiment d'exclure les personnes sourdes ou malentendantes du débat. J'ai trouvé cela très regrettable.</p>
09/11/2023	<p>L'option Montrochet me plaît plus (facilite les destinations au sud de Confluence). Il n'est pas évoqué de passerelle pour les déplacements doux dans cette option, alors que celle-ci aurait deux avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - desservir le quai JJ Rousseau de manière plus centrée que l'option Cuchet - permettre d'envisager un cheminement Confluence - Ste-Foy en utilisant l'impasse des Fontanières et le chemin Léon Favre. <p>De Ste-Foy, il est difficile d'accéder à Confluence actuellement, sauf en suivant des itinéraires chargés en bus et automobiles (Choulans ou Pont de la Mulatière). L'option Montrochet laisse ouverte une possibilité de traverser la presqu'île puis le Rhône à mi-distance des deux ponts existants, le pont étant adapté à TEOL et aux modes doux). Il désenclaverait 2 quartiers (Confluence et Général Frère).</p>
09/11/2023	<p>Je préférerais que la station Charcot se fasse vers La Salette plutôt que vers Grange Bruyère. Au-delà du fait que c'est plus près de chez moi, ce carrefour, plus éloigné du centre-ville est le croisement des lignes de bus existantes (C20, 45, 90). L'échange modal est plus facile. Éventuellement, le trajet de la ligne 49 pourrait être adapté pour passer à proximité de la station. Si l'idée de fusionner le 90 et le 27 était entendue (proposition ancienne), cette station permettrait une liaison en direction de Gorge de Loup et Valmy d'un côté, de Oullins Gare (donc des hôpitaux Sud) de l'autre. À proximité immédiate, se trouvent 1 groupe médico-chirurgical important, des laboratoires de biologie et des établissements pour personnes âgées. Raccourcir le trajet à pied depuis le tram me parait une bonne option.</p>

09/11/2023	<p>Chaque commune de l'ouest lyonnais veut son métro, on peut le comprendre mais ce n'est pas possible financièrement, et à supposer que cela se fasse, plus aucun fond "transports en commun" ne pourra être débloqué pour les autres projets de l'agglomération pendant de nombreuses années. Un tunnel sous Fourvière, c'est à terme une disposition en étoile des lignes de tramways au sortir de celui-ci, comme c'est par exemple le cas à Bruxelles, Stuttgart ou Boston, et aussi pour de nombreuses villes surtout en Europe. cela ne se fera pas sur un seul mandat électoral, c'est bien là l'inconvénient d'une démocratie pour le long terme, mais c'est quand même le moins mauvais des systèmes, alors essayons de nous projeter sur l'avenir plus lointain.</p> <p>Pourquoi la majorité actuelle a-t-elle peur de desservir la presqu'île, alors que faire démarrer cette future ligne à antennes de Bellecour en correspondance avec les lignes A et D du métro ne peut que rendre service à l'utilisateur qui a horreur des ruptures de charge? De plus si trois lignes de tramways en tronc commun, peut s'avérer nuisible sur l'exploitation, mais c'est à voir puisque T1, T4 et T9 vont l'être en partie, il est préférable peut-être de la faire passer par le cours Suchet puis les quais du Rhône pour rejoindre Bellecour, que par la Confluence en tronc commun sur le cours Charlemagne avec T1 et T2. Cependant si l'exploitation le permet il sera aussi avantageux de desservir la Confluence et Bellecour pour les habitants de l'ouest lyonnais sans rupture, là je ne suis pas un expert, il faut quand même faire confiance au SYTRAL.</p> <p>Voilà pour ce que je voulais dire, je n'ai pas de point de vue pour les deux variantes de sortie à l'ouest, cependant le tramway en site propre à l'avantage de desservir plus de lieux en un minimum de temps et avec un grand nombre de passagers, alors pourquoi ne pas se priver de l'option Libération, bien que d'après ce que j'ai écrit, cela peut l'être à l'avenir par une ramification à partir du débouché du tunnel.</p> <p>Pour finir, je reproche à la municipalité actuelle, comme je l'ai déjà dit, de ne pas profiter de l'excellence du tramway pour le faire circuler sur la presqu'île, que ce soit en transformant le C3 en tramway ou en prolongeant le T3 au moins jusqu'au Cordeliers et donc pour avoir en plus un système performant très capacitair et confortable (à l'inverse d'un BHNS qui comme un bus, puisque cela en est un, le passager est non seulement secoué latéralement, ce qui est le cas en partie du métro ou du tram, mais aussi verticalement, et aux heures de pointe debout, ce n'est pas terrible comme confort).</p>
09/11/2023	<p>Enfin un projet de ligne forte TCL qui pourra se réaliser sur l'ouest lyonnais ! Je suis ravi de voir qu'on arrive à faire des projets hybrides plus adaptés et plus pragmatiques, comme le font beaucoup de capitales européennes.</p> <p>Il faudra aménager le tramway à l'intérieur comme un métro lyonnais avec plus d'espace pour être debout, et non comme un tramway lyonnais.</p> <p>Aussi un espace dédié pour vélos et trottinettes ?</p> <p>Et l'extérieur doit avoir une couleur particulière également, afin de marquer la différence avec le reste du réseau. voire même réellement l'appeler métro E si la fréquence est au rendez-vous ?</p> <p>En tant qu'habitant du 2ème, j'ai une très nette préférence pour le tracé par la rue Montrochet qui permettra de desservir le quartier de Confluence, avec le centre-commercial, les entreprises et les centaines d'habitants à venir. Le scénario Suchet est à écarter, selon moi !</p>
09/11/2023	<p>N'étant pas habitant mais constatant qu'on a besoin de vitesse sur ce service express, proche d'un métro, il me semble préférable de ne pas passer par Libération pour éviter un détour et une station en plus !</p> <p>En général, ne pas ajouter d'autres stations sur ce tracé, en dehors du prolongement futur à Craponne mentionné dans la presse locale (ce qui est une excellente idée).</p>

09/11/2023	Alai est un gros carrefour routier, bien accessible et futur terminus de TEOL. Il faut donc créer un P+R à cet endroit, Monsieur Bernard a évoqué un terrain métropolitain disponible. Par contre, il faut un parking relais adapté pour éviter trop de congestion, donc plutôt aux alentours de 500 places, pas aussi grand qu'à St Genis.
09/11/2023	Bonjour, Je suis habitant du quartier Provinces/Charcot. En tant que tel, je me suis rendu à la réunion d'information à l'Espace de l'Ouest Lyonnais le 7 novembre et à la concertation de quartier qui s'est tenue ce 8 novembre Place Saint-Luc. Je suis favorable à la création d'une station enterrée, de préférence sur la Place Saint-Luc, bien que cette solution n'ait pas été retenue car cela impacterait les commerçants. La gêne occasionnée par la durée des travaux ne serait que de deux années et des solutions de stationnement et de circulation de la clientèle venant en voiture pourraient se trouver sans trop de difficultés. A défaut la solution d'une station enterrée en lieu et place de la Station Service BP serait un bon compromis, bien qu'elle supprimerait un commerçant très apprécié depuis des décennies pour les services qu'il rend aux riverains.
09/11/2023	Faites un référendum et vous verrez que nous voulons le métro et pas d'un projet de tramway médiocre et qui n'est pas compétitif face à la voiture... On a perdu du temps pour un projet réduit très loin des enjeux de déplacement dans l'est lyonnais que le métro E résoudrait.
10/11/2023	L'idée du TRAM est excellente, moins couteuse et plus rapide à exécuter que le métro. Peut-être moins de voyageurs sauf si le nombre et la succession des rames est adapté. préférable de passer par le carrefour de la Libération. Prévoir un GRAND Parking à ALAI.
10/11/2023	Le projet de tramway est complètement aberrant et non suffisant pour désenclaver l'ouest lyonnais. Le trajet en surface sur la 2ème partie de tracé n'es absolument pas adapté à des voies déjà surchargées la plupart du temps. Le tramway ne fait pas gagner de temps sur la voiture sur le trajet défini et ne sera pas adopté par les habitants. Un prolongement jusqu'à Craponne est indispensable pour éviter l'afflux de voitures sur ce secteur qui est déjà débordé à l'heure actuelle et dont la population ne cesse de croitre.
10/11/2023	Il nous semble que le passage par Montrochet est plus pertinent. Il améliore sensiblement l'accès à la Confluence puis Gerland tout en laissant la possibilité de s'orienter sur Perrache. Ce tracé ratisse plus large et permettrait de développer des modes doux sur le quai Jean-Jacques Rousseau (La Mulatiere) et quai des Etroits (Lyon). Cet accès (Montrochet) à l'ouest lyonnais est également plus naturel , nuirait à aucun habitant du quai Jean-Jacques Rousseau (zone inhabitée) et occasionnerait aucun préjudices aux habitants du quai des Etroits et éviterait de nombreux recours, bien légitimes . Le coût économique dans cette version est moins disant de 80 M€. Enfin si le tracé retenu passe par Suchet , Perrache serait encore plus encombrée et se retrouveront sur la Soane trois ponts côte à côte. Le pont autoroutier, le pont SNCF et le pont du Tram . Ce secteur serait définitivement défiguré et d'un niveau sonore élevé. Cordialement.

10/11/2023	<p>Tassilunois, je suis pour le passage du TEOL a Libération (Option B) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'option B permet de desservir plus d'habitants - l'option B c'est 3 stations dont une station à 5 min de la mairie (au Phare/Libération) - l'option A c'est 2 stations éloignées du centre de Tassin - l'option A aboutirait à un report de la circulation sur de Gaulle, Brosset, Libération qui sont déjà saturés (cf annexe du dossier)
10/11/2023	<p>TEOL : Un projet intéressant mais pas assez ambitieux et un tracé en ville à revoir</p> <p>L'abandon du projet de métro E avancé par la précédente majorité métropolitaine a conduit à l'élaboration de ce « tramway express » pour améliorer la desserte de l'ouest lyonnais. Les principaux arguments contre le métro étant son coût de construction et la densité de population insuffisante pour justifier un métro. Je comprends ces arguments et partage le choix du mode tramway pour réaliser cette liaison centre-ville – ouest Lyonnais. En revanche le projet tel que présenté lors de cette concertation comporte de nombreux points à améliorer, notamment sur le choix du tracé en ville. Seront détaillés ci-dessous mes avis quant aux choix proposés par la présente concertation et mes suggestions d'améliorations.</p> <p>Terminus occidental : Proposition d'une ligne à trois branches</p> <p>Le projet semble se diriger vers un terminus unique à Alaï, résidu du projet de métro E qui devait desservir à cet endroit un échangeur de l'ex-projet de contournement ouest de Lyon (Anneau des Sciences). La concertation nous demande de choisir entre un passage direct par la Rue Joliot-Curie ou faire un crochet par Tassin Libération, tout en excluant la possibilité de diviser la ligne en plusieurs branches au prétexte d'une diminution de la fréquence sur chacune des branches. Je pense au contraire qu'il faut plusieurs branches pour assurer une desserte plus fine (au passage, peut-on parler de desserte « fine », telle que présentée dans le projet, avec seulement 4 ou 5 stations ?). On pourrait envisager une fréquence à 7 min sur chaque branche, qui tomberait à 3-4 minutes sur le tronc commun, comme c'est le cas actuellement avec T4 sur sa portion propre et sur le tronc commun avec T1, T4 étant en outre une ligne bien plus fréquentée que ne le serait ce TEOL. Je tiens par ailleurs à préciser que cette idée de plusieurs branches me vient de M. Bernard Girard de l'association Darly et contributeur régulier aux concertations, qui lui aussi proposait une solution similaire, ses propositions de tracés étant toutefois légèrement différentes des miennes.</p> <p>-</p> <p>Branche centrale : Terminus Alaï : N'étant pas compétent sur les caractéristiques géologiques de la colline du 5e arrondissement, je fais confiance à l'étude menée au préalable pour proposer une émergence occidentale du tunnel au niveau de l'Avenue de Ménival. Cette branche suivrait l'option A de la concertation en tournant à gauche sur l'Avenue Eisenhower puis à droite sur la Rue Joliot-Curie jusqu'à un terminus au niveau du parking de la piscine d'Alaï, en correspondance avec le TTOL (qui on l'espère sera un jour intégré au réseau TCL comme promis par J-C Kohlhaas en 2021...). On peut imaginer à plus long terme un prolongement à Craponne via l'ancien tracé du FOL, dont les piliers de l'ancien viaduc au-dessus du ruisseau de Charbonnières existent encore, puis via la D489 pour ne pas trop impacter le site propre bus LEOL.</p> <p>-</p> <p>Branche Nord : Demi-Lune via Libération : Cette branche se détacherait du tronc commun au niveau de Ménival, en continuant tout droit sur l'Avenue Brosset, puis tournerait à droite sur l'Avenue Charles de Gaulle et effectuerait son terminus sur la promenade des Tuileries, qui deviendrait alors interdite à la circulation automobile. À long terme on pourrait imaginer soit un embranchement sur les voies TTOL au niveau de la gare d'Écully-la-Demi-Lune, soit un prolongement jusqu'à Charbonnières via la Route de Paris.</p> <p>-</p> <p>Branche Sud : Desserte de Ste-Foy-lès-Lyon : Non évoquée dans le projet tel que présenté, en dehors d'un choix de station au niveau de la Rue Charcot, la desserte de Sainte-Foy-lès-Lyon me semble pertinente. C'est pourquoi je propose cette 3e branche qui reprendrait plus ou moins le tracé de la ligne 49, qui certes n'est pas la ligne la plus chargée du réseau, mais je pense que cela répondrait aux attentes des Fidésiens qui ont exprimé / expriment toujours un désir du métro E et un rejet de l'ancien projet de télécabines. Ainsi, cette branche se débrancherait du tronc</p>

commun en souterrain et émergerait au niveau de la place Saint-Luc, sous réserve que ce soit techniquement possible. Elle prendrait alors la direction du sud via le Boulevard des Provinces, puis Avenues Foch, Jarroson, 11 novembre et continuerait sur le Chemin du Plan du Loup jusqu'au collège éponyme où elle effectuerait son terminus. Un prolongement vers Francheville serait idéal mais je pense difficilement faisable à cause de la pente du Chemin des Razes. Il y aurait alors une correspondance avec ma proposition de tracé pour le BHNS que j'avais émise lors de la concertation sur les télécabines (à propos, l'alternative BHNS Francheville - Gerland semble avoir été enterrée en même temps que les télécabines...).

Traversée de la Presqu'île : Éviter à tout prix un tronç commun avec T1 et T2

Pour l'émergence est du tunnel et le franchissement de la Saône, on nous demande lors de cette concertation de choisir entre un passage au niveau du Cours Suchet ou de Confluence. Quelle que soit l'option retenue, la ligne s'embrancherait ensuite sur l'actuel tronç commun T1-T2 sur le Cours Charlemagne pour desservir Perrache et continuer sur le Pont Gallieni. C'est à mon sens une aberration et une erreur à ne surtout pas commettre.

La lettre E de TEOL signifie « Express », ce qui implique une notion de rapidité, permise par la portion souterraine où la vitesse pourra aller jusqu'à 70 km/h. Or, la traversée de Perrache est limitée à 15 km/h. D'autre part, en plus d'être à vitesse réduite, cette portion est très chargée et la configuration actuelle des quais de la station Perrache, impossibles à agrandir, paraît inadaptée pour accueillir trois lignes. Un peu plus loin c'est le Pont Gallieni qui posera problème, en effet celui-ci ne peut supporter la charge de plus de deux rames en même temps dont une dans chaque sens. Il y aurait donc de sacrés ralentissements sur les lignes liés à l'espacement nécessaires entre les rames et les trois lignes perdraient ainsi en efficacité. Tout l'intérêt « express » de la ligne TEOL s'écroulerait donc une fois arrivé à Perrache.

Bien-sûr, une solution évoquée serait de remanier les actuelles lignes T1 et T2, intégrant TEOL à cette dernière, de manière à ne garder que 2 lignes en exploitation commerciale sur Perrache et le Pont Gallieni, néanmoins je trouve que ce serait dommage.

La solution que je propose consiste à ne PAS PASSER PAR PERRACHE, ce qui peut surprendre de prime abord mais je préfère privilégier la rapidité et la fluidité de la ligne pour conserver un maximum d'efficacité, quitte à perdre une correspondance directe avec le métro. Je n'ai pas de réelle préférence entre un passage par Suchet ou par Confluence mais la troisième partie de la ligne change radicalement en fonction de ce choix pour les idées que je propose :

-
- 1ère option par Cours Suchet : Desservir Bellecour via la rive droite du Rhône : La ligne TEOL emprunte l'intégralité du Cours Suchet, en croisant T1 et T2 au niveau du Cours Charlemagne, puis tourne à gauche Quai Perrache et remonte tout le quai Gailleton jusqu'à Bellecour, où elle s'intégrerait à l'ancien projet T8, qu'il serait bien de remettre à l'ordre du jour, et continuerait ainsi sur le quai Jules Courmont puis emprunterait le Pont Wilson et s'intégrerait à T1 sur la Rue Servient. La correspondance avec le métro A à Perrache s'effectuerait via T1 et T2 à la station Place des Archives et l'accès à la gare SNCF serait plus direct que de passer par l'anxiogène CELP. La difficulté majeure serait de franchir les bretelles M7 et d'accès au Pont Gallieni, de lourds travaux seraient nécessaires mais ce serait beau de voir ce point noir de la circulation lyonnaise enfin supprimé. Plus au nord, mon idée est évidemment irréalisable à cause du projet en cours de réaménagement de la rive droite du Rhône. C'est dommage de ne pas avoir prévu d'y intégrer une ligne de tramway car, avec un peu de bonne volonté, je suis certain qu'il y a la place et que les deux projets seraient compatibles.
-
- 2e option par Cours Suchet : Nouveau pont sur le Rhône : Une fois arrivé au bout du Cours Suchet, la ligne continuerait tout droit et enjambrerait le Rhône via un nouveau pont, qui serait légèrement désaxé un peu à la manière du Pont Raymond Barre, pour s'aligner sur la Rue Gustave Nadaud dans le 7e. Je détaillerai plus bas la suite de ce tracé. Le dossier de concertation explique qu'un nouveau pont sur le Rhône est inenvisageable techniquement, notamment à cause de la M7. Je trouve cela dommage et suis persuadé qu'en joignant ce projet à une accélération de la reconversion de la M7 en boulevard urbain, ce pont serait plus facile à mettre en place que de creuser un tunnel dans la colline du 5e.
-
- Option Confluence : Franchissement du Rhône via nouveau pont : Pour les mêmes raisons évoquées ci-dessus, je suis contre un embranchement du TEOL sur T1-T2, que ce soit à Suchet

ou à Confluence. Ainsi, suite à l'émergence du tunnel et au franchissement de la Saône, la ligne suivrait la Rue Montrochet jusqu'au Rhône, tournerait à gauche Quai Perrache sur 250 m puis emprunterait un nouveau pont qui s'alignerait sur la Rue des Girondins. Cette hypothèse serait confrontée aux mêmes contraintes techniques que l'option précédente. Encore une fois je trouve dommage d'avoir abandonné le projet de Pont des Girondins, qui était déjà plus réel que mon autre idée de pont ci-dessus.

Terminus oriental : Part-Dieu plutôt que Jean Macé

L'un des souhaits qui ressortait majoritairement lors de la consultation sur l'ancien projet de métro E était un prolongement jusqu'à la Part-Dieu. Le projet actuel présente Jean Macé comme terminus oriental de la ligne, mettant en avant la correspondance avec le métro B. Si cet emplacement me semble acceptable temporairement, j'estime qu'il ne corresponde pas à un terminus satisfaisant pour une ligne lourde dite « express », notamment dans les conditions projetées actuellement (passage via Perrache et Berthelot via les voies du T2). Je pense donc qu'il faudrait d'ores-et-déjà imaginer un prolongement à plus long terme jusqu'à la Part-Dieu. Par ailleurs, le passage par Jean Macé ne concerne pas la première de mes options évoquées plus haut. Je propose ainsi les tracés suivants sur la rive gauche du Rhône :

-

Depuis le Pont Wilson : Raccordement à T1 sur la Rue Servient, terminus à Part-Dieu Vivier-Merle devant la Bibliothèque, boucle à voie unique via Bd Vivier-Merle, Rue Dr Bouchut et Rue Garibaldi.

-

Depuis le Cours Suchet : Traversée du Rhône via un nouveau pont qui rejoindrait la Rue Gustave Nadaud, puis la ligne tournerait à gauche sur le Bd Yves Farge qui présente à cet endroit des caractéristiques assez larges, moyennant la suppression des places de stationnement sous les voies ferrées, puis tournerait à droite Rue Raoul Servant, croiserait l'Avenue Berthelot en restant sur la Rue Servant et desservirait Jean Macé sur le côté nord de la place. Pour rejoindre la Part-Dieu, la ligne continuerait sur la Rue Domer puis remonterait la Rue Garibaldi jusqu'à la Rue Servient et effectuerait un retournement via la même boucle décrite ci-dessus.

-

Depuis Confluence : la ligne traverserait le Rhône via le nouveau Pont des Girondins, puis continuerait Rue des Girondins puis tournerait à gauche Bd Yves Farge et rejoindrait Jean Macé puis la Part-Dieu via le tracé décrit à l'option précédente.

En conclusion, je suis favorable à ce projet de TEOL dans l'ensemble, toutefois j'insiste sur la nécessité de ne pas passer par les voûtes de Perrache et le Pont Gallieni afin de ne pas faire perdre le caractère « express » de cette ligne. Conscient que ce que je propose ne sera très certainement pas retenu comme résultat final, j'espère néanmoins que SYTRAL Mobilités saura faire preuve d'anticipation et d'ambition pour préparer à des futurs prolongements ou embranchements et ne pas céder à la politique de la solution la moins chère possible. Pour cela il faudrait une bonne coordination avec les différents projets métropolitains, tels que la rive droite du Rhône, la rénovation du CELP ou les Voies Lyonnaises.

À propos de celles-ci, bien que j'aime bien le projet dans sa globalité et que j'emprunte moi-même ces voies occasionnellement, je regrette de lire dans le dossier que certains aménagements envisagés par TEOL sont contraints ou ont été écartés à cause des VL. Je pense qu'il serait préférable d'aménager celles-ci en fonction du tram et non l'inverse.

Enfin, si je dois donner mon avis uniquement sur les choix de tracés proposés dans cette concertation, mon choix se porte sur l'option A à Tassin (Joliot-Curie) et l'option Cours Suchet sur la Presqu'île, tout en réitérant mon opposition formelle à un tronç commun avec T1-T2 sur le Cours Charlemagne, Pont Gallieni et Avenue Berthelot.

Je termine avec une dernière idée beaucoup plus utopiste mais qui serait nettement plus efficace en terme de temps de trajet, efficacité et réponse à la demande : grâce à un accord entre SYTRAL Mobilités et la SNCF, la ligne TEOL se raccorderait aux voies SNCF au niveau de la gare Perrache, juste après le franchissement de la Saône, puis irait jusqu'à la Part-Dieu via les voies SNCF avec seulement Perrache et Jean Macé comme stations intermédiaires. Un jour peut-être...

Lien vers une carte récapitulant mes propositions :

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1fcfuVH537CHA0vddvpuYjU_Y_k7CQUI&usp=sharing

10/11/2023	<p>Bonjour, La raison d'être de TEOL est de dissuader les habitants de l'ouest lyonnais de descendre "en ville" en voiture. Pour cela il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 arrêt pour les habitants de Tassin à moins de 500 mètres du centre ville (6 minutes de marche), et donc à proximité d'une bonne partie des 22 000 habitants de la commune : donc je suis favorable à l'option B avec un arrêt à Libération - être le plus rapide possible pour rejoindre les grandes gares et les métros A et B : donc je suis favorable à l'option par le Cours Suchet bien qu'elle soit plus chère (mais infiniment moins qu'un métro !) <p>Les 3 ou 4 minutes gagnées en évitant Confluence sont importantes pour convertir le plus de monde possible. L'argument de la passerelle piétons/vélos pour l'option rue Montrochet ne me semble pas très pertinent au vu de l'emplacement du débouché Quai Jean Jacques Rousseau. La future passerelle Oullins / Gerland sera bien plus intéressante en terme de positionnement. Enfin, pour la suite, si la ligne est trop longue pour que TEOL soit un simple prolongement du T2, une rupture de charge à Jean Macé me semble une bonne solution : Le T2 serait alors en connexion avec les lignes B et D du métro et TEOL en connexion avec les lignes A et B.</p>
11/11/2023	<p>Oui pour un tramway et pas un métro, les NIMBYs ne vont jamais accepter le niveau de construction des logements autour des stations, essentiel si vous construisez une ligne de métro. Cependant, il faut que la ligne soit étendue le plus possible, afin de maximiser son usage et d'être dotée avec une bonne fréquence. Déjà quand on voyage le samedi, on voit que les habitants n'utilisent pas le Tram-train de l'Ouest lyonnais entre Brignais et Lyon. Donc on peut conclure que ce n'est pas vraiment une question d'être 100% en site propre ou pas, c'est juste les gens sont trop accros à la bagnole.</p>
11/11/2023	<p>Bonjour, Ce tramway présente de nombreux inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il va défigurer la coline avec en plus du tramway, les cheminées de ventilation etc - une nuisance sonore évidente - cette coline a de nombreuses sources d'eau, et il y a régulièrement des éboulements, ce qui sera aggravé par ce tunnel - dans les parcs du quai JJ Rousseau, il ya de nombreux animaux: chevreuil, faisan, pie, milans et de nombreux autres oiseaux qui risquent de partir - le nombre de personnes transportées est bien inférieure à celle d'un métro. <p>Pourquoi ne pas revenir au projet du métro, plutôt que de dépenser de l'argent dans des études de nouveaux projets (téléphérique, tramway). Cordialement</p>
12/11/2023	<p>A l'heure où on favorise la construction de tramway pour soi-disant réduction de dépenses, à l'heure où justement et c'est pas un jeu de mots, les trams ne sont jamais à l'heure ou tout le temps en retard ou tout le temps des pannes ou pas assez de fréquence entraînant l'inconfort de transport dans les tram, à l'heure où la population située à l'ouest de Lyon augmente de plus en plus, j'aurai préféré que ce soit le métro. Il serait bien plus qu'on parle de démocratie participative de faire un référendum pour le projet métro ou pour le projet teol avant d'imposer un projet point merci beaucoup Une métropole comme Lyon mérite mieux qu'un tram</p>

12/11/2023	<p>Il est urgent d'accélérer le développement du réseau de transport sur l'ouest lyonnais pour imaginer un temps de transport jusqu'aux nœuds intermodaux qui ne doit pas dépasser les 15 à 20 minutes maxi, depuis l'OUEST LYONNAIS. C'est un préalable, pour que les grands Lyonnais de l'Ouest acceptent de se séparer de leurs voitures individuelles, pour descendre au centre de Lyon.</p> <p>Cela implique d'avoir un tracé direct Alaï-Ménival donc avec l'option A via la rue Joliot Curie. Qui plus est le passage par Libération avec la charge actuelle sur cette voie n'arrangerait rien au niveau des temps de transport.</p> <p>Pour la seconde question posée il est plus pertinent de prévoir l'arrêt Sainte-Foy-lès-Lyon à CHARCOT-SALETTE plutôt que CHARCOT-PROVINCES. Cet arrêt est plus proche du centre bourg et des centralités Maire, Plan du Loup, équipements publics (piscine bibliothèque) et équipements privés (clinique Charcot, Ehpad etc...). Le square Adrien Replumaz pourrait accueillir les tubes d'entrée et sortie et il faudrait aussi prévoir la remise en état du square car il est en piteux état.</p> <p>Pour la troisième question il faut desservir la confluence et donc choisir l'option par la rue Montrochet, pour peu que la liaison Confluence -Perrache soit très rapide et il faut sûrement revoir les départs des T1/T2 depuis Perrache.</p> <p>Mieux vaut un Tramway Express qui est vraiment express plutôt qu'un métro que l'on ne peut se payer.</p> <p>Et puis pensons et imaginons-le après ; car il faudra desservir très vite CRAPONNE, voir GREZIEU-LA-VARENNE à l'Ouest et imaginer des rames permettant de mettre son vélo individuel et permettre d'utiliser ce mode doux dans Lyon, une fois les pentes franchies par le tram express. Alors oui je suis pour à 100% pour ce projet qui permet de desservir l'Ouest Lyonnais mais il ne faut pas oublier qu'il doit rester rapide et imaginer son évolution très vite après 2032.</p>
12/11/2023	<p>A la différence de l'ancien projet de métro E, la station prévue sur Ste Foy offre véritablement une opportunité: qui allait faire régulièrement les 900 mètres à pied supplémentaires (par rapport aux stations prévues dans ce projet) depuis les quartiers fortement urbanisés des Provinces- Chavril jusqu'à la station Point du Jour ? De plus le gain de temps par rapport à la ligne 49 pour rejoindre Perrache sera apprécié.</p> <p>De plus l'intérêt individuel rejoint l'intérêt collectif: valorisation du patrimoine immobilier (même si je ne suis pas spécialement un patriote du patrimoine!).</p> <p>Je me permets de poser la question suivante: On peut espérer le développement des RER sur notre Métropole, on peut espérer que cela va démarrer si l'Etat et notre région arrête de se refiler le mistigri. Dans ce cadre ne faut-il pas prévoir un arrêt près de la station TER Etoile d'Alaï et donc choisir le parcours en tenant compte de ce paramètre.</p> <p>Personnellement pour moi le trajet à la station St Luc ou La Salette est équivalent en temps. Il me semble cependant que la densité de population de part et d'autre de l'avenue Charcot est plus élevée côté St Luc.</p> <p>La clinique Charcot est certes importante mais l'accès à l'accueil doit être à peu près équidistant des 2 stations, les visiteurs ne sont pas des utilisateurs permanents de même que les patients dont certains utilisent des véhicules médicalisés ou taxis. De plus l'EHPAD va fermer et on parle dans le quartier de son transfert à la place de l'école maternelle Louise Chassagne proche de St Luc qui fermera en 2027.</p> <p>Enfin pour les commerces de la place Saint Luc, la proximité de la station assurerait son développement.</p> <p>Pour finir, mon père a connu le tramway allant de St Just à Vaugneray Maison Blanche exploitation arrêtée en 1954. Lorsqu'on a reparlé du tramway dans Lyon, il y a eu de nombreuses réactions contre ce moyen de transport périmé, invasif, ... Aujourd'hui il s'est imposé et est devenu indispensable. Je suis sûr qu'il en sera de même de TEOL.</p> <p>J'espère que cette consultation s'attachera avant tout aux avis argumentés (pour ou contre).</p>

13/11/2023	<p>TEOL me semble un bon compromis en terme de coût et de date de mise en service pour permettre de limiter l'utilisation de la voiture , limitation indispensable à très brève échéance. Une station Place St Luc serait l'idéal, mais à défaut l'emplacement de la station service ou le square Replumaz conviendrait au plus grand nombre d'usagers. La solution confluence me paraît plus pertinente que Perrache G.Jacquy</p>
13/11/2023	<p>L'option Montrochet est la plus intéressante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dessert Confluences, qui est aujourd'hui mal desservi, et uniquement dans un axe Nord Sud - dessert AUSSI Perrache ensuite - peu de maisons ou immeubles concernés par la nuisance
14/11/2023	<p>Le choix d'un tramway plutôt qu'un métro permet un projet au budget plus contenu. Le développement de transports en commun structurant permettant également un réaménagement de la chaussée en faveur des autres modes de locomotion est une nécessité. le report modal depuis l'automobile ne se fera pas sans améliorer les conditions de circulation de toutes et tous les autres usagers (piétons / cyclistes, utilisatrices et utilisateurs de transports en communs)</p> <p>J'espère en parallèle du tunnel du tramway un une voie mode actifs double sens pour permettre un accès vélo efficace et plus sécurisé à Tassin et Alaï. Ce n'est pas très compliqué, il suffit de faire creuser le tunnel par un tunnelier dont le diamètre aura été adapté en conséquence. J'espère également des aménagement cyclables continu et ne zigzaguant pas d'un côté à l'autre de la chaussée automobile pour une meilleure continuité de trajet.</p>
14/11/2023	<p>Je suis totalement favorable au projet TEOL, dont la conception a su trouver un bon équilibre entre les avantages du métro et ceux du tramway.</p> <p>Néanmoins, je regrette que le tracé de TEOL ne se soit pas complètement affranchi de la logique métro et ne reste qu'une unique "tube" entre la Presqu'île et Alaï. De ce fait, le bassin de population touché sera limité malgré le coût élevé de l'infrastructure. À mon sens, cela est une erreur : il faudrait envisager l'addition ultérieure de branches vers Sainte-Foy ou Francheville, ce qui permettrait de faire un usage maximal du nouveau tunnel en y faisant circuler plusieurs services. Afin de préserver l'avenir, il serait donc pertinent de construire dès la première phase un ouvrage d'entonnement souterrain au niveau de Charcot permettant ces futures branches.</p> <p>Concernant les tracés en Presqu'île, j'ai une préférence pour la variante "Montrochet". En effet, moyennant un triangle de voie au niveau de l'Hôtel de Région, on pourrait envisager de prolonger le T6 ou le T10 sur les voies du TEOL, ce qui permettrait ensuite l'addition de branches à l'ouest sans perte de fréquence.</p> <p>Côté ouest, j'ai une préférence pour l'option b car elle dessert Libération. Il faudra cependant veiller à ce que l'implantation du terminus permette un prolongement ultérieur vers Craponne, et que la correspondance avec le tram-train à Alaï soit optimale.</p> <p>Puisque le TEOL est amené à être fusionné avec le T2, il me semble nécessaire de scinder la ligne actuelle en deux afin de ne pas fragiliser l'exploitation. La station Grange Blanche me paraît être un point de rupture adéquat en raison de la correspondance avec la ligne D qui permettra de ne pas trop pénaliser les voyageurs venant de Saint-Priest. Par ailleurs, j'insiste sur la nécessité de concevoir les stations du TEOL pour des rames de 65 m, tout comme celle d'allonger les stations existantes du T2 à cette dimension. La ligne E du métro était probablement surdimensionnée, mais il ne faudrait pas non plus tomber dans l'extrême inverse en concevant le TEOL au plus juste. Avec la densification annoncée du 5e arrondissement, il est certain que la fréquentation dépassera les prévisions, et il est important que l'infrastructure soit évolutive.</p>

14/11/2023	Ce projet permettra un accès rapide et plus fiable que le bus aux gares de Perrache et Part-Dieu ; je suis favorable à l'arrêt Charcot-Provinces qui dessert un centre de quartier et n'est pas éloigné de la clinique Charcot. L'option montrochet nous donne aussi un accès rapide au centre de la confluence (centre commercial, cinémas, musée des confluences)
14/11/2023	<p>Bonjour</p> <p>Quelqu'un de Villeurbanne m'a dit dernièrement que St Just était trop loin du centre ville! La plupart des gens qui découvrent ce quartier pense que ce n'est pas Lyon centre. Non, je leur répond en effet c'est le cœur historique de Lyon, ou les romains ont fondé Lugdunum. Ce quartier a été abandonné depuis combien de temps par les TCL?</p> <p>On va plus facilement à la Duchère, à Vaulx en Velin ou Décines, St Fons qu'à Lyon 5 en TCL. Et c'est pourquoi google Map montre le centre de Lyon Entre Part Dieu et guillotièrre Aujourd'hui!</p> <p>Vous pouvez mettre un tramway ET un métro. Ca ne sera pas de trop. Et le faire aller jusqu'à Craponne comme vous le faite pour St Priest.</p> <p>Mais pour un début, c'est vraiment un minimum que TCL puisse faire. Le traminimum de Lyon 5. Vous pouvez commencer pour hier</p>
14/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai participé à la consultation métro de 2021 et je dois dire que je soutiens l'idée du projet. Le tram express est une solution intéressante, notamment en vue d'une prolongation future vers l'Ouest (Craponne par exemple). Pour que cette solution vaille le coût de son investissement, elle doit pouvoir apporter un avantage significatif en termes de temps de parcours par rapport aux solutions existantes, en particulier le bus, les BHNS et le Tram-train de l'Ouest Lyonnais (TTOL). Partant de cela et au vu des tracés envisagés, je me suis permis de recalculer les gains en temps de parcours des tracés proposés, le tout en me basant sur le calculateur d'itinéraires de tcl.fr et sur le site ter.sncf.com. Les temps de trajet de TEOL sont ceux fournis à la page 51 du dossier de concertation. Les temps de trajet ont été calculés au heures de point, plus précisément entre 8 h et 9h. Le résultat est disponible ci-joint.</p> <p>On remarquera que les gains de temps de TEOL ne sont pas forcément très importants, en particulier pour le tracé Montrochet qui fait systématiquement perdre 4 minutes, excepté pour la desserte de confluence et Debourg. (Note pour Debourg : la création du BHNS du Val de l'izeron - rocade Ligne 14 pourrait réduire encore l'intérêt de TEOL depuis Alaï si l'accès à la ligne B depuis Gare d'Oullins est facilité).</p> <p>Si l'on réfléchit en termes de centralités, le passage par Suchet est donc le plus intéressant, car c'est celui qui permet de desservir le plus rapidement Perrache, Jean-Macé et Part-Dieu, qui sont les centralités les plus importantes en termes de transports et de services dans la métropole. Pour autant, le trajet par Suchet a aussi un malheureux effet de bord, celui de "casser" l'accès à la confluence depuis Jean Macé. En effet, à cause de l'impossibilité de faire circuler T1/T2/TEOL simultanément à Perrache et partant de l'hypothèse (la plus logique) que TEOL circulera à la place de T2 sur la portion Jean Macé - Perrache, le trajet Jean Macé - Confluence se verrait rallongé de 3 à 5 minutes (que ce soit via une correspondance à Perrache ou à Debourg).</p> <p>On se retrouve donc face à un sérieux dilemme : soit faire passer TEOL par Montrochet pour conserver la desserte de la confluence depuis le Nord du 7ème arrondissement au détriment du temps de parcours ; soit faire passer TEOL par Suchet pour gagner en efficacité au détriment de la desserte de la Confluence.</p> <p>Une solution pourtant aurait permis de concilier les deux : la solution des "Plans B de la Famille Nord" évoquée à la page 33 du dossier de concertation. Avec un nouvel ouvrage d'art reliant le cours Suchet à la rue Victor Lagrange (7ème), il serait possible de relier Jean-Macé en un temps record. Il y aurait par ailleurs largement la place de réaliser un terminus de tram à Jean-Macé en utilisant les terrains situés entre les 2 ponts ferroviaires. Il serait possible de réaliser ce tracé en souterrain (en traversant la presqu'île en sous-sol et en ressortant rue Victor Lagrange) ou en surface. Bien évidemment le budget augmenterait nettement mais la TEOL serait alors une vraie solution "express" avec une vitesse moyenne rivalisant avec T3 tout en gardant la souplesse</p>

d'extension du Tramway pour les zones moins denses.

Bien évidemment, il reste des difficultés techniques, comme la traversée de la M7. Mais cela peut être contourné via un report de l'ancrage du tablier du futur pont sur le cours Suchet ou, bien sûr, via l'option "en souterrain".

Dans le dossier de concertation, cette solution a été écartée au motif qu'elle ne permettait pas une bonne desserte de Perrache. Pourtant, un arrêt sur le cours Suchet ne serait qu'à 130 mètres de la gare SNCF (en terrain plat) contre 150 mètres depuis l'arrêt du T1 (et son dédale à travers le centre d'échanges). La correspondance T1/T2 se ferait place des archives. Reste la correspondance avec la ligne A, qui resterait éloignée d'environ 400 mètres. Néanmoins, on peut se poser la question de l'intérêt d'une telle correspondance puisque le Nord de la presqu'île est desservi plus efficacement via le TTOL ou le métro D depuis Gorge de Loup.

Enfin, dans le cas d'une option "en souterrain", il serait bien évidemment possible de rapprocher encore plus les deux stations, par exemple en créant une station directement sur place des Archives voire même sur le cours de Verdun (entre la gare et le centre d'échanges).

Quelle que soit l'option choisie, j'espère que l'efficacité de la ligne serait optimisée à son maximum. Il est selon moi important que la ligne TEOL puisse garder un attrait suffisant pour inciter les riverains de l'Ouest à ne pas privilégier la voiture individuelle. Cela ne pourra se faire qu'avec un réseau performant et des temps de parcours réduits entre les grandes polarités de la métropole. Cette performance est d'autant plus importante que TEOL risque fort d'être "en concurrence" avec TTOL lors de sa mise en service en 2032. On peut effectivement supposer que le plan RER de l'État ait été mis en œuvre d'ici-là et qu'une uniformisation (ou à minima une simplification) de la billetterie ait été mise en place.

Merci d'avoir pris le temps de lire mon avis et bonne journée à vous.

15/11/2023	<p>Le TOEL est une excellente nouvelle et il va permettre de fluidifier / dynamiser l'ouest lyonnais. Ceux qui pense encore au métro ne gâchez pas cette belle opportunité d'avoir enfin une ligne de TCL autre que le bus et les vélos électriques.</p> <p>Les choses bougent et il faut soutenir ce beau projet.</p> <p>Ne pas soutenir ce projet c'est faire 2 pas en arrière (se priver du métro et se priver un tram).</p> <p>Ce tram est un premier pas vers l'arrivé des TCL à l'ouest.</p> <p>C'est un premier projet qu'il faut saisir et encourager.</p> <p>Il sera plus facile pour nous a l'avenir de proposer des axes d'améliorations des TCL dans l'Ouest à partir d'un tram avec des voies souterraines transformable pour un métro que restez au point 0 avec comme seule évolutions notable des bus.</p> <p>Enfin pour ceux qui aurait une vision trop étroite, faire venir un tram c'est dynamiser des quartier et donnez envie aux gens de s'installer et aux maires de refaire des écoles où certain bâtiments.</p> <p>Et valoriser vos biens au passage, un tram c'est +10-15%.</p> <p>Des quartiers comme Charcot, Menival etc .. ont besoin d'un coup de frais car beaucoup d'infrastructures date des années 60-70 et sont moches.</p> <p>Donc sortez sérieux et encouragez ce beau projet à 800 000 millions plutôt que pinailler pour des détails qui pourraient mettre le projet en péril et encore pire vivre dans le passé du métro (dont le terrain rend les choses trop complexe).</p> <p>Le tram sera livré en 2032, si vous parlez d'un métro ça sera 2040 ? C'est beaucoup trop long pour que les choses ne bougent pas.</p> <p>Donc svp fédérer vous autour de ce top projet.</p> <p>Moi j'ai 29 ans je travail dans l'informatise et j'habite point sur jour. J'ai envie de voir les choses bouger dans le bon sens, quand j'écoute « ok mais que s'il va a jean macé, non au tram on voulait le métro » réveillez vous en vrai on est le seul endroit de Lyon aussi mal desservi. Même saint Fons ou le fond de Villeurbanne ils sont mieux desservi que nous.</p>
------------	--

15/11/2023	<p>Bonjour, Quelques réflexions, questions et propositions. Avant de définir le tracé, sans doute faudrait il bien s'assurer de l'opportunité de ce projet sur la base de deux points essentiels. 1 – Le chiffre de 45 - 50 000 voyageurs journalier annoncé doit être validé. J'ai le souvenir dans le projet téléphérique des chiffres annoncés de fréquentation hautement contestables. Quelle méthode a t elle été utilisée pour tomber sur ce chiffres cette fois-ci? 2 – Le budget de 800 M€ est sans doute lui aussi à valider, là encore j'ai de mauvais souvenir de l'expérience TPC. Ces points sont un préalable important a valider. Dans le cas ou il serait démontré que le projet s'avérerait opportun : -La solution « Montrochet » est sans doute la plus opportune car permet de desservir Confluence, nœud d'attractivité important et qui est destiné à l'être de plus en plus. Cette solution « Montrochet » coute 80M€ de mois que la solution « Perrache ». Les 4 mn supplémentaire de trajet pour aller jusqu'à Perrache sont selon moi négligeables. -Station SFLL. : L'une et l'autre des options « Province » et « Salette » sont intéressante. Un avantage peut-être pour « Province » qui pourrait se positionner en lieu et place de la station BP pourrait permettre un aménagement vert et arboré a cet endroit, devenant ainsi un lieu de convivialité sans doute nécessaire a cette endroit de la ville. Je crois de plus que cette solution à l'avantage de réduire le budget de 30 à 50 M€. La station Salette en revanche serait étriquéé dans cet espace restreint et viendrait surcharger la zone en activité type piétons. -Pour ce qui est de TASSIN, sans doute que là aussi une solution enterrée serait souhaitable . 300M€ de plus en budget. Prévoir dans le projet les dispositions à ALAI pour que si un prolongement vers l'ouest doivent se faire à terme, qu'il en soit facilité. In n'est pas exclu qu'à plus long terme un métro type E s'avère nécessaire. Toujours pour Tassin, l'option"a" et la zone desservie, fait qu'elles est sans doute celle à retenir. Elle est aussi je crois la moins coûteuse. Un parking relais est sans doute nécessaire à Alai . Qu'en est il de ce point sur le projet ? Dernier point , il me semble que de nombreux points techniques de faisabilité se posent. Il faudrait qu'ils soient travaillés en amont pour s'assurer que le projet retestera bien dans le budget de l'enveloppe prévue et annoncée. On sait que les dépassements budgétaires dans de tels projet sont fréquents pour ne pas dire systématiques si on anticipe pas tres tôt les questions techniques de faisabilité. Cordialement Bernard FUGIER</p>
15/11/2023	<p>C'est incroyable de voir si peu de commentaires concernant les temps de trajets. En effet calculer les temps vers des stations de métro A et B c'est mamoritairement mieux qu'avec le réseau de bus actuel mais dès que vous passez sur des station de la ligne D, qui est tout de même la ligne la plus utilisée avec 40% du trafic métro, les temps explosent. De plus, il est dit très très discrètement que TEOL sera le prolongement du métro T2 qui finira donc à Jean Macé. Pour l'utiliser fréquemment, je peux vous garantir que cette correspondance pour atteindre Perrache (sur une station déjà bondée) va sérieusement dégrader le temps de trajet de pas mal d'usagers. Enfin, la volonté affichée de supprimer au maximum l'emprise des voiture ne devrait pas être le leitmotif principale de tous vos projets d'aménagement. Un métro ou meme un tram sous terrain (si vous n'arrivez pas à voir le potentiel futur du nombre de passagers) qui arriverai à bellecour voir prolongé à part dieu serait LA bonne solution. Vous parlez de gain de temps mais en revenant en arrière sur tout le travail déjà accompli pour le métro E, c'est vous qui perdez du temps.</p>

15/11/2023	<p>En regrettant fortement l'abandon du métro qui était pourtant un projet ecolo, quand va être choisi le tracé définitif ?</p> <p>Si le projet ne passe pas par libération, ce tramway ne transportera pas assez de monde car les populations d'ecully, dardilly ou charbonnières ne se déplaceront pas plus au sud et cela aura coûté cher pour pas grand-chose.</p> <p>Mais est ce que la decision n'est pas déjà prise par nos politiques qui decident finalement ?</p>
16/11/2023	<p>Les TPC (transports par câble) ont le vent en poupe, dans le monde entier, en Europe, en France... sauf à Sainte-Foy-les-Lyon. Après en avoir visité trois, je suis encore plus persuadé de la pertinence de cette solution, économe, flexible, silencieuse. La concertation TPC avait donné lieu à un déferlement de bêtises sur un "téléphérique" et ses nuisances phantasmées par des ignorants ou plus probablement une coalition de parti-pris politique de principe. Je participe donc pas à celle-ci sur TEOL.</p>
16/11/2023	<p>Projet intéressant pour désenclaver la rue Commandant Charcot et Ste Foy les Lyon. Par contre un, ou des parcs relais me semblent indispensables pour accueillir les personnes venant de plus loin de l'ouest lyonnais. Qu'est-il prévu pour celles-ci?</p>
17/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Je m'interroge vivement sur l'intérêt de ce projet pour les habitants proches d'Alaï qui, à mon avis, préféreront le bus pour aller rejoindre le métro à Gorge de Loup dans de nombreux cas.</p> <p>Selon les hypothèses qui me semblent les plus probables (passage par libération et rue Montrochet), on serait à un temps estimé à 36 minutes pour aller à la Part dieu, quand il frôle bien souvent les 30 minutes actuellement (contrairement aux 41 minutes annoncées qui est le pire scénario et tient compte de temps de correspondance anormalement longs).</p> <p>L'accès à Bellecour sera bien entendu toujours plus rapide par Gorge de loup (15 minutes environ contre 20 min au moins avec TEOL)</p> <p>L'accès à Perrache est légèrement accéléré avec un gain de quelques minutes.</p> <p>On aurait, en revanche, un gain notable pour accéder à Confluence, mais je pense que peu d'habitants ont besoin d'une connexion confluence - Ouest lyonnais.</p> <p>On aurait un mode de transport relativement lent par rapport au métro et surtout qui nécessiterait beaucoup plus de changements pour la plupart des gens.</p> <p>L'ex projet métro E, à contrario, permettait de diviser par 3 la durée de trajet pour aller à la Part Dieu, par deux pour aller à Bellecour. Ces deux arrêts sont probablement les plus recherchés par les habitants qui souhaitent aller dans le centre. Même l'accès à Perrache, bien que nécessitant un changement à Bellecour, serait aussi rapide qu'avec TEOL, voire légèrement plus rapide, avec une durée d'environ 15 minutes, même en comptant l'attente potentielle à Bellecour</p> <p>Je conviens que TEOL apporterait une meilleure stabilité de l'offre que le réseau existant, mais le gain de confort et de temps de trajet serait minime, bien moindre par rapport à un métro, certes bien plus onéreux.</p> <p>Si le projet du métro E n'était pas finançable, soit, alors économisons les 800M€ de TEOL et attendons quelques années. A long terme, la métropole gagnerait largement à investir (même le double) dans un projet de métro qui desservirait à la fois plus de monde, et surtout de façon plus efficace en arrivant directement dans le centre-ville. Et pour le centre, un accès direct Bellecour - Part-Dieu paraissait également bénéfique pour désengorger le centre-ville.</p> <p>Avec TEOL, le temps d'accès au centre-ville reste beaucoup trop long.</p> <p>Vous l'aurez compris, je ne soutiens pas ce projet qui, s'il améliorera légèrement le transport de l'ouest lyonnais dans certains cas, n'est pas à la hauteur des enjeux sur le secteur. Je crains qu'on regrette le manque d'efficacité et la trop faible adhésion de ce moyen de transport tant attendu par les habitants.</p>

17/11/2023	<p>Le passage cours Suchet semble à l'évidence plus adapté pour le passage de ce mode de transport choisi par la métropole.</p> <p>En effet, il permet de relier assez facilement et rapidement la gare de Perrache qui constitue actuellement le second hub de transport multimodal de la métropole afin de rejoindre les autres destinations de la ville.</p> <p>Le cours Suchet est par ailleurs le plus adapté pour recevoir une ligne de tramway sans trop dénaturé le site. Le passage se situe en ville avec aux abords les entrepôts TCL et une butée coté rive gauche Saône permettant d'accueillir un pont faisant la traversée vers la rive droite qui se verrait offrir de ce fait, un accès au transport à ses pieds.</p> <p>L'alternative Montrochet correspond quand à elle, à un véritable saccage de l'esprit du quartier de confluence et des abords du Port Rambaud.</p> <p>Premièrement, la zone d'accès au parking du centre commercial et l'hôtel Novotel seront encombrés de nouvelles voies ferroviaires alors que la circulation est déjà difficile lors des week-end par un trafic venant du Sud et Nord de l'agglomération.</p> <p>Deuxièmement, l'esprit nature et écologique mis en exergue par ce quartier constituant un petit poumon vert et un lieu de promenade en bord de Saône pour de nombreux lyonnais, serait injustement sacrifié (bassins, faunes aquatiques, etc.). Les aménagements prévus pour le tourisme fluvial dans cette zone seraient rendus inopérants suite à ces nouveaux emménagements.</p> <p>Une passerelle en mode doux pour relier les rives de la colline de Sainte Foy devait être construite afin d'améliorer l'accessibilité tout en préservant le site de lourdes infrastructures.</p> <p>On ne peut pas passer notre temps dans notre belle ville à détruire l'esprit de ce qui a été proposé par une ancienne majorité aux risques de dénaturer ce quartier par du bruit, des infrastructures cernant une zone densément peuplées.</p> <p>Songez que nous avons déjà sur la darse de Confluence, une ligne de chemin de fer pour le TER et les trains de marchandises. Tôt ou tard une gare RER verra le jour sur la zone ferroviaire Sud de la presqu'île. Nous avons déjà bien abandonné à l'autoroute, la rive du Rhône en bout de presqu'île pour éviter de reproduire la même densification coté Saône confluence.</p> <p>En venant du cours Suchet, les voyageurs en provenance du 5eme arrondissement peuvent aller vers Perrache rapidement ou aller profiter d'un coin nature et loisir à La Confluence. Cela me semble le choix le plus judicieux... par rapport aux 2 scénarios proposés.</p>
17/11/2023	<p>L'idée d'un trajet via le cours Suchet permettra de raccourcir le temps de parcours entre Jean Mace et l'ouest Lyonnais. Je suggère donc de favoriser ce tracé, plutôt que le tracé via Montrochet. De plus, un tel trajet plus court permettra de garantir une fréquence plus soutenue.</p> <p>En revanche je pense qu'il serait bien de prévoir un réaménagement complet de la station Perrache qui va vite saturer avec une troisième ligne, avec une troisième voie et un quai supplémentaire comme à la station Grenoble gare du tramway. Et bien sûr revoir les modalités de transferts entre mode de transports (passerelles, passage souterrain)</p>
17/11/2023	<p>... il semble totalement surestimé de pouvoir faire passer le nouveau tram par cette "petite" rue = > en effet, elle dessert déjà le parking très demandé du Centre Commercial de Lyon Confluence & en plus, elle est le seul accès "officiel" à tout le Quai Rambaud et à la Sucrière = > le Boulevard Suchet semble donc, à tout point de vue, plus pratique et plus praticable pour le tracé d'un nouveau tram vers l'Ouest Lyonnais.</p>
18/11/2023	<p>Il est nécessaire et primordial pour l'ouest lyonnais que la construction de cette nouvelle ligne de tram soit mise en œuvre.</p> <p>Cela permettrait de dynamiser beaucoup de communes présentes dans l'ouest et permettrait également aux étudiants ainsi qu'aux jeunes actifs de chercher des logements dans l'Ouest Lyonnais qui pour l'instant est bien trop difficile d'accès au vu de l'offre de transport proposée sur le centre de Lyon</p> <p>Il faut que la population prenne conscience que ce projet est une chance et un réel atout pour le futur.</p>

18/11/2023	<p>Bonjour, C'est un super projet mais beaucoup d'économies pourraient être faites en remplaçant les voitures par TEOL sous le tunnel de Fourviere et en ayant le courage de virer les voitures de la ville et en créant le fameux contournement ouest autoroutier.</p>
18/11/2023	<p>Bonjour, J'attendais le TEOL avec impatience pour désengorger l'Ouest lyonnais et surtout délaissier la voiture ! Aujourd'hui je mets 1h15 pour aller à la Part Dieu, et suis épuisée par les 3 changements (bus + 2 métros) et jouer des coudes dans les métros déjà saturés. Au vu du projet, je m'interroge sur : 1/ la capacité face à la demande, je pense que le tram va être vite saturé et 2/ sur le tracé qui va alléger la station Gorge de loup mais surtout saturer la ligne B à Jean Macé. En gros, le tracé du projet ne me fera ni gagner de temps, ni gagner en sérénité, à moins qu'il ne relie directement Alai à La Part Dieu. Ceci est bien évidemment mon avis personnel basé sur mon quotidien. A voir comment le Sytral évalue le point d'arrivée de chaque usager (quoi tout le monde va à Monrochet ?..). Bonne continuation</p>
18/11/2023	<p>Bonjour, . Malgré l'objection d'une diminution de la fréquence proposée qui en résulterait, je pense souhaitable de réaliser deux branches à l'ouest : . - La première correspondant à l'option A, par Eisenhower et Joliot Curie . - La deuxième par l'avenue Brosset jusqu'au carrefour Libération, puis en direction nord vers le centre de Tassin par l'avenue Charles de Gaulle, pour terminer sur l'esplanade des Tuileries. . Outre les deux stations déjà proposées (Alai et Libération), devraient à mon sens être ajoutées (voir pièce jointe) : - une station à mi longueur sur la branche Joliot Curie (elle desservirait de près un secteur d'urbanisation dense) - la station terminus "Tassin centre" (idem) . Les expropriations et démolitions seraient sur la section de l'avenue Charles de Gaulle que je propose d'utiliser moins nombreuses que sur l'option en boucle (De Gaulle/ Rte de Brignais/ Raude). . Par contre la population desservie sera plus importante, ce qui pourrait emporter l'opinion favorable des Tassilunois ? . Cordialement Bernard GIRARD Association DARLY</p>

19/11/2023	<p>La concertation de 2019 sur le métro E était une réussite, c'était un beau projet, tout le monde était ravi... Mais les nouveaux élus en ont décidé autrement. La concertation de 2021, qui devait permettre aux habitants de la métropole de choisir quel projet de métro parmi 4 était prioritaire, a tourné à la mascarade car aucun de ces 4 projets de métro ne verra finalement le jour. La nouvelle majorité écologiste a une vision à court terme et non à long terme, elle a un manque cruel d'ambition concernant les transports en commun, ce qui est un comble.</p> <p>Par ailleurs, je note que la majeure partie du tracé du TEOL est souterraine. Or, quitte à avoir une ligne majoritairement souterraine, autant faire un métro. Tout ceci n'a aucun sens. Et malgré un tronçon souterrain, les temps de parcours du TEOL ne sont pas du tout compétitifs et attractifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Alaï - Perrache : 16-20 minutes avec le TEOL contre 10 minutes avec le métro A prolongé ; * Alaï - Part-Dieu : 32-36 minutes avec le TEOL contre 15 minutes avec le métro E. <p>Il vaut mieux avoir un métro dans 20 ans plutôt qu'un tramway dans 10 ans. Peu importe entre métro E ou prolongement du métro A, mais l'important est d'avoir un métro dans l'Ouest lyonnais. Non au TEOL, oui au métro jusqu'à Alaï !</p>
20/11/2023	<p>Le métro E ! Rien ne dépasse le rendement d'un métro ! L'ouest mérite bien un métro ! Le tram sera vite dépassé !</p>
21/11/2023	<p>Bonjour, Habitant le 5e depuis longtemps, je pense qu'il faut impérativement desservir la ligne A du Metro à l'arrêt Perrache et non au niveau du cours Charlemagne et continuer jusqu'à la ligne B du metro au niveau de l'arrêt Jean Macé. Ce projet n'apporte pas de solutions pour craponne, francheville, st foy, il faut des solutions rapidement, pas en 2050...</p>
21/11/2023	<p>La variante Suchet permet un temps de trajet plus court court rallier Perrache, ce qui me semble préférable.</p>
21/11/2023	<p>Je préfère la variante Charcot Salette , qui dessert davantage de centralités (Clinique, EHPADs, Lycée), et est mieux desservie par les bus,</p>
21/11/2023	<p>A mon avis il serait préférable d'opter pour les options de tracé suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> Option B pour passer par Tassin la demi lune Option par rue Montrochet pour aller à Confluence Et prolongation jusqu'à Jean Macé
21/11/2023	<p>Bonjour, Je suis très favorable à l'option par cours Suchet, l'option a et b me convienne. Il me semble très important que le Tram soit au plus proche de la gare de Perrache pour pouvoir profiter au mieux le réseau TCL est.</p>

21/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Il faut déjà harmoniser les billets de transports du tram train pour que les voyageurs puissent voyager avec un titre de transport TCL et non sncf. Ça se fait sur le réseau TER parisien alors pourquoi pas chez nous ? Faciliter l'accès au tram train par des travaux sous le tunnel des deux amants qui permettrait de fluidifier le trafic pour plus d'avantage de passage des trains pour les scolaires et autres.</p> <p>Ensuite pour le teol, l'interconnecter avec le tram train pour une proposition plus élargie des accès à Lyon. Le trajet par la rue joliot curie est à mon sens le plus réaliste car voie élargie. Mais penser dès le départ à faire remonter le tracé du Teol sur Craponne pour désenclaver ces communes qui se densifient énormément. Pour les arrêts, je suis favorable à une station vers la salette qui permettrait de desservir la clinique charcot + epahd +lycée branly non loin. Enfin, le métro était une alternative bien plus efficace qui a malheureusement été stoppé trop vite. Que de temps perdu pour la mobilité dans notre secteur Ouest.</p> <p>Merci</p>
21/11/2023	<p>Il va sans dire qu'un tel projet d'envergure est indispensable pour l'ouest lyonnais et ses habitants. Depuis trop d'années, l'ouest est délaissé et fait face à une liaison insuffisante avec le Centre, tant sur la capacité d'accueil que les temps de trajet, aux heures de pointes notamment.</p> <p>Le Metro ne présentait évidemment que des atouts et à ce titre, Teol peut apparaître comme une solution "au rabais". Cependant, certains arguments de la Métropole s'entendent totalement : l'ouest ne peut pas à lui tout seul absorber l'ensemble du budget du Sytral. Ce ne serait ni raisonnable ni justifié.</p> <p>Il me paraît donc important de faire la part des choses et d'être lucide : Teol mérite qu'on lui donne une chance, moyennant quelques ajustements sans doute. Mais le rejeter par simple rancœur de l'abandon du metro serait une grave erreur, au risque de laisser encore l'ouest lyonnais sans mode lourd durant de très nombreuses années.</p> <p>OUI au Teol donc, dès lors que ses dispositions sont profitables à tous. Nous attendons impatiemment les résultats de l'analyse d'impact sur les voies de circulation autour de Tassin et LYon 5.</p>

23/11/2023	<p>Le projet TEOL soumis à la concertation me semble être soumis à des logiques du moins disant qui conduisent à des régressions regrettables.</p> <p>Le premier recul concerne le passage du métro au TEOL qui fait perdre de la rapidité, qui décale les terminus vers Perrache ou Jean Macé au lieu de Bellecour et qui pose des problèmes de circulation en surface. Pour se concentrer sur l'impact à Lyon sur la circulation des trams, on peut constater que les deux options Suchet et Montrochet conduisent à une dégradation de l'existant qui pénalise les habitants de Confluence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en cas d'option Suchet, suppression du T2 entre Montrochet et Place des Archives, ce qui ne laisse plus que le T1 pour desservir ce quartier dont la population croît - en cas d'option Montrochet, ajout d'une correspondance à Jean Macé pour un trajet en T2 au-delà de Jean Macé, et en outre, un TEOL plus bondé aux heures de pointe que l'actuel T2 entre Hôtel de Région et Jean Macé même avec un wagon de plus puisque le TEOL draine les populations de l'Ouest. <p>Le deuxième recul concerne l'option Montrochet qui s'est ajoutée à l'option Suchet qui avait été présentée seule dans un premier temps. Les deux options dégradent les conditions de vie des riverains de même que les arbres des voies empruntées. Le dossier insiste sur l'économie de 80 M € réalisée par l'option Montrochet. Mais cette économie se paierait par une régression du patrimoine paysager des balmes et des rives de Saône. Les balmes offrent un magnifique écrin vert sur la rive droite de la Saône. Assez peu construites sur La Mulatière, ces balmes offrent un paysage naturel qui inspire une certaine sérénité non seulement à ceux qui y habitent mais aussi à tous ceux qui les regardent. Or celles-ci seraient trouées en plein milieu par un tunnel qui effacerait un ensemble d'arbres denses en pleine santé.</p> <p>Sur la rive gauche, les rives de Saône ont été aménagées en 2010 par le paysagiste Michel Desvignes, avec la création de vastes espaces publics : pelouses, jardin aquatique Jean Couty, quai Rambaud accessible uniquement aux promeneurs en mode doux, sans compter la darse. Ces espaces fréquentés pour leur calme, leur éloignement des trafics se verraient dégradés par les passages réguliers du TEOL en accélération ou en décélération et perdraient une partie de leur charme.</p> <p>Où sont les défenseurs de la nature et du bien-être en ville ? Le sud de la Presqu'île « au-delà des voûtes » souffre déjà assez du passage de l'autoroute A7 à l'est, du centre d'échanges de Perrache au nord pour qu'on lui épargne l'installation d'un TEOL à l'ouest avec toutes ses nuisances paysagères et sonores. Laissez une chance aux rives de Saône de rester ce pourquoi elles ont été aménagées : « un aménagement pensé pour que la ville et ses habitants se réconcilient avec l'eau et la nature », « un espace de respiration et d'animation structurant pour La Confluence » (source : lyon-confluence.fr). Ne défaites pas ce qui vient d'être fait !</p>
23/11/2023	<p>Habitant à Point du Jour et allant quotidiennement à Lyon Centre, le plus rapide reste très clairement le métro par rapport au tram.</p> <p>Pour moi desservir Perrache est un très bon moyen d'optimiser un maximum d'itinéraires, avec l'accès direct au métro A, et le métro B qui est à Bellecour soit 2 stations de Perrache.</p> <p>Confluence est mal desservi, la plupart des itinéraires pour une destination sur Lyon Centre passeraient par Perrache pour rejoindre le métro A. J'imagine mal la majorité d'un trafic de métro assumé par un relais de trams jusqu'à Perrache.</p>
23/11/2023	<p>Projet sensé et adapté. Il me paraît plus pertinent d'établir la connexion avec la Presqu'île au niveau de Confluence pour deux raisons.</p> <p>La première : permettre un accès plus facile et fluide au centre commercial et au musée pour les habitants de l'Ouest Lyonnais, qui restent un peu isolés par rapport au reste du 2ème arrondissement.</p> <p>La seconde : cela permettrait la création d'un pont (piéton ?) sur la Saône au niveau de la Mulatière, ce qui manque grandement à l'heure actuelle où il n'existe aucun passage possible entre Perrache et Oullins.</p>

23/11/2023	<p>Oui, c'est ce dont nous avons besoin à l'ouest : - un métro - tram qui s'arrête à intervalles réguliers et surtout, ne subit pas les embouteillages des heures de pointe, ou des jours de pluie.</p> <p>Une ligne Alaï - Jean Macé passant par Confluence, plus directe que par Suchet et offrant rapidement une liaison vers le métro B et le tram T1 ou T2.</p> <p>Et surtout - ce que le métro E non abouti en 2020, n'autorisait pas - une station à Ste Foy lès Lyon. A la Salette, pour plus de facilités pour nos voisins de Lyon 5 mais aussi pour de nombreux fidésiens des quartiers la Plaine - Chantegrillet et St Luc- Provinces - Chavril et des usagers des différents services médicaux et para - médicaux du quartier (dont la clinique Charcot). Tout ça bien sûr, avec une intermodalité revue sur le territoire de Sytral mobilités impacté.</p>
24/11/2023	<p>Je fais partie des tout premiers habitants de La Confluence. Je me suis installée ici en février 2010.</p> <p>J'ai fait confiance aux aménageurs du nouveau quartier qui ont promis : « la ville où il fait bon vivre. Présence forte de la nature et création d'espaces publics de qualité où il est agréable de se détendre et de respirer : le tout s'inscrit dans un paysage d'exception entre Rhône et Saône », « une ville bienveillante. Cela passe par un aménagement qui prend soin du végétal, de l'animal et de l'humain. L'enjeu est de faire vivre une urbanité douce qui laisse toute sa place à la nature », « singulière, la place nautique invite la Saône à pénétrer au cœur de la ville dans une douce ambiance de bord de mer ». On trouve encore aujourd'hui toutes ces phrases sur le site https://www.lyon-confluence.fr (Lien externe)</p> <p>J'ai choisi d'habiter au plus près de la Saône, loin des axes routiers. Tout cela a eu un prix que j'ai assumé. Et maintenant, tout ce qui a été fait dans le secteur de la darse pour répondre à ce projet de ville où il fait bon vivre sans voiture, pourrait être défait par le passage du TEOL sur la Saône au niveau de la rue Montrochet. Je conçois la nécessité des transports en commun dans la métropole lyonnaise mais pour autant faut-il casser le centre d'un quartier neuf par un équipement bruyant et portant atteinte aux promesses faites aux habitants qui sont venus s'y installer.</p> <p>Je vous prie donc de bien considérer les préjudices humains et financiers qui nous seraient causés par l'installation d'un pont de tramway sur la Saône sans aucun dispositif anti-bruit vis-à-vis des habitants proches.</p>
24/11/2023	<p>Comment faire passer un TRAM chemin de la raude avec les voitures, les vélos et la présence d'une crèche de 70 enfants ?</p> <p>Encore un projet coûteux et non réfléchi...</p>
24/11/2023	<p>Faire passer le trammway chemin de la Raude relève du délire absolu.</p> <p>La rue est à sens unique, emplie d'habitation, de passage d'enfants et d'éveil et comptera bientôt une crèche, permet de fluidifier le trafic.</p> <p>La rue est très étroite en plus de cela et aujourd'hui compte des places de stationnement ce qui est primordial.</p> <p>C'est absolument aberrant. Idem pour la rue parallèle.</p>
25/11/2023	<p>Il faut conforter le rôle polarisant du quartier confluence et à mon sens choisir le tracé par la rue montrochet. A priori cela permettrait également d'éviter un itinéraire en boucle et d'avoir un tracé beaucoup plus rectiligne et donc bcp plus rapide.</p>

25/11/2023	<p>Lorsque l'on regarde un plan des transports de la métropole de Lyon, le déséquilibre en offre de transport en commun efficace est criant. Alors que le métro dessert largement l'est de la métropole jusqu'à Vaulx en Velin, le sud jusqu'à Venissieux ou St Genis Laval et le Nord jusqu'à Caluire, il ne sort pas de Lyon intra-muros côté ouest. L'arrondissement de Lyon le plus à l'ouest, le 5ème, n'est même pas desservi.</p> <p>Le projet des élus métropolitains de la mandature 2014-2020 prévoyait de corriger cela avec un projet de métro desservant la partie ouest de Lyon et les principales communes : Lyon 5ème, Tassin la Demi-Lune, Sainte Foy les Lyon, Francheville et dans un 2ème temps Craponne.</p> <p>L'étude publiée en 2019 avait pointé l'impact positif fort sur la décarbonation avec le report des transports en voitures particulières sur le métro. Le métro E apportait, dès 2030, en plus d'une offre de transport enrichie à la hauteur de la 2ème agglomération de France, une amélioration directe sur la diminution des émissions de gaz à effets de serre, de la pollution de l'air et de la pollution sonore.</p> <p>A l'arrivée, en 2020, du groupe « Les écologistes », engagés pour un mode de vie durable et respectueux des humains et de la planète et pour la sortie des énergies fossiles, la citoyenne que je suis pensais légitimement que les nouveaux élus allaient continuer ce projet allant dans le sens de la protection de la planète. Surtout que le projet, bien engagé, devait voir le jour en 2030.</p> <p>Nous nous retrouvons, 3 ans plus tard, après avoir dépenser 800000 euros pour une étude de téléphérique surréaliste, puis encore de l'argent du contribuable utilisé pour essayer de démontrer, sans succès, que le métro E n'était pas une bonne solution, nous voilà avec de nouvelles études coûteuses pour essayer de caser un tramway entre les voies de bus, de vélo et de voiture pour un projet qui va coûter, à minima, 800 millions d'euros. Ce tramway n'ira pas plus vite que les bus en place. Il reliera des tramways déjà saturés au lieu de relier le métro (le projet de métro E allait directement à Bellecour). Après des années de travaux qui vont épuiser les habitants riverains du tracé, il n'intéressera au mieux que les utilisateurs actuels du bus. Nous serons en 2032 et nous serons passé à côté du rendez-vous de la décarbonation des transports.</p> <p>Bien sur, en 2026, de nouvelles élections municipales vont avoir lieu et nous pouvons espérer que la nouvelle municipalité sera un peu plus attentive à la protection de l'environnement que la municipalité métropolitaine actuelle. Le projet sera certainement revu et j'espère, le projet de métro E ressorti des cartons mais, que de temps perdu sans compter l'argent des contribuables dilapidé en études successives coûteuses et souvent inutiles.</p>
25/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet a le mérite d'exister mais il a aussi de nombreux désagréments et me paraît très court-termiste.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il y a trop de trafic voiture à Tassin La Demi-Lune. Un tramway en surface au-delà du 5ème arrondissement rendrait la circulation encore plus difficile et priverait les citoyens d'espace de vie communs déjà très contraints, ce qui ne va donc pas s'arranger avec une réseau en surface. Encore faut-il que la commune de Tassin La Demi-Lune soit desservie. - Contrairement à un métro un tramway assure un volume de voyageurs transportés divisé par deux (50 à 60.000 au lieu de 100.000 personnes /jour), ce qui rend très court-termiste l'investissement décidé par la Métropole. <p>J'attends de nos élus une vision à très long terme telle que fut à son époque celui du métropolitain parisien aujourd'hui centenaire. La pérennité des réseaux sous-terrain est sans commune mesure avec des structures de surface.</p> <p>Elus, écoutez les citoyens et osez investir sur l'avenir.</p>

26/11/2023	<p>Ce projet de tramway express me semble être une bonne première étape pour le développement des transports en commun à l'ouest de Lyon. Cependant, en s'arrêtant à Alaï, il ne permettra pas de résoudre les difficultés d'accès au centre de Lyon pour les habitants se trouvant plus à l'ouest (Craponne et au-delà) puisque l'accès à Alaï depuis l'ouest restera tout aussi voire plus difficile (augmentation de l'attractivité de la zone et voirie existante dédiée en partie au tramway). Même si je doute que cela suffise à régler les problèmes d'accès, il est impératif d'associer à TEOL un réseau de bus repensé autour du terminus qui offre aux habitants plus à l'ouest (Craponne, Brindas, Grézieu, etc) une alternative compétitive en temps/fréquence/amplitude horaire/fiabilité à la voiture, tout en préservant le lien existant actuellement entre ces communes et le métro D à Gorge de Loup.</p> <p>Par ailleurs, même si les crédits actuels ne permettent pas d'envisager un tracé jusqu'à Craponne (qui est la vraie porte d'accès de l'ouest) à ce stade, il est primordial de penser dès maintenant TEOL avec ce prolongement futur en tête et notamment en optimisant les temps de parcours vers Perrache et Jean-Macé. Cela implique de limiter les détours et de ne pas démultiplier les arrêts mais de proposer un itinéraire le plus direct possible depuis Alaï avec des solutions efficaces de rabattement vers chaque arrêt de la ligne. En effet, les utilisateurs auront probablement pour beaucoup une correspondance après TEOL (pour aller en Presqu'île ou à Part-Dieu par exemple) donc si le temps de trajet de TEOL n'est pas très compétitif, ils continueront à utiliser leur voiture. Et ce encore plus si on se projette dans un avenir plus lointain avec une ligne plus longue et un terminus ouest repoussé à Craponne. C'est pour cela que je privilégie les options A à l'ouest et Suchet à l'est (la connexion rapide à Perrache et Jean Macé me semble concerner plus d'usagers qu'un accès direct à Confluence).</p>
26/11/2023	<p>Ma famille et moi-même avons choisi de nous éloigner de Lyon pour ne plus avoir à supporter les divers travaux engagés par les différentes constructions de tram et de métro dans plusieurs agglomérations métropolitaines. Mais plus ça va et plus la métropole s'étend accompagnée de ses contraintes. Il n'existe plus de banlieue comme je les aies connu plus jeune, calmes et sereines. La métropole a causée des nuisances partout où elle est passée.</p> <p>La fréquence du T2 et son trajet est une catastrophe. Je ne parle pas des pannes à répétition du métro D. Les travaux des constructions au point du jour ont amenés plus de trafics piétons et voitures sans pour autant proposer plus de places de stationnement. Les immeubles ont fermés la rue à la lumière du jour. Ce quartier est devenu comme les autres arrondissements lyonnais, IMPRATICABLES. Un des endroits que nous aimions fréquenter comme bellecour ou la part-dieu mais où nous ne nous me rendons plus car trop difficiles d'accès et trop d'affluence.</p> <p>Nous ne voulons pas ça pour Tassin!</p> <p>Il suffirait d'augmenter la fréquence des bus, de créer des lignes de bus pour les quartiers excentrés, et les agglomérations extérieures et de créer des lignes de tram-train sur les voies ferroviaires pour relier TOUTES les gares de la métropole lyonnaise afin de permettre aux usagers de relier les communes environnantes avec le centre-ville en un minimum de temps et avec le moins de correspondances possibles. On pourrait même relier l'Est et l'Ouest en très peu de temps et sans être contraint de faire une multitude de correspondances!</p> <p>Ceci permettrait aussi aux voyageurs SNCF arrivant à la part-dieu ou perrache de rejoindre TOUTES les communes avoisinantes de la métropole rapidement. Beaucoup de lyonnais habitent, le nord-isérois. Cela permettrait de réduire considérablement le temps de trajet de certains travailleurs qui doivent rejoindre l'ouest lyonnais. C'est insensé que personne ne fasse cette proposition.</p>
26/11/2023	<p>Le métro franchit les limites de Lyon-Villeurbanne au nord, à l'est, au sud, mais pas à l'ouest. C'est une aberration ! Il faut amener le métro jusqu'à Alaï, comme c'était prévu à la base. Un simple tramway express ne suffit pas pour l'Ouest lyonnais. L'Ouest lyonnais a besoin d'un métro. Gérard Collomb avait lancé l'idée du métro E à l'ouest de Lyon il y a déjà 10 ans. Le plus bel hommage que vous puissiez lui rendre, c'est d'arrêter avec votre TEOL et de revenir à son projet de métro. Soyez ambitieux comme lui et réalisez le métro E !</p>

26/11/2023

Bonjour,

Lorsque nous avons acheté nos appartements en 2007-2008 pour nous installer en 2010 le long de la darse, le projet proposé était un quartier apaisé.

« Sur l'autre rive, côté Saône, les Balmes, occupées par des constructions éparses au milieu d'une végétation dense. Ces grands paysages constituent un arrière-plan majestueux. Les aménagements paysagers imaginés par Michel Desvignes en bord de Saône en sont le prolongement naturel » (extrait janvier 2011 – Lyon Confluence – extension d'un centre-ville durable).

Aujourd'hui, il est envisagé de construire un pont sur la Saône avec une hauteur minimum de 5,25 m pour laisser passer les bateaux. Et TEOL s'enfoncera à flanc de balme dans un tunnel 8 à 10 mètres au-dessus du quai Jean-Jacques Rousseau. L'emplacement côté quai Rambaud n'est pas détaillé dans le dossier de concertation.

Des deux côtés, il y aura des conséquences sur le paysage avec :

- côté Balmes la destruction d'un ensemble boisé bien implanté depuis des années avec le percement d'un tunnel pour laisser passer deux voies de tram et des caténaires. Rien ne compensera cette destruction. Un mauvais coup pour le grand paysage boisé !
- côté quai Rambaud, une infrastructure très présente avec les piliers d'un pont qui devra descendre de 5,25 mètres pour atteindre le niveau du quai qui est bas dans cette partie des rives de Saône. Un mauvais coup pour les aménagements paysagers de Michel Desvignes !

Un tunnel qui aura une pente de 8%, du jamais vu pour un tramway souterrain en France, signifie pour nous qui habitons le long de la darse une pollution sonore :

- Grondement pour la montée par les rames surmotorisées
- Grincement en descente pour le freinage
- Et si le pont se termine par une courbe sur le quai Rambaud, crissements comme on en connaît aujourd'hui avec le T2 au carrefour Montrochet-Charlemagne.

Sur la rue Montrochet, TEOL va croiser les uniques voies d'accès et de sortie du parking du centre commercial et des livraisons. Cela se traduira par une aggravation des embouteillages déjà bien présents dans le secteur, en particulier en fin de semaine.

Nous sommes loin du quartier apaisé vendu en 2007-2008 ! Les orientations du quartier définies dans les années 2008 sont remises en question par cette nouvelle infrastructure !

Rappelons que ce quartier pâtit depuis des années des choix d'aménagement des municipalités précédentes et actuelles :

- Séparation du reste de la presqu'île par les voûtes depuis la construction de la gare de Perrache
- Passage de l'autoroute A7 devenue M7 en plein centre-ville avec un échangeur de Perrache surchargé (gare routière, métro, bus) et un quai Perrache soumis au trafic incessant de l'autoroute
- Arrivée en surface et non en souterrain du métro A à Perrache ce qui n'a pas permis en l'état de le prolonger jusqu'à Hôtel de Région Montrochet.
- Pour combler le manque de métro, passage sur le cours Charlemagne du tramway T1 plus du tramway T2, ce qui complique la traversée Ouest-Est du cours Charlemagne
- Piétonisation d'une partie du cours Charlemagne qui complique la circulation Nord-Sud
- Aménagement du quai Perrache, l'une des seules artères restantes, en oubliant le tourner à gauche dans le sens Sud/Nord ce qui peut occasionner de gros ralentissements.

Le quartier « derrière les voûtes » (Perrache, Sainte Blandine, Confluence) n'a pas besoin d'un nouveau tramway et surtout pas du TEOL avec son impact lourd sur la partie Saône du quartier, jusqu'alors épargnée.

Nous comprenons que l'Ouest lyonnais a besoin de transports en commun efficaces, mais le projet proposé n'est une solution acceptable ni pour le quartier, ni pour les habitants de Lyon 2 Sud ni pour ceux qui viennent s'y détendre.

26/11/2023

Pourquoi la Métropole doit-elle toujours tout régenter? Celle-ci a toujours le monopole de tous les quartiers de Lyon qui sont déjà très saturés avec les métros et tram. Les bus sont largement suffisants, il suffirait de rajouter des lignes de bus et/ou augmenter le circuit de certaines lignes. Les bus ont un couloir qui leur est attribué et y circulent très bien. D'autre part, la voiture a sa place, et doit le rester, il faut arrêter de supprimer des voies de circulation pour la voiture. Non contente de s'attaquer à tous les arrondissements de Lyon et également des banlieues, elle s'attaque maintenant aussi aux banlieues de l'ouest lyonnais avec en excès des projets de métro, tram.

Je prends pour exemple, LYON 5ème aux alentours de la Place du Point du jour qui était un "petit quartier" agréable non saturé par la foule. Avec ce projet il va y avoir la même densité qu'à Lyon 2ème, 1er arr, 4e Croix-rousse...etc. Cette foule est insupportable à vivre quotidiennement. Ce projet nécessitera la suppression ou à minima la modification de la place du point du jour qui est un petit espace de détente pour les résidents du quartier et que les travaux engendreront d'importantes nuisances sonores, poussière, pollution. Ce sont des travaux qui vont durer longtemps et impacter les habitants de manière très importante, alors qu'il y a déjà plusieurs lignes de bus qui desservent gorge de loup et perrache pour accéder au centre-ville. Cela impliquerait également la suppression du marché de la place 2 fois par semaine pendant au moins toute la durée des travaux, si ce n'est définitive.

Beaucoup de personnes notamment des personnes âgées ne s'alimentent que par le marché car elles ont des difficultés à se déplacer. Les petites superettes sont souvent trop chères pour l'achat de fruits et légumes. Le marché contribue aussi à donner une vie de quartier et une vie sociale aux habitants.

Qu'advient-il de la fontaine, des arbres, des espaces verts autour? Ils seront forcément supprimés ou excessivement réduits. Nous avons chaque année au moment des fêtes de fin d'année un petit manège pour les enfants ainsi que l'été. Les familles aiment s'y retrouver sans qu'il n'y ait foule, donc, convivialité d'un petit quartier supprimée.

C'est un petit espace de détente et de fraîcheur l'été accessible aussi aux PMR qui ne peuvent pas aller jusqu'au Parc de la Mairie. Faire ce projet c'est aussi accélérer la dépendance des personnes à mobilité réduite qui résident et vivent à 100 % dans le quartier.

Les derniers immeubles modernes trop imposants construits trop près les uns des autres altèrent la lumière du jour et le soleil, pas de verdure autour et ont amenés un nombre important d'habitants. Les trottoirs, magasins sont devenus bondés à toutes heures de la journée. L'impact sur les prix de l'immobilier d'habitation ou commercial en achat ou en location est considérable, il sera néfaste car les prix vont forcément augmenter alors que l'on subit une période de très forte inflation. De même pour les impôts locaux et fonciers. Tandis que les salaires n'augmentent pas eux. Les personnes à moyen et petits revenus ne pourront plus se loger dans ce périmètre et c'est scandaleux.

Cet éventuel métro ou tram va impacter aussi la Ville de Tassin la demi-lune. Nous ne voulons pas de cela dans notre ville. Nous avons déjà à subir le nouveau rond point de l'Horloge qui est un désastre, générateur d'accidents. Il y aura encore + de pollution qu'avant puisque les voies ont été réduites.

Si l'option du métro est validée à Tassin la demi-lune, encore des travaux énormes, le métro va encore dénaturer la ville avec des bouches de métro. Ou bien saturer encore la circulation avec des voies de tram, (voies pour voitures supprimées) et détériorera aussi un peu + le paysage extérieur.

Le métro D très souvent en panne ou en retard, comme les trams d'ailleurs. Je ne vois pas comment le rajout de ce métro ou tram changera les pannes, les retards. En cas de panne, des lignes de bus sont proposées en remplacement et dans quelles conditions? Conditions de transport déplorables, attentes pendant des heures (j'ai eu à en faire la mauvaise expérience). Tout le monde ne peut pas se déplacer en transport en commun très cher et pour subir agressions, incivilités diverses et variées. Horaires inadaptés et retards presque tous les jours. Mes proches et moi-même sommes venus à Tassin la demi-lune en 2017 justement pour fuir les excès récurrents de métros et tram ce n'est pas pour avoir l'un d'eux maintenant. Non et non et surtout pas un arrêt à Libération. J'habite à côté et je n'en veux pas

27/11/2023	<p>Le métro E.... exit. Le transport par câble... exit Les lignes de bus sur couloirs dédiés..... ne verront jamais le jour dernière opportunité pour l'Ouest lyonnais de voir enfin arriver un transport "grosse masse" qui permettra à moindre échelle, de nous relier au centre de Lyon Alors oui on aurait préféré un transport souterrain pour ne pas impacter le réseau aérien déjà saturé. Mais outres le fait qu'il va enfin falloir s'habituer à vivre et se déplacer différemment sans nos voitures.... si ce tram ne se valide pas..... l'ouest ne verra jamais plus aucune étude de transport se faire . Nous ne sommes pas la priorité des pouvoirs publiques à l'instar des communes du Nord du Sud et de l'Est</p>
27/11/2023	<p>Très bon projet pour les habitants de l'ouest lyonnais ! Ouvrant une porte pour prolonger jusqu'à Craponne dans l'avenir. Secteur saturé.</p>
27/11/2023	<p>J'habite près de l'étoile d'Alai et je pense qu'il est important de créer TEOL pour 2 raisons. La première est qu'il y a trop de voitures qui traversent ce quartier notamment la rue Joliot Curie. Il est important de faire baisser ce nombre de voitures pour que le quartier puisse être plus vivant, qu'on puisse davantage s'y déplacer à pied sans être au milieu des voitures le long d'une rue passante. Je suis donc pour le tracé qui passe rue Joliot Curie en supprimant une file de voitures. La seconde raison est que les bus C21 et C24 ont des intervalles de passage trop longs (min 10 min) et beaucoup plus le soir (de 30 à 45 min) ce qui ne rend pas fluides les déplacements vers et depuis le centre ville. Un transport en commun plus performant sera donc apprécié.</p>
28/11/2023	<p>Le Point du jour est déjà très bien desservi avec plusieurs bus menant soit à Perrache soit à Gorge de loup en 10'. Le problème est plutôt la saturation du parc relai de Gorge de loup dès 9h et sa fermeture le dimanche .</p>
28/11/2023	<p>Voir analyser et discuter le tracé et les points de desserte est inutile. Il faut qualifier le projet : il est nul on passe même de la « moins mauvaise des solutions » à la pire ! si les arguments sont le coût 2 x moins élevé que le métro et le délai de réalisation 2 x plus rapide que le métro très bien mais si le rendement est 5 fois plus faible que le métro (et les études objectives le prouvent) c'est comme souvent des demies-mesures qui ont néanmoins leur coût et des impôts directement impactés pour une faible réalisation. désengorger l'ouest passe par de vraies solutions incontestables qui ont certes un coût amortissable sur un temps long mais une vraie efficacité visible et non discutable sur le long terme; Elles existent : terminer enfin le contournement ouest ce qui soulagera directement Tassin, vaise, ménival, point du jour et même Ste-foy.. toutes ces zones accablées par un fort transit. où voit on dans le monde un contournement non achevé qui se termine sur rien ou en l'occurrence à tassin ? 2 ème solution : faire un VRAI métro avec un très grand parking relais à Alai qui va capter énormément de véhicules provenant de Craponne, Brindas, Vaugneray, Pollionnay, Ste Consorse, Grézieu. Si le transfert vers le centre de Lyon est ultra rapide comme la solution métro beaucoup de gens seront vraiment incités et partants. Mais ils le seront beaucoup moins pour prendre un tram avec le délai d'acheminement tel que prévu .. et là on désengorge vraiment. au lieu de quoi on va neutraliser des voies de circulation automobile avec les bouchons inhérents directs (voir l'Avenue de la République) et automatiquement des émanations de gaz des véhicules de toutes sortes en plus à hauteur des enfants qui vont et repartent de l'école les horaires des uns et des autres coïncidant .. Il faudra m'expliquer le gain pratique, environnemental et économique d'une telle solution... que beaucoup de personnes devront subir à différents niveaux et sur différents plans ! Non vraiment aucun intérêt ..</p>

29/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Nous sommes nombreux à nous interroger sur l'intérêt de cette ligne pour les Tassilunois et plus généralement l'ouest lyonnais. Je suis personnellement écolo et prends les TCL et le tram train au quotidien. Je suis pour l'abandon de la voiture au profit des transports en commun. Tassin est très engorgé par les voitures aux heures de pointes. Ces automobilistes partent de l'ouest de Lyon pour aller à Lyon au travail. Alai est très bien desservi en bus et tram train pour aller au centre ville. En quoi le TEOL qui sera plus lent et moins fréquent que le métro depuis Gorge de loup que nous avons actuellement va améliorer les transports depuis Alai ? En quoi, il va désengorger l'ouest lyonnais et Tassin en particulier ? En plus de créer des expropriations de masse, cela ne va pas décourager la plupart des automobilistes qui viennent de plus loin et préfèrent le confort de leur voiture pour le même temps de trajet ou à peine qq minutes de gagnées. Pire, cela risque d'aggraver la circulation des bus qui vont à Gorge de Loup et que ne vont pas désempiler car cela va être plus rentable de prendre le bus puis le métro plutôt que TEOL en terme de temps et de fréquence. De plus, nous avons peine à croire à une fréquence de 5 minutes quand on voit comment les lignes des tram T1 et T2 sont déjà bien encombrées les matins et les soirs.</p> <p>Comment rajouter une autre rame intercalée dans ce bazar quotidien ? J'interroge vraiment la faisabilité du projet en terme de débit de personnes : pas assez efficace. En même temps, qui veut aller à confluence ou Jean Mace depuis l'ouest ? Pas grand monde. Donc en fait ne changez rien : faire un tram qui va apporter pas grand chose à pas grand monde pour très cher. Bravo ! Il fallait y penser. Tout ça pour ne pas perdre la face à vouloir enterrer le projet de l'opposition si bien ficelé et pensé ! Le métro coûtait plus cher mais était utile et efficace lui au moins ! Et plus pérenne sur plusieurs siècles alors qu'un tram n'a que quelques décennies de durée de vie ! Vous avez enterré le métro, rdv en 2026 pour enterrer le TEOL car vous ne repasserez cette fois ! foi de (vraie) écolo.</p>
30/11/2023	<p>Cet avis reprend une première "bordée" de questions adressées dans "je pose une question". Dans l'état actuel, ma position est plutôt très négative. Les dès sont pipés dans une "concertation" sur un sujet qui est présenté comme tranché.</p> <p>Voici mes questions (premier jet).</p> <p>Sur la médiatisation du PROJET.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les "propositions", même hors SITRAL, sont conjuguées au présent. Le conditionnel serait pour le moins plus respectueux des offres de "concertation". <p>Ce n'est pas recevable : il s'agit d'un projet. L'avancée de celui-ci ne peut qu'évaluer avant d'entrer dans une phase de réalisation qui le transformera en exécution au présent.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'arbitrage entre un métro et un tramway, qui semble "enterré" mériterait une "résurrection" <p>Sur l'ensemble du projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un bilan exhaustif et critique des projets passés et de leur réalisation. • L'état des lieux de l'existant. • Métro Vs TEOL bilan et impact financier à court, moyen, long terme. • Extrapolation des projets sur les orientations nationales en matière de transports régionaux (R.:E.:R.: sur métropole). • Suchet Vs Montrochet : un faux débat. <p>Le service au public.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Démographie des zones concernées. - Population actuelle. - Projection à 50 ans. - Taux de recours au service. • Efficacité du transport. - Rapidité => - Réponse à la demande de connexion. - Impact sur les transports existants. • La position des édiles concernés. <p>L'impact environnemental.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur tous les trajets à l'étude, et sur tous les points concernés (Ex. retournement du T2 à Jean Macé...) - Les nuisances (Visuelles, sonores).

	<p>- Les aménagements de l'existant (destruction, remplacement, construction). A suivre.</p>
<p>30/11/2023</p>	<p>J'invite les participants à lire https://destinations2026-sytral.fr/profiles/charlotte_dubois (Lien externe) C'est sans scories.</p>
<p>30/11/2023</p>	<p>Bonjour, je ne soutiens pas ce projet de TEOL pour les raisons suivantes: - son itinéraire ne répond pas au besoin des usagers en reliant Alai à Montrochet ou le cours Suchet. - Il n'a d'express que le nom puisqu'il ne permet pas de gagner de temps par rapport à l'offre de transports en commun existante. Le tram ne permet aucun gain de temps pour rejoindre Bellecour ou la Part Dieu. - sa capacité limitée en terme de voyageurs/jours, alors que la population de l'Ouest lyonnais ne fait qu'augmenter. Le métro semble être une solution plus adaptée sur long terme pour désengorger l'Ouest Lyonnais.</p>

01/12/2023	<p>Quitte à faire un tunnel autant prolonger la ligne du métro A. En milieu moins dense un métro peut tout à fait sortir en extérieur comme sur la ligne C de Caluire ou encore à Paris, pour des soucis d'économie et de rapidité de construction.</p> <p>Aussi la ligne de metro A qui vient finir au centre de Lyon est une erreur qui créé une rupture de charge. En effet tous les voyageurs sont obligé de descendre à Perrache. Aussi la station de métro de Perrache arrive au niveau zéro de la Place Carnot. Un problème également qui empêche aujourd'hui la démolition de cet affreux centre d'échange de Perrache.</p> <p>Une nouvelle station sous et en travers de la place Carnot permettrait d'allé passer sous la Saône puis rejoindre le tracé prévu du TEOL.</p> <p>Mettre un peu plus de moyens financiers aujourd'hui permettrait de corriger certaines erreurs du passé, d'unir le réseau de manière efficace et confortable. Au même titre que la ligne D qui à révolutionné les déplacements du nord ouest au sud est. Cet super ligne A completerait la ligne D du nord esf au Sud Ouest et formerait un X cette la ligne D.</p>
01/12/2023	<p>Vous trouverez en pièce jointe l'avis complet de l'association CIL Centre Presqu'île qui porte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1/sur le projet, 2/sur la necessaire cohérence avec le Tram Train de l'Ouest Lyonnais (dessertes, correspondances et tarification commune). 3/sur le long terme pour une amélioration des déplacements vers l'ensemble de l'agglomération <p>Pour tout savoir sur notre association et la presqu'île, visitez notre site internet https://associationcpi.e-monsite.com/ (Lien externe)</p>
01/12/2023	<p>Plusieurs remarques tout d'abord:</p> <ul style="list-style-type: none"> -pour ceux qui veulent un métro et je le comprends, ce n'est pas une solution d'avenir parce que d'une part les budgets ne pourront plus être consacrés sérieusement à d'autres investissements, et je rejoins sur ce plan M Jean Charles KOHLHAAS, d'autre part la densité de population de l'ouest lyonnais est autrement moins importante que celle du centre et de l'est de l'agglomération. - je le dis à toute occasion qui me le permet et je continue à le faire: à terme nous comprenons que l'usage de la voiture en ville sera fortement minorée et donc nous devons créer la contre partie: des transports en commun nombreux, efficaces et confortables, qui donnent envie de les prendre. Il faut EVITER LES RUPTURES DE CHARGES AU MAXIMUM, grâce à des lignes transversales et radiales. <p>En ce qui concerne ce futur tram (espérant que ce projet ne soit pas mis à la poubelle par une autre majorité...), il faut qu'il soit en correspondance dans l'hyper centre ville avec les métros A et D à Bellecour, car il faut qu'un tel transport desserve le maximum de personnes dans les endroits denses. Pourquoi dans ce cas ne pas faire d'une pierre deux coups , et le diriger ensuite vers la Part Dieu? Le fait de vouloir créer un bus express (non qualitatif par conséquent) entre la Part Dieu et la Presqu'île est un non sens, il faut un tramway (donc qualitatif) du fait du roulement confortable sur rails et beaucoup plus capacitaire même par rapport à un BHNS qui tout au plus est un bus biarticulé (et inconfortable de surcroît), car il s'agit de toute façon d'un véhicule routier contraint par le service des mines à une longueur maximale de 24,5 mètres, alors que la longueur des tramways circulants à Lyon actuellement est de 32 mètres pour les versions courtes et 43 mètres pour les versions longues, sachant que dans d'autres villes leur longueur peut arriver à 54,7 mètres (je ne parle que des Citadis d'ALSTOM, mais il y a de nombreux fabricants: ainsi l'Urbos de CAF peut arriver à 56 mètres dans le cas de Budapest). Je parle de capacité, car je ne sais pas si nos élus connaissent réellement le problème de prendre un transport en commun en heure de pointe, les conditions de transport sont loin d'être optimales.... Il est bien évident qu'une ligne de tram (et même plusieurs) entre la presqu'île et la Part Dieu (et même plus loin) sera très vite amortie. Le trolleybus C3 est totalement saturé aujourd'hui.</p> <p>Retramwaytisons le centre ville grâce à TEOLE ! Il le faut pour le confort des habitants.</p>

02/12/2023	<p>Perrache est malheureusement un secteur sinistré où la ligne A vient se fracasser, le T1 et le T2 bouchonner, et où les quais ne sont toujours pas disponibles pour les transports en commun. Il faut donc absolument éviter ce secteur et arriver sur Montrochet dont les équipements payés à grand frais ont bien besoin de bénéficier au plus grand nombre. En prenant garde de préserver l'avenir avec un gabarit de tunnel compatible avec du matériel plus lourd une fois que la fréquentation aura augmenté.</p> <p>Et il faut utiliser le temps de construction pour solutionner la reprise de la M7 et enchaîner avec une tranche 2 qui tire droit vers l'est et Jean Jaurès avec un pont modes doux + tram.</p> <p>Cette tranche 2 permettrait une correspondance rapide vers la B et la Part Dieu pour les usagers de l'ouest (beaucoup plus rapide qu'à travers Perrache). Elle permettrait une correspondance T10 et d'alléger la charge sur le pont Gallieni. Elle permettrait enfin le désenclavement de Confluence, la jonction avec Gerland, et de parachever la vision de leurs créateurs.</p> <p>On pourrait appeler ce pont, qui reliera deux secteurs urbanisés durant ses mandatures, pont Gérard Collomb.</p>
02/12/2023	<p>L'objectif de liaison rapide entre le centre de Lyon et une vaste zone ouest assez mal desservie globalement par les TCL est bienvenu. La liaison privilégiée avec Perrache est un bon compromis, elle est centrale et l'interconnection y est forte.</p> <p>Le problème vient plutôt des tronçons ouest. Je crains que les voies d'accès à Lyon soient restreintes de manière excessive pour les véhicules à moteur (il en reste encore quelques uns...) .</p> <p>Pour un habitant de la zone Chaponost-Francheville-Crapone, il est naturel de passer par l'avenue Charcot pour aller à Lyon et revenir de Lyon. L'option Charcot constitue une mauvaise solution si le tram circule en surface - le projet de métro 100% évitait évidemment ce problème préoccupant. Pourra-t-on même éviter le sens unique sur cette avenue ? Ne peut-on pas faire tout en souterrain - plus cher certes, mais on parle là d'une proportion restreinte du trajet complet ?</p>
02/12/2023	<p>Au lieu de faire une station et terminus à Alaï pourquoi ne pas économiser sur cette station à Alaï et ne pas aller directement à Francheville Bel Air/Craponne afin de décongestionner cet axe qui si le terminus à Alaï reste celui-ci , ne changera rien et ne désenclavera pas le secteur.</p>
03/12/2023	<p>Je préfère l'option B car elle permettra de mieux desservir le centre ville, éviter les bouchons permanents du centre de Tassin et relier facilement le quartier de la confluence par la rue Montrochet.</p>
04/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Le projet de l'exécutif actuel de la Métropole de Lyon n'a absolument pas la qualité de ce que fut le projet précédent de métro. A croire que les habitants de l'ouest lyonnais dont le 5ème arrondissement ne méritent pas un traitement égal à celui du reste de la ville ou de Villeurbanne. Je ne sais pas si le projet présenté aboutira, car je doute que l'exécutif actuel bénéficie d'un second mandat pour le réaliser. Si au demeurant, une nouvelle épidémie permettait à l'exécutif actuel de se maintenir, ma préférence irait au tracé déservant le centre-ville de Tassin la Demi-lune. En tout état de cause, le projet présenté n'est pas satisfaisant en terme de capacité ou de débit de personnes transportées. Une ligne de métro est certainement un investissement d'avenir pour une métropole attractive.. Nos élus préfèrent certainement encombrer les voiries existantes en réduisant leur capacité de circulation.</p>

04/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis contre le projet de TEOL, mais pour un projet de métro entre le centre de Lyon et Alaï. Je suis tout autant favorable à la création du métro E qu'à un prolongement du métro A. Mais je vais développer ici l'idée d'un prolongement du métro A.</p> <p>Si on choisit de faire une ligne de transport en mode lourd entre Perrache et Alaï dont une majeure partie du tronçon est souterraine, le prolongement du métro A (qui, je le rappelle, a Perrache comme terminus actuel) serait un bon compromis entre TEOL et métro E.</p> <p>En effet, bien qu'un peu plus coûteux que le TEOL, le prolongement du métro A pourrait ne pas coûter aussi cher qu'on ne le pense s'il est fait intelligemment et il resterait moins coûteux que la création du métro E. Par ailleurs, il serait bien plus intéressant qu'une simple ligne de tramway "express".</p> <p>Tout d'abord, concernant la station Perrache, elle pourrait être maintenue telle quelle, c'est-à-dire dans le centre d'échanges et au-dessus des trémies routières : ceci permettrait d'éviter de tout reconstruire depuis la station Ampère. Après le centre d'échanges, le métro A irait vers l'ouest afin de regagner l'axe du cours de Verdun-Rambaud et tournerait donc avant la gare SNCF. Ensuite, il ferait quelques mètres sous le quai Rambaud.</p> <p>Le tracé imposerait la création d'un nouveau pont sur la Saône : la ligne A passerait alors au-dessus de la rivière et non en dessous. Pour ce nouveau pont, il y aurait deux options : soit faire un pont classique à l'intérieur duquel le métro passerait, sous le tablier, à l'image du pont Morand ; soit faire un viaduc exclusif au métro, qui serait alors aérien sur ce tronçon, et qui partirait du sous-sol en rive gauche pour arriver en hauteur au-dessus du quai en rive droite.</p> <p>Par chance, il existe un espace entre les numéros 8 et 11 du quai des Étroits : le métro A pourrait donc passer à cet endroit. Puis, il rejoindrait l'axe de l'avenue de la 1ère Division Française Libre et arriverait au niveau du plateau du 5e arrondissement. De là, il continuerait alors son chemin en souterrain jusqu'à Alaï en suivant le tracé choisi pour le métro E, avec des stations à Saint-Irénée, Point du Jour, Ménival et Libération.</p> <p>Le 5e arrondissement et l'Ouest lyonnais méritent d'être mieux desservis en transports en commun. Il faut un métro jusqu'à Alaï !</p>
04/12/2023	<p>Après réflexion sur le projet, je me permet de poster de nouveau un avis qui est une évolution du précédent.</p> <p>Je ne reviendrai pas sur la déception que constitue l'abandon de la ligne E mais si on veut préserver "l'esprit" du métro E, il est essentiel de privilégier les options permettant la desserte la plus rapide.</p> <p>En effet, il y a aussi actuellement à Alaï de nombreuses lignes de bus, dont certaines express, qui permettent de rejoindre Gorge de Loup en 10 à 15 minutes (suivant le trajet), avec une très grande fréquence aux heures de pointes.</p> <p>Le projet TEOL dans sa version "Montrochet" annonce 25 minutes pour relier Alaï à Jean Macé soit à peine moins qu'actuellement (environ 30 minutes et non 38 comme indiqué dans le document de la consultation). Même remarque pour Ménival, arrêt très bien desservi en bus qui amènent à Gorge de Loup en moins de 10 minutes.</p> <p>Certes, la création de TEOL permet d'avoir un moyen plus confortable et permet de désengorger d'autres lignes, ce qui lui confère malgré tout un intérêt. Néanmoins, l'investissement de 800 millions se justifie surtout par le report modal attendu, qui n'existera pas si la desserte n'est pas assez rapide.</p> <p>Ainsi, une desserte à Confluence qui allonge le trajet sera sans utilité du point de vue des habitants de l'ouest lyonnais qui cherchent pour leur immense majorité à rejoindre le centre. La problématique de temps de trajet est aussi présente en ce qui concerne les options à Tassin, le cumul des deux options les plus rapides permet de gagner 6 minutes.</p> <p>En outre, le tracé de la boucle vers libération n'est pas raisonnable. Rappelons que d'après le document de concertation, la métropole a renoncé à un tracé en surface à Lyon 5 en raison « de l'impossibilité de créer des voies dédiées sur l'ensemble du tracé sans impact foncier et circulatoires majeurs » Pourtant, dans le même temps, à Tassin, on parle d'acquisitions foncières (autrement dit les expropriations) à chaque tronçon, en particulier dans le tracé vers libération, dont certaines très conséquentes (ex: passage de la largeur de voie de la route de Brignais de 10 à 35 mètres) au moyen "d'acquisitions foncières" qui impacteront en outre la végétation et de l'environnement.</p> <p>Le passage des trams s'ajoutera à celui des poids lourds. Ce projet vers libération implique une</p>

	<p>forte dégradation du cadre de vie sur tout son tracé, sans parler de l'impact humain des expropriations.</p> <p>Si le projet doit se faire (je préfère le métro E), l'option directe entre Alaï et Ménival (qui est en outre moins chère) suivie d'une sortie à Suchet paraît donc la plus pertinente, à plus forte raison en cas de prolongement vers Craponne et au-delà dans le futur. Les habitants de libération disposeront malgré tout d'une très bonne desserte via la ligne C21 dont la fréquence pourrait être augmentée et qui les amènera à Gorge de Loup (dans un sens de circulation ou à Alaï (dans l'autre sens)</p>
04/12/2023	<p>Le projet de tram est bon pour Tassin car il va permettre de dégager les camions de 40 Tonnes hors de Tassin ou Francheville</p> <p>Carrefour libération est extrêmement polluée par le trafic camion ou voiture.</p> <p>La'mairie de Tassin a choisi la voiture au détriment de l'intérêt commun de nous tous qui est de nous protéger contre ces gaz toxiques et contre ce CO2.</p> <p>Aller de Carrefour libération a gorge de Loup se fait en 20 min car les routes sont saturées de voitures avec une seule personne a bord. Il faut penser en terme de bien collectif et penser a l'avenir du climat. Autrefois le tramway passait dans Tassin ce que bon nombre d élus ont oublié.</p> <p>Le métro serait une belle option mais vu le coup du projet ce serait négatif pour l'abonnement</p> <p>L'abonnement coûte 70 euros ce qui est cher. La politique du mairie de Tassin va a l'encontre du bien pour la collectivité et doit avoir une approche constructive pour ne pas avoir un projet de mobilité urbain qui soit abandonné. Il faut donc changer de logiciel pour notre ville et préparer la.mobilite de demain sans la.voiture....</p>

05/12/2023	<p>Je suis CONTRE un tram en SURFACE dans le quartier de TASSIN à la circulation SATURÉE en surface!</p> <p>OUI à la solution du métro sous terrain ou du tram sous terrain!</p> <p>Ça coûte plus cher, mais le METRO SOUS-TERRAIN est une solution de transport durable contrairement au Tram en surface qui va diminuer le débit de la circulation en surface ET GENERER PLUS DE NUISANCES pour Tassin et les communes de l'ouest lyonnais!</p> <p>Les solutions de tram en surface sont tellement handicapantes pour les quartiers desservis qu'elles finissent toutes par disparaître car en plus d'augmenter l'accidentologie, cela rajoute du trafic en surface et l'engorgement du trafic créé tue rapidement le quartier traversé qui devient inaccessible ! LES ÉLECTEURS CONCERNÉS NE VEULENT PAS QUE LEUR QUARTIER DEVIENNE INVIVABLE, car INACCESSIBLE à cause du trafic de surface saturé !</p> <p>Seuls les quartiers desservis par des métro sous-terrain voient leur desserte améliorée et continuent d'être utilisés durablement pendant des décennies !</p> <p>OUI AU MÉTRO SOUS-TERRAIN DURABLE car améliorant la desserte du quartier sans saturer la circulation de surface ET PLUS EFFICACE avec un plus grand nombre de voyageurs transporté!</p>
05/12/2023	<p>Projet sans mention sur les options de rabattement sur Alai. La circulation de l'Ouest Lyonnais (Craponne/Vaugneray/Brindas) vers Alai est déjà saturée aujourd'hui. Nécessité absolue de créer des parking à Grezieux, à Brindas, au Tupinier et à Val d'Yseron etc. et de densifier les bus de rabattement ou de décider la prolongation vers Craponne SANS ATTENDRE (en faire un UNIQUE projet). L'absence de vision sur le sujet ne permettra pas de résoudre la saturation prévisible.</p>
05/12/2023	<p>Je suis contre le tracé B et pour le tracé A. En effet, les voies de circulation dans le tracé A qui passent par la rue Joliot Curie à Tassin permettent aisément par la largeur de la route d'installer le tramway.</p>
05/12/2023	<p>L'infrastructure ne permet pas d'installer le tramway alors le tracé A est plus adapté</p>
05/12/2023	<p>Les avantages que je vois d'un passage au niveau « Rue Montrochet » sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - peu (pas) d'habitants des quais de Saône rive droite seraient gênés par les travaux et les désagréments d'une proximité avec le tramway (vue et bruit) - cela permettrait de créer un lien entre les rives droite et gauche de la Saône dans une zone où les ponts sont très espacés - cela devrait aider à la réalisation de la future voie lyonnaise n°3 en facilitant le passage d'une rive à l'autre si le quai devait être à sens unique. <p>À l'inverse, un passage au niveau du cours Suchet créerait de fortes nuisances directes pour les centaines d'habitants du quai des Étroits. Par ailleurs, cela ajouterait un pont dans un quartier où il y en a déjà 3, n'apportant aucun avantage pour la réduction des distances à parcourir à pied ou à vélo.</p>
05/12/2023	<p>Nous sommes mitigées à la création de cette ligne de tramway du côté Libération (option b) car elle va empiéter sur l'avenue général de gaulle qui est déjà saturée avec ses 2 voies . cela pourrait créer également une zone de parking relais engorgeant encore plus le stationnement déjà difficile pour les commerces ou riverains.</p> <p>enfin, étant un commerce de service , nous avons besoin de ce passage de voitures rentrant de Lyon.</p> <p>Pour autant l'option A par Menival reste un compromis</p>

05/12/2023	<p>Il est navrant qu'après avoir plébiscité une liaison par le métro ligne E celui-ci soit remis en cause 3 ans après alors qu'il est évident pour tout le monde (sauf pour la Métropole de Lyon) que la solution du tramway est inadaptée pour assurer le transport de la toute la population concernée de l'ouest lyonnais.</p> <p>Il faudra peut-être que les prochaines élections locales permettent de remettre en cause le choix proposé aujourd'hui.</p> <p>Enfin, le projet de tramway TEOL proposé avec un parcours en aérien ne peut être accepté. Ce trajet est actuellement déjà saturé par les voitures et/ou les camions (Avenue du Général Brosset, Avenue du Général de Gaulle, Joliot Curie). Il est impératif pour la circulation des véhicules et pour les riverains que ce trajet sur TASSIN soit entièrement en souterrain.</p> <p>Michel CLAIR / TASSIN Le Bourg</p>
05/12/2023	<p>Ce projet de Tramway Express est vraiment très intéressant, à condition que les options Montrochet et rue Joliot Curie à Tassin soient choisies.</p> <p>Pour commencer, l'option par la rue Montrochet est plus intéressante que l'option Perrache pour 3 raisons principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le secteur Perrache/Place des Archives est d'ores et déjà saturé avec les tramways T1/T2 et faire passer le tramway express sur ce tronçon pourrait causer des gros problèmes de ponctualité et de régularité sur ces 3 lignes, en particulier en semaine et en heures de pointe. - Le secteur Montrochet est actuellement difficilement accessible en transports depuis l'Ouest Lyonnais, que ce soit depuis Alaï, Ménival ou Charcot et on est obligés de faire au moins 1 correspondance pour s'y rendre. Avoir une ligne forte directe vers ce secteur bénéficierait aux usagers, au Sytral au vu de l'augmentation de l'utilisation des transports que ça engendrerait et aux commerces du secteur Montrochet. Aussi, un renfort des lignes de bus C20/C20E, C21 et 49 avec la création de site propre là où c'est possible serait suffisant pour aller à Perrache depuis les stations Alaï, Ménival, Point du Jour et/ou Charcot. - Sur le long terme, un prolongement du Tramway Express à Debourg (Lyon 7ème) serait très intéressant selon moi, notamment en renfort du T1, et permettrait la desserte du Musée des Confluences, de la Halle Tony Garnier, de l'ENS et une connexion au métro B (au lieu de connecter la ligne à Jean Macé en passant par Perrache, secteur qui bénéficie déjà de 2 lignes de trams contre 1 seule pour le tronçon Montrochet-Debourg). <p>Ensuite, je pense qu'il faudrait privilégier l'option rue Joliot Curie à Tassin plutôt que de passer par Libération car la desserte du quartier Libération ne paraît pas indispensable. La station est assez proche de la station Alaï et l'étranglement des rues par lesquelles passerait le tramway avec ce tracé montrent que le bénéfice de cette station ne serait pas si important vis-à-vis des travaux considérables que ça demanderait. De plus, faire passer la ligne par la rue Joliot Curie permettrait un gain de temps pour rejoindre Ménival mais aussi sur l'ensemble de la ligne, ce qui est mieux pour une ligne qui se veut express.</p> <p>Pour ce qui est de l'emplacement des stations, voici mon avis pour les stations Charcot et Point du Jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour la station Charcot, je pense que la Place Saint-Luc est un meilleur emplacement que La Salette étant donné la densité de population du quartier Saint-Luc, l'existence de la ligne C20/C20E à La Salette et le manque de place pour une station enterrée. Si la station est installée place Saint-Luc, elle serait proche de plus de lignes de bus, dont la C20/C20E et les lignes de bus 6 et 49 et à environ 5 minutes à pied de la Clinique Charcot et du quartier de La Salette. - Au Point du Jour, je pense qu'il faudrait implanter la station au niveau de la Place Bénédicte Tessier qui est une place centrale du quartier proche du bus C21. Une entrée/sortie du côté de la place des Compagnons de la Chanson (en lieu et place du parking actuel) pourrait aussi être intéressante à envisager pour une proximité directe avec les bus 45 et 90. <p>Pour finir, il faudrait sérieusement étudier dès maintenant un prolongement de la ligne de Tramway Express vers l'ouest et notamment vers la commune de Craponne qui aurait bien besoin d'une ligne forte au vu de la saturation déjà visible du bus C24, en particulier en heures de pointe. Si un passage souterrain paraît trop compliqué ou coûteux, on peut déjà envisager un passage en surface sur le tracé actuel de la C24/C24E avec par exemple la desserte du Rond-Point d'Alaï et des stations Bel Air Aubépines, Patelière Robiniers, Craponne 11 Novembre et Craponne Centre voire un prolongement jusqu'à Grézieu.</p>

05/12/2023	<p>Monsieur le président du SYTRAL et accessoirement de la Métropole de LYON</p> <p>Votre projet de « tram enterré » est une absurdité sociale, technique et démocratique.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sociale : vous méprisez les populations de l'ouest lyonnais et de Tassin la Demi Lune en particulier, qui, dans leurs déplacements, doivent supporter l'absence d'amélioration des transports en commun dans notre secteur, depuis des années. Vous n'avez que faire des contraintes de gens qui doivent se rendre sur leur lieu de travail dans Lyon, ou, quelle que soit la raison, ont des obligations de présence dans le centre lyonnais. La ligne « E » doit désenclaver l'ouest lyonnais, mais cette bonne idée ne vous convient pas, car elle n'émane pas de votre réflexion, d'où votre justification d'investissement trop élevé. Vous savez très bien que Tassin la Demi Lune est un goulot d'étranglement pour toute la circulation de l'Ouest lyonnais. Alors pourquoi faire « sortir » votre tram à Ménival ? Serait-ce que vous privilégiez vos amis politiques ? - Technique : vous continuez dans l'aberration. Après la suppression de deux voies de circulation pour les voitures sur l'avenue de la République, vous voulez faire rouler en surface votre « tram-enterré » sur l'avenue Charles de Gaulle? Cette « idée » n'est même pas qualifiable tant elle demeure inconcevable. Connaissez-vous la densité de circulation sur l'avenue Charles de Gaulle ? D'ailleurs, quel que soit le trajet en surface à partir de Ménival, une seule solution sensée s'impose, un parcours total en souterrain. - Démocratique : vous êtes un représentant politique, élu par moins d'un électeur sur dix. Quand on est aussi mal élu, on se doit de rester humble et modeste, d'écouter toutes les voix et de rechercher le consensus. Vous avez choisi de mener vos projets « tambour battant » en écrasant toute contradiction. La démocratie française va mal et grâce à des hommes politiques tels que vous, elle va s'offrir un long « purgatoire », si tant est qu'elle ne sombre, prochainement, dans une « dictocratie » comme d'autres pays européens à l'heure actuelle. <p>Je vous mesure mon salut à l'aune de ma satisfaction</p>
05/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis contre le projet de TEOL, je pense que c'est une solution à courte vue qui ne répond(ra) pas aux besoins de l'ouest lyonnais et de ses habitants. C'est un choix et c'est un mauvais choix. D'une part, les estimations de trafic, de l'ordre de 40 à 55 000, ne m'apparaissent pas convaincantes et seront vite dépassées. Je viens de lire que la ligne de bus c24 était à 10 000 personnes par jour! On sera vite à 80-100 000 personnes par jour et je ne pense pas que la saturation du T1 soit une solution à reproduire.</p> <p>Par ailleurs, j'ai également lu que le métro était possible à partir de 50 000 personnes par jour, on y sera largement.</p> <p>D'autre part, la fréquence (5 min aux heures de pointe) et la durée (16 à 21min entre Alaï et la presque île) ne sont pas au niveau. C'est légèrement mieux que les lignes de bus. La ligne 55 met par exemple 20 à 25 min entre Tassin et Perrache.</p> <p>Pour toutes ces raisons, je pense que le TEOL est une mauvaise solution de court terme, en raison de financements insuffisants, qui ne répondra pas aux besoins des habitants. Un 5eme métro (voir un 6eme) serait une meilleure solution pour la 3eme métropole de France et cela permettrait de mieux accompagner la mise en place de la zfe.</p> <p>Fabien Drissi</p>
05/12/2023	<p>A mon avis ce projet ne dessert pas Tassin - surtout s'il ne passe pas à Libération. Le bout d'Alai qui se trouvera à son terminus n'est que le bord de Tassin. Je ne vois pas en quoi ce projet concerne la plupart des Tassinois - qui habitent plus près du centre de Tassin.</p> <p>Ce projet ouvre l'ouest lyonnais pour que, par la suite les communes à partir de Craponne puisse enfin être reliées au centre de Lyon.</p>
06/12/2023	<p>Le problème n'est pas de gagner du temps pour descendre à Lyon (argument présenté par les porteurs du projet) mais d'améliorer les conditions de mobilité de tous les habitants et communes limitrophes.</p> <p>Le tramway va « emboliser » un peu plus Tassin car l'emprise au sol va augmenter et réduire à une voie la rue Jolliot Curie (option a) et dans le cas de l'option b ne semble pas tenir compte du transport de matières dangereuses qui emprunterait le trajet.</p> <p>Ce projet n'améliorera rien la circulation . Preuve en est la conservation de la ligne de bus avec le futur tramway qui montre clairement que la capacité de ce futur tramway ne sera pas capable d'assurer le transport des personnes à lui seul.</p>

06/12/2023	<p>Ce projet n'a rien d'ambitieux... ce qui l'aurait été vraiment, c'est le métro E. Les habitants de Tassin lors de la réunion de concertation le mardi 5 décembre ont fortement indiqué leur mécontentement à ce TEOL. Ce qui est proposé aujourd'hui n'est qu'une dépense folle pour « améliorer » ce qui existe déjà, à savoir la ligne C21, qui dessert Alai jusqu'à Perrache ... Non, ce qui aurait été vraiment ambitieux, c'est de créer une réelle synergie avec la SNCF pour augmenter la fréquence des TER qui passent par Alai et Ecully la demi-lune jusqu'à Gorge de Loup / gare St Paul. Avec ce projet qui est en surface sur Tassin, ce ne sera que plus d'embouteillages avec la mise en place de sens unique sur Joliot Curie, suppression de stationnement public pour les résidents, destruction d'arbres et des espaces verts pour élargir les voies nécessaires au passage du tram ... Non, nous ne sommes pas convaincus du tout par ce projet. Remettez sur la table le projet du métro E. Nous ne voulons pas du TEOL.</p>
06/12/2023	<p>Bonjour, Pour qu'il soit vraiment efficace, je pense que le tram doit présenter le moins de stations possible pour être le plus rapide possible. Sur les propositions, ma préférence irait donc pour le tracé par cours Suchet et l'option a pour rejoindre Alai. Pour le positionnement de la station Charcot, je n'ai pas d'avis particulier, n'ayant pas la connaissance du terrain, mais mon choix irai pour la position qui, soit capte le plus de personnes, soit est la moins chère (à priori une centaine de mètres d'écart entre les deux solutions). Je vous remercie par avance de prendre en compte cet avis.</p>
06/12/2023	<p>Mettre le terminus de TEOL à Alai, c'est attirer encore plus de véhicules à un endroit saturé (trajets AR Craponne-Lyon, transit de contournement A6-A7). Toutes les personnes des communes limitrophes qui voudront profiter de TEOL seront aimantées par le parking P+R d'Alai. Au lieu de réduire le trafic routier, ce terminus concentre les difficultés à un seul endroit. Je propose que le terminus soit de l'autre côté du vallon, par exemple, sur le terrain libéré par l'ancien centre d'insémination à Francheville Bel-Air, ou vers Antoine Charial. Il y a là suffisamment de place pour un terminus, un parking P+R et des installations de remisage des tramways.</p>
06/12/2023	<p>J'ai lu récemment une proposition pour reprendre l'étude de la ligne de métro E avec le cheminement suivant : Alai, Point-du-Jour, St-Irénée, Bellecour, Part-Dieu Villette. Je suis d'accord avec ce moyen de transport rapide et qui ne réduit pas la voirie de surface. Sa future extension à l'ouest comme à l'est participera au développement des transports collectifs du Grand Lyon. J'y apporterai une modification en lui faisant traverser la presqu'île à Cordeliers, et non à Bellecour. Ce serait une amélioration de la desserte de la presqu'île et permettrait une station intermédiaire dans le 6e-3e avant la Part-Dieu. La montée vers St-Irénée s'en trouverait facilitée car le tunnel monterait en pente plus douce sous Fourvière et St-Just. Plus de problème de passage des tunnels de Perrache et une station St-Irénée moins profonde que dans la version abandonnée par Gorge-de-Loup.</p>

06/12/2023	<p>Bonjour, Suite à la concertation à l' atrium de Tassin mardi soir, je me permets de vous écrire habitant chemin de la Raude.</p> <p>En effet , nous étions très favorable à la ligne E du métro étant donné que tous les efforts ont été mis pour mieux desservir le sud de Lyon mais l' ouest reste particulièrement engorgé.</p> <p>Ce projet ayant l' air malheureusement été entériné, nous souhaiterions une solution enterrée.</p> <p>Si cela ne se concrétisait pas, il nous paraît absurde de faire passer le tram-express chemin de la Raude qui a vu de nombreux immeubles construits et donc une affluence augmentée de façon très forte. Il n' y a quasiment plus de places de stationnement et le projet de construction d' une crèche et d' une école (Samuel Paty) sur le terrain des maraîchers n' arrangerait rien : Cela serait même dangereux !</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte ces considérations.</p> <p>Bien cordialement; Armelle GUILLARME</p>
06/12/2023	<p>Ce projet est indispensable pour améliorer les mobilités dans l'Ouest lyonnais. Dans sa conception actuelle s'il répond bien aux problématiques des lyonnais et fidésiens, il créera du fait du non enterrement de la ligne au delà de Menival des difficultés nouvelles sur le secteur Alaï - Ménival pour tout ceux que le tracé ne concerne pas et qui utiliseront encore leur voiture par choix ou par obligation. Tassin et Francheville Bel Air seront les premiers impactés.</p> <p>Le problème du rabattement sur Alaï des flux de voyageurs venant de Francheville et Craponne, voire de plus loin hors Métropole se pose également si aucun parc relais n'est prévu sur le secteur.</p>
06/12/2023	<p>Bonjour, Les deux tracés sont valables selon moi. Concernant le métro E ou le TEOL, la perspective d'un métro est attrayante, mais les coûts gigantesques. Assez d'une politique qui dépense avant de réfléchir aux financements. Le TEOL répond au besoin actuel et futur, avec des perspectives.</p> <p>Développer des infrastructures de transport est coûteux et ce sont nous qui supportons ces coûts. A choisir il est préférable de répondre au juste besoin et de développer nos villes sur d'autres thématiques plutôt que d'absorber un effort budgétaire entièrement dirigé autour d'un seul projet d'infrastructure.</p>
06/12/2023	<p>La partie Tassin du projet n'a pas de raison d'être en l'état. Seul le métro E répond aux problèmes de saturation du réseau routier de l'ouest lyonnais.</p> <p>Tassin a toujours été une ville de transit traversée par les habitants de Francheville, Craponne, St Genis les Ollières, Charbonnières, Ecully .</p> <p>Planter un tram dans ce réseau hypersaturé va augmenter les difficultés des habitants.</p> <p>Il vaut mieux améliorer les fréquences des bus et travailler les sites propres que de rajouter une emprise au sol pour un tramway dont la capacité ne permettra pas de se passer des bus.</p> <p>Les parcours empruntés vont obliger les locaux à des contournements supplémentaires puisqu'il y aura des suppressions de voies (sens uniques).</p> <p>Tout le monde ne peut pas se déplacer en vélo.</p> <p>Les modèles soi disant internationaux sur lesquels s'appuient les élus pour la jauge des passagers potentiels ne tiennent pas compte de la spécificité du territoire.</p> <p>Je n'ai pas vu de création de parking relais pour délester Tassin ces dernières années.</p> <p>Habitant la ville depuis plus de 30 ans, j'ai vu sa population passer de 15000 à 22000. Beaucoup de voies de circulation ont été réduites...</p> <p>Non ce projet n'est pas visionnaire, et on peut se demander si Tassin n'est pas puni par les verts.</p>

06/12/2023	<p>Bonsoir, Nous ne pouvons pas laisser passer cette opportunité, la situation actuelle de l'ouest Lyonnais et surtout de Tassin La Demi Lune doit évoluer. Il faut désormais désengorger cette agglomération et redonner à Lyon sa grandeur, nous ne sommes pas à Annonay ou Privas, Lyon est la 2e ville de France et doit avoir un réseau de transport digne de ce nom. Si nous lançons des travaux, travaillons sur l'avenir pour ne pas avoir de regrets, un métro souterrain est l'unique solution pérenne en terme de volume et de développement. J'espère que vous écouterez les habitants.</p>
07/12/2023	<p>Bonjour, Le TEOL ne résout pas les problèmes des TASSILUNOIS pour les générations actuelles et futures. Nous voulons un métro enterré, le métro E adopté à l'unanimité en 2019. Tassin est UN VERITABLE ENTONNOIR : nous canalisons l'ensemble de la circulation de l'Ouest Lyonnais : Craponne, Grézieu la Varenne, Thurins, Brindas, Vaugneray, Yzeron etc. Le matin et le soir aux heures de pointe nous avons des bouchons depuis la sortie des S de Craponne jusqu'à l'Horloge de Tassin, c'est devenu infernal ! Aussi pourquoi les Tassilunois sont LES DINDONS DE LA FARCE ? : pourquoi tracé souterrain sur Lyon 5ème et tracé aérien sur Tassin Passage par le chemin de la Raude (trop étroit) complètement UTOPIQUE avec l'Ecole des Maraîchers nouvellement construite à ras la chaussée. A la limite prévoir passage par l'avenue de la CONSTELLATION qui est beaucoup plus large. SI C'EST POUR RAJOUTER DES BOUCHONS SUPPLEMENTAIRES AUTANT NE RIEN FAIRE.</p>
07/12/2023	<p>Beau projet tres attendu pour permettre aux Tassilunois(e)s d'accéder rapidement au coeur de Lyon en transports en commun et reduire la circulation automobile (vs enjeux de décarbonation et de diminution des taux de pollution dramatiques). L'option LIBERATION semble la plus pertinente - et de loin - pour "capter" et repondre aux attentes d'un maximum de riverains (vs proximite centre ville). Il serait souhaitable de bien integrer la place du velo dans ce projet (stationnement securise a proximite ET possibilite de voyager avec son velo dans le TEOL) . merci</p>
07/12/2023	<p>Bonjour, Après discussion avec différents amis habitants de l'ouest lyonnais "Francheville/Craponne", il nous semble le plus pertinent de faire passer TEOL par Alaï puis Libération pour aller sur Perrache via le cours Suchet. Cet itinéraire permettra de drainer plus de passagers et facilitera les accès à l'est lyonnais puis à l'aéroport St Exupéry.</p>
07/12/2023	<p>Pour les Franchevillois, TEOL est primordial. Le tracé a peu d'impact. Ce qui va compter avant tout est la fréquence et la vitesse des bus de rabattement vers Alaï. Une cadence tous les quart d'heure d'un bus en partant du Bruissin qui suive le C20 jusqu'à Chantegrillet, et suive ensuite l'avenue du Châter jusqu'à Alaï. Des couloirs de bus av du Châter seront les bienvenus dans les deux sens pour ajouter à la fluidité. Ainsi les quartier du haut et du bas (Le Châter) sont également desservis. On aurait pu penser au train en gare de Francheville, mais la fréquence est trop faible (pas d'amélioration en vue avec la région).</p>

07/12/2023	<p>Le TEOL ne résout pas les problèmes des TASSILUNOIS pour les générations actuelles et futures.</p> <p>Nous voulons un métro enterré, le métro E adopté à l'unanimité en 2019.</p> <p>Tassin est UN VERITABLE ENTONNOIR : nous canalisons l'ensemble de la circulation de l'Ouest Lyonnais : Francheville, Craponne, Grézieu la Varenne, Thurins, Brindas, Vaugneray, Yzeron etc.</p> <p>Le matin et le soir aux heures de pointe nous avons des bouchons depuis la sortie des S de Craponne jusqu'à l'Horloge de Tassin, c'est devenu infernal.</p> <p>Aussi pourquoi les Tassilunois sont LES DINDONS DE LA FARCE : pourquoi tracé SOUTERRAIN sur Lyon 5ème et tracé AERIEN sur Tassin ?</p> <p>Tracé par le chemin de la Raude (trop étroit) complètement UTOPIQUE avec l'Ecole des Maraîchers nouvellement construite à ras la chaussée.</p> <p>A la limite prévoir passage par l'avenue de la CONSTELLATION qui est beaucoup plus large SI C'EST POUR RAJOUTER DES BOUCHONS SUPPLEMENTAIRES AUTANT NE RIEN FAIRE</p> <p>Nous avons le C21 pour aller à Perrache certes trop long.</p>
07/12/2023	<p>Le TEOL ne résout pas les problèmes des TASSILUNOIS pour les générations actuelles et futures.</p> <p>Nous voulons un métro enterré, le métro E adopté à l'unanimité en 2019.</p> <p>Tassin est UN VERITABLE ENTONNOIR : nous canalisons l'ensemble de la circulation de l'Ouest Lyonnais : Craponne, Francheville, Grézieu la Varenne, Thurins, Brindas, Vaugneray, Yzeron etc.</p> <p>Le matin et le soir aux heures de pointe nous avons des bouchons depuis la sortie des S de Craponne jusqu'à l'Horloge de Tassin, c'est devenu infernal.</p> <p>Aussi pourquoi les Tassilunois sont LES DINDONS DE LA FARCE : pourquoi tracé SOUTERRAIN sur Lyon 5ème et tracé AERIEN sur Tassin ?</p> <p>Tracé par le chemin de la Raude (trop étroit) complètement UTOPIQUE avec l'Ecole des Maraîchers nouvellement construite à ras la chaussée.</p> <p>A la limite prévoir passage par l'avenue de la CONSTELLATION qui est beaucoup plus large. SI C'EST POUR RAJOUTER DES BOUCHONS SUPPLEMENTAIRES AUTANT NE RIEN FAIRE.</p> <p>On a le C21 pour aller à Perrache certes trop long.</p>
08/12/2023	<p>Le TEOL est assurément un projet d'avenir pour Tassin.</p> <p>L'option d'une station à Libération est préférable pour compléter et bien mailler l'offre de transports publics à Tassin. Ce serait offrir une nouvelle mobilité à tous les habitants du quartier, avec le transport rapide qu'offre le tram et la favorisation des mobilités actives comme la marche et le vélo.</p> <p>Cela permettrait d'embellir un quartier rendu bien moche et même dangereux par son flux automobile incessant (une personne âgée s'est récemment faite renversée sur le carrefour Libération et a perdu la vie), ses trottoirs étroits et son absence de végétation. Et la conséquence pour les propriétaires : une valorisation indéniable de leur bien immobilier.</p> <p>Cela permettrait également une baisse de fréquentation des automobiles dont nombre d'entre elles ne font que traverser la commune en leur offrant le choix d'un mode de transport rapide, propre et agréable, avec pour conséquence une baisse de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Comment concevoir de construire une école sur le futur parc de la Raude en conservant les mêmes flux de circulation automobile ?</p> <p>Les retombées économiques pour les commerçants seront également intéressantes puisque le tram leur amènera une nouvelle clientèle, venue de Lyon 2 et Lyon 5.</p> <p>Le coût est encore un argument. Il ne faut pas oublier que ce sont nos impôts qui financent ces projets.</p> <p>Oui à une ville agile dans ses déplacements et à un quartier transformé, apaisé et plus durable, pour tous les Tassilunois, petits et grands !</p>

09/12/2023	<p>Je trouve très dommage et préjudiciable que le projet d'un tramway express dans l'Ouest Lyonnais soit privilégié au regard de la solution du métro E qui avait été, elle, largement plébiscitée. Ce projet de tramway ne fera qu'aggraver les problèmes de circulation et sera beaucoup moins efficace que la création d'une ligne de métro qui désengorgerait les voies de circulation, ne défigurerait pas le paysage et serait un moyen de déplacement beaucoup plus rapide et de surcroît tout aussi écologique ! Enfin, certaines communes de l'Ouest Lyonnais dont Ecully, très proche de la ville de Tassin et du 9ème arrondissement où arrive déjà le métro, bien que située dans l'Ouest Lyonnais ne semble pas concernée par ce projet...</p>
09/12/2023	<p>Bonjour, Le projet de métro est donc ramené à un tram. Peut-être tram-train voire métro dans le futur : il serait bon de le prévoir et, en particulier, créer des tubes (pour le tunnel) qui soient aisés à transformer le jour où le trafic passager nécessitera une évolution de transport léger à transport lourd. Dommage aussi qu'on ne parle plus d'extension jusqu'à Part-Dieu, voire au-delà : à garder en mémoire pour que les travaux de prolongement ne soient pas inextricables. Cordialement, CR69003</p>
09/12/2023	<p>Bonjour, j'ai participé à la réunion de présentation du projet, qui s'est tenue à Sainte-Foy en novembre 2023. Tout d'abord, bravo pour l'organisation de cette réunion, qui a permis à tous d'exprimer leur avis. Je suis très favorable au projet de tramway, tel qu'il est dimensionné et proposé par le SYTRAL. D'est en ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant la desserte de la presqu'île, je pense, comme beaucoup de participants à la réunion, qu'un arrêt à Confluence, à proximité de la Darse et de l'Hôtel de Région est plus intéressante. Cet arrêt permettrait de desservir une zone d'emplois et de commerces plus importante. Par ailleurs, la passerelle ou verte aux mobilités douces permettrait de rompre l'isolement de la rive droite de la Saône entre le pont Kitchener et l'Aquarium. - Desserte de Ste-Foy / Lyon 5 : je pense que l'arrêt CHARCOT PROVINCES présente une meilleure centralité, entre Lyon 5 et Ste-Foy. Il est plus proche des commerces (Place Saint-Luc) et dessert une zone d'habitations plus dense (davantage d'habitat collectif dans cette zone, le long de la rue du Commandant Charcot). Par ailleurs, cet arrêt se trouve naturellement sur des circulations de bus existants. <p>A l'inverse, l'arrêt SALETTE se situe à l'extrémité du Chemin des Prés / boulevard de l'Europe, qui est une zone de promenade paisible, dans un environnement verdoyant. Localiser la gare à cet endroit aurait pour effet de générer des nuisances, liées aux flux de voitures vers et depuis la gare, à cette zone paisible et végétalisée, riche en biodiversité.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte de l'ouest : je n'ai pas d'avis, car je ne connais pas bien cette zone. Mais la jonction avec la gare d'Alf semble être une très bonne chose. <p>C'est un très beau projet, qui fait sens !</p>

09/12/2023	<p>L'arrivée du TEOL à Confluence par la rue Montrochet est pour moi la meilleure option pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cela permet un accès immédiat au centre commercial Confluence et à l'Hôtel de région ; - les accès à Perrache en transport en commun sont déjà multiples (tram, métro, bus...) ; quel besoin de rajouter une nouvelle ligne trop proche de la Gare ? - cela permet un accès plus direct au pôle culturel du sud de la Confluence avec le Musée des Confluences, la Sucrière et plus loin la Halle Tony Garnier ; - cette option permet de faciliter un trajet vers Gerland et le sud du 7ème arrondissement par correspondance ; - l'option par le cours Suchet va supprimer une ligne de tramway pour l'accès au centre commercial Confluence avec un risque de sur-frequentation sur cette unique ligne ; - le coût de l'option Montrochet est moindre que l'option Suchet (80 millions d'euros en moins).
10/12/2023	<p>Monsieur, Madame,</p> <p>Habitants au 11 A quai des Etroits Lyon 5 au troisième étage , cet option va impacter lourdement le cadre de vie de notre immeuble, de notre quartier:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Visuellement, nous allons littéralement voir passer les passagers des trams devant nos fenêtres à 10 mètres de haut. Nous allons avoir littéralement la tête dans un tunnel bétonné , de nos balcons . Nous allons avoir une passerelle en ferraille et une rampe d'accès' piétons vélos' nous boucher la vue sur la Saône. Nous allons avoir un balai incessant de trams . Certains vont même avoir la vue sur des piliers en béton, des rails ! (voisins du premier et deuxième étages) -Auditivement, nous allons entendre les trams passés et les avertissements à chaque sortie de tunnel tous les 5 minutes, 7 jours sur 7. -Olfactivement, nous allons avoir les odeurs des rails, du tunnel. -Question santé, nous allons avoir plus de poussières, plus de pollution, et par conséquent plus de problèmes de santé. Nous avons beaucoup de familles et donc d'enfants dans les immeubles impactés. Sans prendre compte de tous les inconvénients cités plus hauts. (bruits, vibrations...) -Techniquement les problèmes se posent également: <ol style="list-style-type: none"> 1) La Balme est protégée, les quais sont interdits au poids lourds, le terrain dit ' la dent creuse' est jusqu'à présent inconstructive par le PLU (plan local et urbain) de Lyon , un bassin d'eau important y est implanté. Ce qui va engendrer de stabiliser les terrains, de forer en profondeur des piliers plus gros, de bétonner la balme de chaque coté du tunnel etc -Pourquoi rendre tous ces terrains constructibles à présent au vue des dangers présents et récurrents qui pourraient s'aggraver ? (éboulements suite au vibrations, terrains instable, inondable) ? -Pourquoi ne pas faire un jardin d'ouvriers mis à disposition pour les habitants du quartier sur ce terrain? plus apaisant 2) Deux maisons sont installées sur la balme. Vont elles disparaître? 3) Le cours Suchet n'est pas large. Le passage sous la voie ferroviaire est étroit et peu haut pour le passage de deux trams. Les habitants vont avoir les mêmes impacts environnementaux que du coté quai des Etroits en plus du problème d'accès à leur bien. Quelles sont vos propositions? Allez vous y supprimer l'accès voiture pour les habitants de ce cours ? Un accès pompier n' y sera il pas obligatoire? 4) La balme bénéficie d'une nature exubérante en plein cœur de Lyon permettant à de nombreux animaux d'y trouver refuge (écureuils, oiseaux, chauves souris, Cygne, canard etc) Pourquoi ne plus la protéger plus encore ? Pourquoi bétonner ? Est ce ' écologique ' ? 5) Le tracé sur le photomontage est en ligne droite entre les deux berges. Or le Cours Suchet n'est pas aligné avec le terrain dit ' la dent creuse' . Le tram fera des virages ? La passerelle partira en bais sur la Saône? 6)Les propriétaires des immeubles vont voir leur bien se dévaloriser . Les dégradations de l'environnement vont y être conséquentes, importantes (fissures immeubles, perte de qualité de cadre de vie, dégradation de leur santé) . De plus aucune desserte n'est prévue. Seront ils dédommagés ? <p>Conclusion: Habitants de notre appartement et au nom de tous les habitants de notre immeuble, de notre</p>

	<p>quartier, nous comprenons les besoins grandissants en transport de Lyon Ouest. Mais nous nous opposons fermement à cet option suite aux éléments cités plus hauts. Nous préférons l'option par Montrochet moins impactant pour les habitants . Nous préférons encore plus l'option du Métro qui n'impactera pas du toute la Balme dans son intégralité. Espérant que vous prendrez en compte cet avis important. cordialement, la famille Nicolau</p>
10/12/2023	<p>Nous voulons un métro enterré sur la totalité du parcours pour le centre de Lyon .</p>
10/12/2023	<p>Habitant Tassin, je suis contre le projet aérien tramway. -arrivée sur T1 T2 sans intérêt -option aérienne sur Tassin inconcevable notamment tracé Charles de Gaulle du fait circulation considérable avec fort pourcentage PL et lieu de passage imposé convois exceptionnels.De plus coût expropriations très élevé non pris en compte. - pas de stationnement véhicules prévu sur station d'alaï, ce qui s'avérera indispensable. Je sollicite qu'une solution enterrée soit privilégiée et que le tracé vers Bellecour redevienne une priorité</p>

10/12/2023	<p>Le projet de tram TEOL enterré pour grande partie à Lyon et en surface à Tassin n'est pas acceptable et très décevant par rapport au projet de métro présenté il y a 4 ans. Il ne répond pas aux attentes en terme de tracé, car ne permet pas de liaison plus rapide entre Alai vers Part Dieu ou Bellecour par rapport à l'offre déjà en place. Ce projet est incomplet car il ne prévoit pas de parc relai. Je m'inquiète des dépassements des coûts annoncés (800 millions d'Euros) du fait des difficultés techniques du tracé, des acquisitions foncières, et du parc relai,...</p>
12/12/2023	<p>Non a la proposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vous allez engorger le trafic automobile de Tassin, Francheville, Lyon 5 avec un tramway qui encombre la voirie plutôt qu'un métro. En plus des nuisances aux riverains PENDANT les travaux vous allez empêché la circulation des riverains. l'option B détruit totalement les rues actuelles. L'option A rend impraticable tous le secteur. - Vos prévisions de passagers sont irréalistes. - Le tunnelier pour lesquels des investissements conséquents vont être fait, pourrait servir pour creuser l'intégralité d'un tronçon arrivant à Alai .. qui pourrait devenir le futur gorge de loup ou le futur grange blanche de l'ouest lyonnais. Là il est limité à la partie Lyon 5 de la montagne. Merci pour la gestion "métropole de ce projet" .. pffff - La population voulait que la part dieu soit desservie. Votre démocratie, proche du peuple, aurait dû vous inciter à proposer une solution adaptée. - Vous ne voulez pas du métro car trop cher. Mais nous sommes clairement dans des économies sur le moment qui vont impacter grandement l'économie et le portefeuille des métropolitains pour les 60 ans à venir. <p>Un manque de vision flagrant.</p>
12/12/2023	<p>Un peu tard ce projet , alors que l'urbanisation galopante de l'ouest lyonnais continue . Un minimum aurait été de faire arriver ce tram express jusqu'à Grezieu la Varenne voire Vaugneray . N'opposez pas le problème financier , les économies par rapport au projet de métro permettent largement sa réalisation , d'autant que le tracé LEOL , déjà existant , favorise une grande partie du passage . Ce projet avait déjà été proposé; en alternative au métro, depuis presque 20 ans par DARLY et la Sauvegarde de la Vallée de Francheville avait participé à celui ci . A l'époque également , une déviation du tram train en dessous du passage à niveau de Cachenoix à Francheville rejoignait le tracé LEOL et offrait une autre possibilité . Depuis cette époque , RIEN n'a été fait , la population a continué de croître , les transports en commun se sont dégradés et les problèmes de circulation , voire de congestion , sont de plus en plus conséquents . Francheville Bel Air , Craponne et bientôt Grezieu la Varenne font et feront partie de la Métropole et seront bientôt des quartiers de LYON . Alors , de grâce , pour nos enfants et petits enfants , revoyez la grandeur du projet , les tracés par cours Suchet ou Montrochet deviennent anecdotiques .</p>
12/12/2023	<p>Il est dommage que l'utilisation du parc de la pomme de tassin la demi lune, de par sa proximité avec un nœud de circulation de bus, ne soit pas mentionné comme station de menival. Sinon très en attente de cette nouvelle liaison.</p>

12/12/2023	<p>Je pars d'un constat lié à la géographie et la topographie du secteur Ouest Lyonnais. Nous avons un plateau situé à 300m d'altitude sur lequel nous avons les communes de Lyon5, Sainte-Foy-lès-Lyon, Tassin la-Demi-Lune (jusqu'à Ecully et une partie de Francheville). Lyon Centre est situé à une altitude de 160m environ. Et si nous voulons circuler en vélo et laisser de côté nos voitures, nous devons franchir les montées de Choulans et autres quelques peu rédhitoires.</p> <p>Il faut faire les études nécessaires et adapter les stations et rames pour permettre à tout grand-lyonnais de pouvoir prendre son propre vélo en empruntant TEOL. Ceci permettrait aux fidésiens, mais aussi aux Tassilunois, lyonnais du 5ème etc.. de partir de chez soi pour aller toujours en vélo et via TEOL sur le quartier de Gerland ou sur un autre quartier de Lyon en faisant la première partie du trajet avec son propre vélo puis un trajet direct en TEOL jusqu'à Perrache ou Jean-Macé, puis à nouveau son propre vélo pour se rendre sur sa destination finale.</p> <p>Cela oblige le TEOL à équiper les rames d'un dépose vélo (comme cela se pratique dans certaines régions en France ou sur des transports collectifs en Hollande, Allemagne ou Canada). Voir photo jointe. Si nous avons des rames de 43m de long, une partie pourrait avoir cet aménagement spécifique et il faudrait que les accès PMR des stations (ainsi que les ascenseurs) soient dimensionnés pour accueillir les vélos en plus des personnes.</p> <p>Et comme une interconnexion est prévue avec le TRAM TRAIN, le réseau ferré sur l'Ouest Lyonnais pourrait aussi mettre en œuvre cette pratique permettant de retirer de nombreuses voitures sur le réseau routier pour des trajets pendulaires.</p>
12/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>habitant du quartier Ste Blandine, je suis pour ce projet de tram, mais en passant par Montrochet. Le tracé du tram par Montrochet paraît bien plus adapté que par Suchet pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La continuité d'une desserte du T2 du centre commercial avec la possibilité de rejoindre Lyon 7 depuis Lyon 5 - Une absence de logements rue Montrochet, contrairement à Suchet qui est bordé d'immeubles et de restaurants qui pâtiraient des nuisances sonores. - Une absence d'impact sur la circulabilité du quartier qui est par nature enclavé. Le cours Suchet est un axe majeur pour sortir du quartier et il n'est pas adapté à du multimodal compte tenu de la présence du pont ferroviaire qui fait goulot d'étranglement. Sans parler de la nécessité de reprendre tout le carrefour à la croisé de Suchet et Charlemagne...qui accroîtrait sa complexité déjà très importante. - Le passage par Suchet entrainerait l'abattage d'arbres centenaires potentiellement, ce serait absolument scandaleux. - Le coût du projet est moindre. - Le gain de temps en passant par Suchet (4 minutes) est totalement insignifiant et ne justifie pas ce trajet. <p>Merci de considérer cet avis d'un habitant du quartier.</p>

12/12/2023	<p>1-Quand les élus lyonnais se permettent de dire que l'Habitat de l'ouest lyonnais est pavillonnaire, ou même « un lotissement » pour N Georget, c'est méconnaître les données de l'INSEE sur le nombre d'appartements.</p> <p>Avant 2018, les données cumulées pour ECULLY + TASSIN + FRANCHEVILLE + STE FOY + CRAPONNE étaient de 27 000 appartements et pour Lyon 5eme de 21 000 appartements. Depuis ce nombre a fortement augmenté ces dernières années dans l'ouest lyonnais et beaucoup moins pour Lyon 5eme.</p> <p>La place du Point de Jour pourrait bien avoir une densité supérieure à la Place Guichard, Mme Georget.</p> <p>Et à savoir, l'extension Sud Ouest du Métro B pour St Genis, Brignais et l'Hôpital sud a été réalisé pour seulement 7 500 logements (données INSEE avant 2018).</p> <p>2- Je confirme l'avis : Le taux de circulation voiture est très important à Tassin. En surface le tram va encore accentuer ce problème et augmenter les taux de CO2 et particules par des bouchons plus nombreux. Un Tram en surface est-il un choix écologique ?</p> <p>2-La Sécurité autour du tram en surface à 70km n'est pas possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Car il arrive que les cannes des aveugles se coincent dans les rails. - Il en est de même de tous les dispositifs utilisés par les personnes à mobilité réduite, en fauteuil roulant ou avec les poucettes d'enfants ! <p>Est-ce que les HANDICAPÉS ont le droit d'être de vivre et d'être autonomes dans Tassin ? Seul le projet MÉTRO E, enterré jusqu'à Alaï, est un investissement réaliste et de potentiel d'avenir.</p>
12/12/2023	<p>UN BEAU PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> - un remède à la difficulté de circulation actuelle aux heures de pointe - un coût raisonné (bien moins cher qu'un métro) - une partie de la solution pour limiter la pollution automobile - en espérant une plus grande fréquence le soir (actuellement, plus de 30 minutes pour rentrer de Gorge de Loup)

13/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Il est nécessaire de faire un référendum/vote entre le projet TEOL et le métro E.</p> <p>En plus de frustrer toutes les personnes ayant déjà investi temps, énergie et argent sur une solution efficace et attendue par tout l'ouest lyonnais (à savoir le projet métro E, avec des réunions et concertations jusqu'en 2019), le Projet TEOL fait part de nombreuses incohérences :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pourquoi mettre ce tramway en surface à partir de Tassin ? <p>Simplement pour faire apparaître un cout inférieur et faire croire que ce projet est donc moins onéreux qu'un métro.</p> <p>Quel serait d'ailleurs le cout pour chaque commune traversée ? Les Lyonnais vont ils plus payer que les tassilunois ?</p> <p>En plus d'être limite insultant vis à vis des habitants de Tassin, et meme de ceux de l'avenue de Ménival, ajouter TEOL en extérieur va accentuer les problèmes sur les quartiers concernés et autour, circulation, travaux, réaménagement, avenue à double sens transformées en voie sens unique,</p> <p>Autre possibilité le Président du SYTRAL et aussi de la Métropole, semble avoir un problème personnel à régler avec les habitants de Tassin => qu'il n'en fasse pas une affaire personnelle et agisse POUR LA METROPOLE en sa qualité de Président de Métropole !</p> <ul style="list-style-type: none"> - un transport en commun sous-terrain s'appelle un métro, et non pas un tramway (je n'ai jamais vu de tramway sous terrain dans d'autres grandes villes pourtant j'ai visité de nombreuses villes en Europe et hors d'Europe) - le temps de trajet par rapport à un métro est nettement PLUS LONG, du SIMPLE au DOUBLE ! <p>Donc cette solution ne sera pas efficace par rapport au besoin</p> <p>Temps de parcours Alai - Perrache : 20 minutes</p> <p>A titre de comparaison Gare de Vaise - Bellecour : 10 minutes en... métro</p> <p>Un nouveau métro est la seule solution efficace pour désengorger l'ouest lyonnais.</p> <p>Ce projet est encore réalisable !</p> <p>Au SYTRAL et à la Métropole de faire le seul choix efficace pour la partie ouest de la Métropole.</p>
14/12/2023	<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Option passage par Confluence et Montrochet qui est plus direct, moins cher de 300 M€...(plus facile à creuser et moins long). Permet le passage ensuite à Perrache coté Rhône sans entrer dans le centre de celui-ci déjà saturé. Ensuite Jean Macé - Option B pour passer par Tassin la demi lune: la boucle sens unique Libération est moins impactante que l'option A par Joliot Cury où l' angle droit à Ménival sera compliqué. - Reste à bien appréhender les implantations et surfaces des Parkings Relais, ainsi que les lignes de rabattement, en particulier venant de Francheville depuis le terminus actuel Fort du Bruissin du C20. <p>Reste la connexion avec le Tram Train à fréquence augmentée et ticket unique à négocier avec la Région...</p>
14/12/2023	<p>Je pense qu'il faudrait d'avantage envisager le TEOL comme une extension du T1 et non du T2 (alors que cela semble être pourtant privilégié par l'exécutif à ce stade).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le TEOL (devenu T1) serait de fait très attractif par la liaison directe qu'il offrirait à Part-Dieu, plutôt qu'une correspondance pénible à Jean Macé ; 2. Si le TEOL devient une extension du T1, il bénéficierait en outre de trois correspondances avec le métro : A à Perrache, D à la Guillotière, B à Part-Dieu, ce qui le rendrait d'autant plus attractif et utile ; 2. "Allonger" le T2 jusqu'à Debourg pour remplacer le T1 sur ce tracé et/ou faire de Hôtel de Région le terminus du T6. Ainsi, la Confluence serait desservie par trois trams. <p>Autrement, l'option par Montrochet me semble être la meilleure.</p>

14/12/2023	<p>En parcourant les avis, le problème de circulation saturée revient souvent. Cela est présenté comme un argument contre le TEOL.</p> <p>Le but d'un transport en commun est de proposer une alternative à la voiture individuelle. C'est bien parce qu'il y a saturation (et pollution en rapport) qu'il faut changer de paradigme.</p> <p>La solution du tram permet d'envisager une extension vers Craponne et plus. Elle va donc dans le bon sens.</p>
14/12/2023	<p>Dans l'option passant par la rue Joliot-Curie, celle-ci est envisagée à sens unique en direction de Lyon.</p> <p>La circulation ouest/est pourrait passer par l'avenue de La Constellation pour arriver plus directement à Ménival. La rue Joliot-Curie serait alors dans le sens est/ouest, ce qui soulagerait l'engorgement matinal de l'avenue Eisenhower.</p>
15/12/2023	<p>Propositions pour ce projet qui est compromis des projets précédents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Option passage par Confluence et Montrochet qui est plus direct, moins cher de 300 M€...(plus facile à creuser et moins long). Permet le passage ensuite à Perrache coté Rhône sans entrer dans le centre de celui-ci déjà saturé. Ensuite Jean Macé - Option B pour passer par Tassin la demi lune: la boucle sens unique Libération est moins impactante que l'option A par Joliot Cury où l' angle droit à Ménival sera compliqué. - Reste à bien appréhender les implantations et surfaces des Parkings Relais, ainsi que les lignes de bus de rabattement, en particulier venant de Francheville depuis le terminus actuel Fort du Bruissin du C20. <p>Reste la connexion avec le Tram Train à fréquence augmentée et ticket unique à négocier avec la Région...</p>
15/12/2023	<p>Le projet est intéressant, mais pourquoi s'arrêter à Alaï ? Pourquoi ne pas prolonger au-delà de Tassin/Alaï et ne pas aller plus loin pour desservir Charbonnières, Marcy l'Etoile, La Tour de Salvagny etc ? A défaut il faudra vraiment mettre en place un réseau de bus efficace et fréquent pour relier toutes ces communes aisément depuis le terminus du tram pour que les habitants privilégient ce mode de transport à la voiture.</p> <p>Et coté Lyon, pourquoi remonter à Jean Macé plutôt que descendre vers Gerland ? Il y a déjà le métro D qui relie Gorge de Loup à Saxe Gambetta (proche Jean Macé), alors qu'il est très difficile de rejoindre le sud lyonnais depuis l'ouest. Il me semble qu'il serait plus pertinent de relier le futur tramway T10 dans le sud de Lyon.</p>
16/12/2023	<p>J'habite Lyon et je découvre le projet TEOL. J'ai l'habitude de me promener le long des rives de Saône jusqu'à la pointe de la Confluence. J'apprécie particulièrement cette promenade, moins fréquentée que les berges du Rhône, et bien plus silencieuse grâce à la présence des balmes sur l'autre rive. Je m'arrête souvent au niveau des jardins aquatiques sur les bancs pour faire une pause et observer la biodiversité. Or je découvre que TEOL pourrait passer sur un pont au niveau de la rue Montrochet. Je vous avoue que ça me décevrait beaucoup : on n'a pas tant de promenades nature et calme à Lyon pour que vous nous priviez de celle-ci par une coupure bruyante en plein milieu.</p> <p>Je crains que les balmes et les rives de Saône ne sachent pas s'exprimer dans la concertation du Sytral et qu'elles passent par pertes et profits. Donc, en leur nom, je vous demande de ne pas artificialiser cette partie de la Saône par un tunnel, un pont et la déranger par le passage régulier d'un tramway. Laissez aux promeneurs et aux touristes un lieu de « bien vivre » calme près de la rivière et des balmes.</p>



16/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>L'arrivée du TEOL est une excellente nouvelle ! Il va falloir restructurer l'ensemble du réseau tramway, avec la création de nombreuses lignes de tramway d'ici 2035.</p> <p>Je propose donc ceci :</p> <p>T2 : Alaï ou Tassin centre < > Porte des Alpes</p> <p>T5 : Jean Macé < > Eurexpo < > Genas Salengro</p> <p>T13 : Grézieu - Le Tupinier < > Debourg</p> <p>T14 : Grange Blanche < > Saint Priest - Bel Air</p> <p>Vous trouverez tous les détails des tracés sur cette cartographie : https://www.google.com/maps/d/viewer?hl=fr&mid=1fjEMdSdZd_NipC8eV9WGU_caQpjR0Eu2&ll=45.740892670487256%2C4.843854956628566&z=15 (Lien externe)</p>
16/12/2023	<p>Je suis favorable à ce projet, avec option B par Tassin et option par rue Montrochet.</p>

16/12/2023

Bonjour,

J'ai pris le temps de décortiquer les dossiers de concertation et technique pour vous vous donner un avis éclairé. Je vois que d'autres n'ont pas fait cet effort, ce qui est dommage étant donné la mine d'information dont on nous donne l'accès : je suis convaincu que vous ferez la part des choses. J'ai changé d'avis sur le projet et j'y être globalement favorable, sous certaines conditions de réalisation.

En effet, nous pouvons dire que TEOL à ses avantages :

- Prolongement facilité vers l'ouest (argument il me semble majeur)
- Coût (à condition que le coût économisé soit intégralement investi dans les transports)
- Capacité largement en accord avec les prévisions de fréquentation (rames de 42m toutes les 2 minutes = >130k voyageurs / jour)
- Temps de mise en service (étant donné que nous avons perdu des années)
- Rapidité d'un tram express (T3), en plus en souterrain
- Apaisement des quartiers traversés (site propre)

Je suis donc globalement favorable à la création de ce nouveau transport, avec une option B par la station libération, secteur en développement, dense. Les rues dans ce secteur sont larges (bien loin de la rue Billon à Villeurbanne), droites, elles permettront une bonne efficacité de la ligne. L'option voie unique dans les rues plus étroites est un bon compromis. Il est important de desservir un maximum de personnes dans ce projet pour favoriser le report modal. Rappelons que les trajets dans ce secteur sont dominés largement par la voiture individuelle, et que le secteur est fortement congestionné, pas seulement aux heures de pointes.

Dans le dossier de concertation, vous indiquez la difficulté d'un tronc commun sous Perrache et sur le pont Gallieni. Vous présentez de manière floue une "mutualisation avec T2 et/ou T1". Vous devez être précis sur ce sujet important pour que la concertation ait du sens ! Vous indiquez dans les questions - réponses ne pas envisager de fusion avec T1 dans le cadre d'un scénario par Suchet car la desserte de Jean Macé ne serait plus possible. Ainsi, je pense que le tracé rue Montrochet est la solution la plus propice, en envisageant un simple prolongement de T2 par l'ouest. Cela permettrait :

- De garder une desserte de confluence via T2 et d'être cohérent avec ce terminus récent qui a coûté 10M€
- D'envisager un fort cadencement sur TEOL
- D'éviter un retournement des rames à Jean Macé, qui impacterait la qualité de T2
- De solutionner le problème du tronc commun sous Perrache et sur le pont Gallieni
- D'éviter les correspondances vers l'est
- De faciliter la compréhension des usagers (moins de lignes, longue ligne Est- ouest)
- De garder le T1 dans son état actuel de fonctionnement
- D'utiliser la voie de retournement à Hôtel de Région en cas de problème sur la ligne, voir d'envisager deux cadencements différents et des terminus à Hôtel de Région pour certaines rames

- De diminuer le coût du projet avec un tunnel moins long (-40 millions)

Le temps des trajets entre les stations est augmenté mais le gain d'usagers est plus important. Ceci est intéressant au vu du coût du projet car le but n'est pas de construire un tram rapide qui ne transporte personne. Bien sûr, le passage rue Montrochet doit être concerté avec les riverains et le centre commercial, mais cela me semble largement possible.

Concernant la station Point du jour, je n'ai pas une connaissance suffisante des quartiers pour donner un avis précis et je laisse aux habitants le soin de le donner.

Envisager un prolongement vers Craponne dès maintenant me semble intéressant étant donné l'attractivité croissante de ces secteurs, pour un début des travaux dès l'ouverture de TEOL. Même si vous n'envisagez pas une fréquentation importante en 2035, il faut anticiper et l'arrivée du tram rendra les secteurs plus attractifs. Ce ne sont pas des projets qui se réalisent en quelques mois. Parfois, il faut savoir développer les réseaux de transports avant l'arrivée des habitants, cela limite forcément l'impact des travaux et cela encourage le développement des quartiers. C'est aussi un argument majeur dans la réalisation de ce projet qui, il faut l'avouer, est bien en dessous de l'efficacité d'un métro automatique.

Enfin, La création d'un PEM avec parc relais est une option efficace pour faciliter le report modal des usagers vers le tram, dans un contexte de forte diminution des places de stationnement dans la métropole. Un PR à Alai permettra sans aucun doute de faciliter l'accès des habitants de

	<p>l'extrême ouest de l'agglomération au réseau de transport. Cela pour des trajets professionnels ou de loisirs, dans un secteur dépourvu de modes lourds, et dont les bus se retrouvent bloqués dans les ralentissements. La création d'un PR est un investissement sur le long terme, même avec un parc de véhicules propres. Il faut en effet favoriser les modes doux dans les villes étant donné les densités et les faibles distances de trajet, indépendamment de la motorisation des véhicules.</p> <p>J'observe de grosses limites sur cette concertation (comme celle du T6) car vous ne traitez pas certaines questions qui seront étudiées je cite "en fonction des tracés choisis dans des études ultérieures" : cela ne permet pas d'avoir un avis éclairé ! Vous devez également clarifier certains points importants du dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mutualisation de TEOL avec les autres lignes au niveau du tronc commun dans chacun des scénarios, - Nombre acquisitions foncières / expropriations, - Impact réel des travaux (notamment la base vie du chantier à Ménival et tunnelier), a - Accès riverains (résidence du grand Ménival), - Congestion du trafic et accès pompiers, - etc... <p>Ce sont des décisions importantes qui impacteront la desserte des quartiers traversés. Le choix des tracés ne peut pas être parfaitement éclairé avec des éléments flous voire inexistantes. J'aurais aimé pouvoir détailler un peu plus certains points mais nous sommes limités, Cordialement,</p>
16/12/2023	<p>Je suis président du comité local du quartier de Beaunant à Sainte Foy les Lyon . Notre quartier voit passer tous les jours 35000 véhicules par la CD 342 axe Tassin - Brignais et CD 50 axe Chaponost Oullins. Vous voyez donc d'un bon œil les projets pour désenclaver l'ouest lyonnais . Force est de constater qu'après l'anneau des sciences, le téléphérique, l'abandon du métro E, nous sommes encore bien dubitatifs. Pour rappel rallier le métro d'Oullins en heure de pointe depuis le quartier de Beaunant c'est 40 minutes avec un bus tous les 20 minutes, rallier Perrache dans les mêmes heures est aussi à 40 minutes . Aller jusqu'à l'étoile d'Alaï pour prendre ce futur tramway, prend environ 20 minutes puis autant avec ce futur tramway pour rejoindre Perrache . Quel est donc l'avantage ? Ce tramway servira aux personnes à moins de 10 minutes à pied d'une station. Sainte Foy les Lyon, sera pour des années encore isolée de l'agglomération . En effet nous sommes pris en tenaille entre le métro B vers St Genis et ce tramway vers Alaï . Quand allons nous avoir des élus à hauteur des enjeux du réchauffement climatique ? Nous sommes lassés des querelles de clocher ou souvent on entend "c'est de la faute de la région, c'est de la faute d'untel" . Il serait nécessaire de faire comme un grand Paris c'est à dire un Grand Lyon des transports . Il existe des solutions pour désenclaver l'ouest lyonnais en améliorant les lignes ferroviaires existantes . La ligne Brignais St Paul est sous employée pourtant elle met la station Alaï à 14 minutes de la gare St Paul depuis Francheville . Encore faut il pouvoir rejoindre les gares.</p> <p>J'ai réalisé un projet de TER ouest lyonnais que j'ai déjà diffusé lors de l'enquête publique CAFAL, métro E et téléphérique . Il permettrait de faire un anneau de voies de chemins de fer autour de l'ouest lyonnais . Rallier l'est lyonnais en TER (Feyzin en 20/25 minutes depuis Francheville) . Projet utopiste ? J'ai imaginé un tunnel ferroviaire entre Chaponost (ligne Brignais /St Paul) et la gare d'Oullins (1,4 Kms de tunnel) qui pourrait se prolonger vers l'ouest (Chaponost et l'ouest lyonnais) et se prolonger à l'est (raccord à St Fons pour rejoindre la ligne SNCF de Grenoble) . Ce tunnel pourrait même faire un arc de cercle pour desservir Sainte Foy centre. On m'a dit que j'étais dans le délire et que la rivière Yzeron allait remplir le tunnel (soyons sérieux 2 minutes) . Les travaux à envisager seraient la réhabilitation de la ligne Brignais Givors (ce projet est dans les cartons de la région depuis 15 ans) . Ensuite il faut étudier à Gorge de Loup la possibilité de faire rejoindre la ligne de Brignais vers Perrache . Le lien https://www.google.com/maps/d/edit?mid=19BEEqTGxEEN5Q_RDi7UobYaaPcCd-</p>

	<p>AXJ&ll=45.74123581199653%2C4.799362791268891&z=13 (Lien externe) .Pour en revenir au projet TEOL, qui est à 60 % enterré, pourquoi ne pas en faire 100 % et en faire un métro . Quand va t'on se pencher sur une vraie politique de lignes fortes pour l'ouest Lyonnais ? Au début du XX ème siècle, le tramway desservait Sainte Foy centre, un tramway passait dans le village de Beaunant au pied de l'aqueduc pour rejoindre Chaponost via la chapelle de Beaunant . Certes, il n'avait pas de téléphones portables mais ils étaient moins bêtes moins égoïstes.</p>
<p>16/12/2023</p>	<p>Je tiens à vous faire part du dégoût et de la tristesse qui m'ont envahis lorsque j'ai appris qu'un tram pourrait passer sur le terrain de la dent Creuse. L'environnement direct de mon lieu d'habitation, le 8 quai des Etroits à Lyon 5, serait littéralement défiguré et l'objet de nombreuses nuisances</p> <p>Nuisances sonores, bruits, klaxons et vibrations liées au passage du tram</p> <p>Pollution à cause des poussières dégagées par le tram, nocives pour la santé</p> <p>Un visuel massacré. Au lieu d'une belle colline, du beau béton, des beaux grillages, des magnifiques piliers de passerelle, un environnement de rêve.</p> <p>Outre les nuisances insoutenables pour nous habitants du quai des Etroits, les dégâts environnementaux seront non négligeables.</p> <p>Fragilisation de la colline. Le quai est interdit à la circulation des poids lourds pour éviter les vibrations. Pourquoi les tram échapperaient à cette mesure préventive sur les risques majeurs d'éboulis liés aux vibrations.</p> <p>Destruction de l'écosystème</p> <p>Abattage de nombreux arbres</p> <p>Destruction de l'habitat naturel de nombreuses espèces animales. Ecureuils, chouettes, serpents, oiseaux, crapauds, grenouilles colibris</p> <p>Détournements artificiels du ruissellement naturel de la colline.</p> <p>Et enfin, risque de fissuration des murs des habitations, perte de la valeur immobilière des appartements.</p> <p>Quels bénéfices pour nous, puisque nous n'aurons même pas de station de tram à proximité.</p> <p>C'est pour toutes ces raisons que je suis définitivement opposée au passage du tram sur le terrain de la dent Creuse. En revanche, il me paraîtrait plus judicieux, moins contraignant, moins gênant pour les habitations et moins coûteux, le passage du tram par Montrochet.</p>

17/12/2023	<p>Ce projet constitue la promesse d'un Transport en Commun structurant pour l'ouest lyonnais. Rien ne sert de rester dans la rancœur de l'abandon du métro E, allons de l'avant et choisissons dans l'intérêt de tous. Renoncer au Teol, c'est renoncer encore pendant des années à une connexion efficace avec le reste de la Métropole. Certes, des ajustements sont nécessaires, notamment pour limiter au plus les impacts sur les voiries autour d'Alaï : c'est là tout l'intérêt de cette concertation. Mais le projet en lui-même est un beau projet, qui sera assurément un vrai plus pour les habitants du secteur. OUI au Teol, l'ouest Lyonnais le mérite enfin ! Par ailleurs, le tracé via Montrochet est le plus pertinent.</p>
17/12/2023	<p>Je suis contre le TEOL et pour la création du métro E ou le prolongement du métro A jusqu'à Alaï. En termes de fréquence, capacité et vitesse, le métro est largement supérieur au tramway, c'est incomparable. Vouloir faire un tramway "express" à la place du plébiscité métro E est incompréhensible.</p> <p>Regardez le plan TCL des lignes fortes et vous verrez à quel point l'Ouest lyonnais est mal desservi. Il faut un métro dans le 5e arrondissement et à Tassin, pas un simple tramway. Pourquoi l'Ouest lyonnais devrait être le parent pauvre de l'agglomération ? Le 5e arrondissement est l'arrondissement qui compte le moins de stations de métro à Lyon. C'est injuste !</p> <p>Par ailleurs, les tarifs TCL vont encore augmenter le 1er janvier 2024. Si les tarifs augmentaient parce que le SYTRAL avait des projets ambitieux comme des nouvelles lignes de métro, ce serait acceptable. Mais augmenter les tarifs pour faire des projets au rabais comme le TEOL, c'est inadmissible ! Pire, le SYTRAL dit ne pas avoir assez d'argent pour faire le métro E mais, par contre, il dépense inutilement de l'argent pour rénover des stations de métro qui n'en ont pas besoin ou décorer des rames de tramway avec des œuvres de street-art. C'est n'importe quoi !</p>
17/12/2023	<p>Il aurait fallu un métro . Si ce tramway devait malheureusement se faire l'arrivée par Montrochet serait un moindre mal.</p>

19/12/2023	<p>Les diverses présentations parlent d'un horizon 2032 2040 : mais c'est déjà demain ! Les lignes A et B du métro sont en service depuis plus de 45 ans et leur fréquentation ne cesse de croître. Il faut voir à plus long terme.</p> <p>Ce nouvel équipement devrait également plus chercher à capter les habitants du Grand Ouest (Francheville Bel Air, Craponne, St Genis les Ollieres et même au delà de la Métropole) qui doivent traverser Tassin qu'aux habitants du 5eme et Ste Foy qui sont déjà correctement desservis en TC pour rejoindre le centre de Lyon.</p> <p>Je suis favorable à une liaison vraiment EXPRESS et le plus DIRECTE possible entre Alaï et Perrache/Bellecour avec prolongation possible sur Bel Air soit par Suchet et Joliot Curie (en évitant le zigzag de Ménival)</p> <p>En l'état, je redoute que ce tramway ne devienne à terme pour Tassin l'équivalent du Centre d'Echanges de Perrache pour Lyon. Après le tout bagnole, le tout tramway ?</p>
19/12/2023	<p>Concernant le secteur Ouest de Teol, Menival-Liberation- Alai, ce projet est intéressant uniquement si le tramway est souterrain. Sinon, cela est difficilement compréhensible et acceptable pour plusieurs raisons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un tramway « en surface » va créer plus d'embouteillages dans Tassin et l'ouest lyonnais où il est déjà très difficile de circuler suite aux nombreuses voies de vélo créées et aux nombreuses constructions immobilières de ces dernières années. - De nombreuses places de stationnement seront supprimées que ce soit rue joliot curie ou quartier de libération, notamment chemin de la Raude, d'autant plus qu'une école va être créé d'ici deux ans dans ce quartier. Chemin de la Raude est une rue très et trop étroite pour faire passer un Tramway. Et rue Joliot curie en sens unique risque d'engorger d'avantage la circulation. - Des arbres seront coupés, des espaces verts réduits pour élargir les voies de passage, ce qui est contraire à la politique écologique de la ville. - Le coût est beaucoup trop élevé par rapport à la valeur ajoutée du projet. Il serait préférable d'optimiser la fréquence du TER ou des bus actuellement mis en place. - La seule solution pour résoudre les problèmes de circulation grandissant dans l'ouest lyonnais serait un tramway enterré ou le Métro E pour désengorger les voies de circulation actuelles. <p>La proposition de la partie Ouest du projet TEOL est très décevante et inacceptable. Pourquoi ne pas continuer le tramway souterrain jusqu'à Alai? Loin d'être ambitieux, c'est une véritable aberration de proposer un tel projet face à des problèmes d'embouteillages grandissants à Tassin mais aussi à Craponne, Francheville.</p> <p>Si le tramway n'est pas souterrain sur la partie ouest, ne faites pas cette dépense folle qui</p>

	n'apporte que peu de valeur ajoutée par rapport aux infrastructures actuelles et qui va empirer une circulation déjà complètement engorgée à Tassin.
19/12/2023	A Perrache et surtout à Jean Macé, cela engendrerait trop de problèmes de circulation, de trafic et en plus ces stations desservies ne sont pas celles que souhaitent les populations de l'ouest. Ses habitants voulaient une mobilité à Part-Dieu. Le métro E le permettait et une possible extension de ce métro vers des quartiers isolés (charmettes, totem, maisons neuves, ...). Nous ne voulons pas du Teol... écoutez nous. A Jean Macé il n'y a pas la place et c'est trop surchargé de partout. A Perrache, cela perdrait tout le monde sur des quais de métro trop petits et qui contiennent déjà 4 directions de tramway différentes
20/12/2023	Le tramway est un système lent, encombrant, peu efficace et cher. Il est promu par la gauche par pur idéologie et haine de l'automobile pour empêcher la circulation dans les rues des villes des flux normaux qui s'y déroulent quotidiennement depuis plus de 2000 ans. Je ... nous sommes tous conscient des limites de la voiture en ville qu'il faut effectivement domestiquer mais pas au prix d'envoyer aux orties l'excellente étude du métro E que Monsieur Collomb avait prévu. Pour l'ouest et la ville de Lyon tout entière il n'y a que 2 projets raisonnables et pragmatiques le métro E et le bouclage du boulevard périphérique à l'ouest (réhabilitation du centre ville et du cours de Verdun ...) Regardons Toulouse qui croit à son avenir et qui étend de manière remarquable son métro à grande vitesse. C.BRUN. Lyon 5.
20/12/2023	L'Ouest Lyonnais reste aujourd'hui un endroit très enclavé de la Métropole lyonnaise. Aucun mode de transport lourd ne permet de s'y rendre, sauf en passant par Vaise ou Gorge de Loup. Les communes de Tassin la Demi-Lune ou encore Ste-Foy-Lès-Lyon sont encore trop dépendantes de l'usage de la voiture. Il est temps de mettre les habitants dans les transports pour engager la transition écologique. L'idée d'un tramway à moitié souterrain est une idée innovante pour la Métropole de Lyon avec des enjeux techniques majeurs. Pour autant, le tracé proposé ne sera pas à la hauteur des attentes des habitants de Tassin notamment. Un tramway passant à Tassin risque d'encombrer davantage la commune qui est un véritable entonnoir automobile. Il est aussi bon de remarquer que les élus de SYTRAL Mobilités n'aient pas voulu accorder un budget supplémentaire pour enterrer le tracé à Tassin, commune de l'opposition. Les habitants de Tassin vont devenir victimes de lourds travaux et de lourdes nuisances. Est-ce pour autant nécessaire d'enterrer le projet ? Non. Les habitants de l'Ouest Lyonnais méritent d'avoir un nouveau mode de transport. Les habitants de Francheville, Lyon 5ème, Tassin la Demi-Lune ont besoin de TEOL.

20/12/2023	<p>Réaliser une ligne de transport en commun « lourde » assurant une desserte de l'ouest lyonnais est indispensable.</p> <p>Cette question se pose depuis de nombreuses années et les projets se succèdent au rythme des changements de gouvernance de la Métropole. Le dernier projet, celui du métro E qui faisait l'unanimité auprès des habitants concernés a succombé sur l'hôtel des dogmes.</p> <p>Concernant le projet de Tramway express de l'ouest lyonnais objet de la présente consultation, pour répondre au besoin des habitants, il faut qu'il soit comparable au Métro E en terme de service rendu à la population à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accès au TOEL (stations, parkings relais, interconnexion SNCF) <p>La station Libération plébiscitée par les Tassinlois est indispensable pour donner l'accès au plus grand nombre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité de service (fréquence, ponctualité, temps de trajet) <p>Un tramway en surface sur Tassin ne permettra pas d'obtenir la même qualité de service qu'un trajet souterrain car soumis aux aléas de la circulation (piétons, vélo, accidents, embouteillage, incivilité etc...)</p> <p>Un tramway ne peut pas être automatisé, la qualité de services dépendra du nombre et de la disponibilité des chauffeurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La pénurie de chauffeurs que le Sytral n'arrive pas à régler entrainera des annulations de tramway comme il entraine des annulation de bus. • Les grèves feront des habitants de l'ouest les otages d'un réseau routier amputé par un tramway en surface. <p>Nombre de places disponibles (capacité de transport aux heures de pointe).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les dispositions prévues pour faire évoluer la capacité aux heures de pointes tout en assurant la qualité de service là où la circulation des véhicules sera la plus importante ? <p>Capacité d'adaptation aux besoins futurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les options envisagées pour allonger la ligne au-delà d'Alaï ? • Quelles sont les dispositions prises pour faire face à l'augmentation de la fréquentation ?
20/12/2023	<p>Aujourd'hui ce serais une erreur de réaliser la liaison Presque il - étoile d'alai par Tramway. Seul un métro permet la rapidité et de dégager la surface pour le commerce.</p>

21/12/2023	<p>Le passage d'un tramway sur le site de Confluence se présente comme une erreur aberrante, compte tenu de l'environnement voulu naturel par les concepteurs et respectant les lieux (colline boisée, espaces verts, étangs) seront irrémédiablement saccagés par ce projet... En tant que riverains nous désapprouvons catégoriquement cette idée saugrenue impliquant des nuisances visuelles et sonores dans un quartier réputé pour sa qualité de vie. Cordialement...</p>
22/12/2023	<p>Le choix d'un tramway en partie souterrain apporte une réponse intelligente à la nécessité de desservir le plateau ouest sans forcément réaliser un métro intégralement souterrain : c'est une forme d'équité territoriale, alors qu'on refuse toujours le tramway sur C3, en dépit de son trafic très élevé.</p> <p>Arrivé au sud de Perrache, ce tram pose quand même la question de son terminus. La logique exposée est de rejoindre la ligne B du métro. Les scénarios identifiés ont cependant de notables inconvénients. Casser T2 à Jean Macé, c'est rompre la continuité historique de desserte de l'avenue Berthelot. Faire de TEOL un prolongement de T2, c'est constituer une ligne très - trop ! - longue pour être fiable. A Bruxelles, la règle est de ne pas dépasser 15 km. T2 est déjà trop longue. Grange Blanche est déjà bien encombré. Bref, s'arquer sur un terminus à Jean Macé est probablement un point faible, mettant dans l'ombre d'autres solutions.</p> <p>Pour la première phase, il faut à mon sens envisager un scénario alternatif envoyant TEOL à Debourg pour rejoindre le métro B.</p> <p>A plus long terme, TEOL pourrait rejoindre la Part-Dieu directement, en intégrant un vaste plan de réaménagement des quais rive droite du Rhône, avec un crochet par la place Bellecour (pour la correspondance métro A et D, en faisant l'impasse sur la desserte directe de Perrache) puis via la rue Servient. L'organisation du terminus Part-Dieu sera à examiner avec les autres études en cours (conversion de C2 et C6 ?).</p> <p>Sur le plateau, il faudrait probablement examiner les possibilités de réduire la longueur du tunnel pour optimiser le coût du projet.</p> <p>Quant au choix de tracé à Tassin, il serait à mon sens à examiner une exploitation à 2 branches. La première par l'avenue Général Brosset, pourrait ensuite traverser le centre de Tassin et rejoindre la gare de la Demi-Lune, complétant ainsi le tram-train Ouest Lyonnais. La seconde, par l'avenue Joliot-Curie, vers la gare d'Alai.</p> <p>Je pense enfin qu'il manque une troisième branche, vers Sainte-Foy, grande oubliée des réflexions sur le plateau ouest. Un tracé par Chavril et l'avenue Jarrosson mériterait d'être réservé, y compris dans la conception des ouvrages souterrains.</p>

23/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>je suis Tassilunoise et prends quotidiennement les TCL et le tram train. Entre 2 maux, choisissons le moindre : le tram en surface cause beaucoup de complications en terme humains (expropriations de résidences principales) et végétal (moins d'espace vert et plus de bitume). L'option B serait plus couteuse, plus inhumaine et ralentie le trajet de 3/4 minutes. S'il faut choisir, il ne faut pas passer par Libération. Le pragmatisme nous pousse donc à choisir l'option A. Créer une station à Libération n'est pas rationnel et rentable en terme de cout, de temps, d'utilité et d'expropriations.</p> <p>Par ailleurs, Tassin est déjà très bien desservi. Le TEOL n'a pas grand intérêt pour nous. Nous pouvons rejoindre Part-Dieu en 30 minutes ce qui est déjà inférieur à ce proposerait le TEOL. En revanche, le TEOL serait intéressant pour désengorger Tassin de voitures venant de l'ouest. Cependant, l'offre reste encore trop juste je trouve : il serait vraiment mieux d'envisager une station supplémentaire après Alaï. Néanmoins, cela n'est pas encore dans les cordes. Idéalement, si l'argent qui servirait à financer Libération pouvait servir à prolonger la ligne jusqu'à Francheville/Craponne, on atteindrait vraiment l'objectif de drainer l'ouest. Et puis, augmenter la fréquence du tram-train et inclure le tram train dans l'abonnement TCL est aussi une solution. C'est très laborieux d'avoir une carte OURA...! Mais c'est un autre débat.</p>
23/12/2023	<p>J'attends ce projet avec impatience. Il permettra de rejoindre le centre-ville rapidement et j'espère qu'il permettra de diminuer la circulation automobile qui engorge et asphyxie le haut du 5ème où j'habite.</p> <p>Je pense qu'il est important de prévoir plusieurs choses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - anticiper de possibles stations supplémentaire plus loin vers Craponne et Francheville - un parking relais multi-modal (Alaï semble le plus indiqué) que tous les modes de transport pourront rejoindre facilement et en sécurité: à pied, à vélo, en bus et en voiture - pouvoir mettre son vélo dans (ou derrière) le tram: en cas de pépin mécanique, ou pour remonter du centre sans devoir subir toutes les montées et les routes dangereuses de Lyon 5 et Tassin. <p>On ne peut pas dire que ceux qui disent qu'un métro aurait été mieux aient tort, mais il n'y a pas d'argent magique (2 fois plus cher), un potentiel métro est attendu depuis plusieurs décennies et il serait plus long à construire (plusieurs années de plus), alors maintenant il faut y aller et ne plus hésiter.</p> <p>Merci SC</p>
26/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Enfin une solution plus structurante de transport en commun pour l'ouest lyonnais. Mais qui ne va pas suffisamment loin dans l'ouest à mon sens. C'est certes une 1ère étape, mais il y a tellement de retard (il suffit de regarder une carte métro/tramway de l'agglomération !)</p> <p>Pas d'avis sur option a ou b pour Libération/Alaï mais une nette préférence pour option Cours Suchet.</p> <p>Merci</p>
26/12/2023	<p>Bonjour</p> <p>Je suis opposée à ce projet de TEOL. En effet, j habite le Point du Jour, et les études montrent un gain de 2 à 5mns seulement pour aller à Perrache, en passant par Montrochet, comme le souhaitent les acteurs du projet. Je ne vois pas l'intérêt de travaux énormes pendant au moins 4 ans, avec tout ce que cela comporte comme nuisances (sonores, détournement des lignes de bus actuelles, difficultés de circulation.....), pour un gain de 2mns ! Je préfère nettement l'abandon du projet actuel, au profit de la reprise des réflexions sur le Metro E, engagées par G.Collomb. Peu importe si cela prend 20 ans, nous n'en sommes plus à cela près, ce metro peut être financé sur plusieurs mandats, mais au moins cela sera un vrai plus pour la colline, si longtemps défavorisée en ce qui concerne les transports.</p>

26/12/2023	<p>Il est clair que TEOL reprendra la desserte de T2 entre Jean-Macé et Confluence. Dans ce cas, l'option Montrochet est plus intéressante pour ne pas diminuer la fréquence entre Montrochet et Perrache.</p> <p>Bien sûr, TEOL ne devra pas effectuer son terminus à Jean-Macé. Il n'y a pas la place pour faire un aménagement optimisé pour des correspondances quai à quai et la correspondance serait une vraie perte de charge. Pour T2, on devrait pouvoir caser un terminus à la place du parking de la contre-allée ouest mais TEOL doit donc continuer plus à l'est.</p> <p>Plus à l'est, c'est a priori Grange Blanche ou Porte des Alpes. Mais pourquoi pas aller à Mermoz-Pinel ? Il ne manque que 900m de voies pour faire la jonction entre Bachut et Mermoz-Californie. Il y a de la place à Mermoz-Pinel pour y faire un terminus en correspondance avec le métro D.</p>
28/12/2023	<p>La mandature en place s'évertue à infliger aux habitants de l'ouest lyonnais- vallons une pénurie de transport en commun. N'étant pas à l'origine du projet de ligne E attendue depuis des années, elle l'a annulé par pur dogmatisme. Le tram ne répond pas à l'attente de fréquence, capacité et rapidité d'un transport en commun du XXIe siècle pour acheminer les salariés dans le centre économique de la 3e ville de France. Ultime vexation, pas de raccordement direct au métro A ou D pour allonger un peu plus nos temps de trajet et au mieux une arrivée à Perrache (le E arrivait à Bellecour voire Part-Dieu avec la consultation, c'était beaucoup trop pratique!). Bravo, belle cohérence pour éviter l'usage du tunnel routier de Fourvière. Bien sûr, les responsables qui affichent les temps de trajets du TOL ont prévu une gratuité pour les usagers lorsqu'on constatera leur infaisabilité. Même la forme de cette consultation laisse entrevoir de son exploitation...destination corbeille. Au moins une destination atteinte et rapidement.</p>
28/12/2023	<p>Avec une recherche très rapide voici ce que l'on trouve:À son apogée, en 1930, le réseau OTL constitue 35 lignes de tramway (contre 8 aujourd'hui...) transportant un record de 158,3 millions de voyageurs dans l'année</p> <p>Après le Téléphérique, un tunnel pour faire passer un tramway</p> <p>Question: qui a intérêt à faire, faire des études(étude = €€€) pour des projets sans fin</p> <p>Le contribuable a payer pour détruire et aujourd'hui au idée de génie nous allons faire une ligne de tramway et a nouveau payer pour construire</p> <p>Dans une entreprise une telle gestion courent a la faillite</p> <p>Et sauf erreur la colline a certain endroit est considérée à risque</p>
28/12/2023	<p>Le tracé de Teol doit être différent</p> <p>Le terminus doit rejoindre Part Dieu ou une connexion permettant de rejoindre Part Dieu avec un seul changement depuis Tassin.</p> <p>L'objectif est de connecter Tassin à Part Dieu en 20 mn</p> <p>À ce moment là les automobilistes abandonneront leurs voitures .</p> <p>À Tassin l'arrêt au Carrefour libération est le meilleur, parfait même.</p>
29/12/2023	<p>L'arrêt Libération est indispensable. Sans cet arrêt Tassin ne sera pas desservi.</p> <p>Le tracé passant par Confluence puis Perrache paraît également plus pertinent car il permet de desservir plus de lieux.</p> <p>Prolonger la ligne jusqu'à Bellecour serait très pratique et permettrait de relier Tassin directement au centre de Lyon.</p>

29/12/2023

Pour compléter nos informations et émettre un avis éclairé, pourriez-vous nous communiquer un comparatif entre les temps de trajet prévisibles pour un habitant des communes périphériques (Craponne, Tassin, Marcy...) , pour se rendre à la gare Part-Dieu en TC par TEOL (pour les terminus Suchet ou Montrochet) en prenant en compte les durées prévisibles des changements variant entre 5 et 10 minutes pour chacun (Alaï / Perrache/Jean Macé ou Alaï / Confluence) , en bus express à haute fréquence (ex : C24E pour Craponne) avec changements à Gorge de Loup et à Saxe Gambetta. Il est vrai que le Tram peut transporter plus de passagers, ce qui n'est pas négligeable mais il doit aussi faire gagner du temps aux usagers pour augmenter son attractivité. Il aurait été aussi pertinent d'établir ce comparatif en ajoutant les temps de parcours avec le métro E.

31/12/2023

Ce projet de tram, qui ressemble à un compromis entre le projet de téléphérique et celui du métro, reste sans ambition pour une agglomération comme la nôtre.

Un projet comme celui-ci doit intégrer nécessairement le long terme, et encore peut-être encore plus aujourd'hui avec la volonté de diminuer efficacement la présence de la voiture en ville. Les lignes de métro construites à ce jour, ont transformées profondément notre agglomération, et leur succès n'est pas à démontrer.

Le tram ne peut être la solution majeure des déplacements de la métropole de Lyon, mais un complément au métro. Traverser l'agglomération en tram est dissuasif, car trop lent et sous-dimensionné.

En tant qu'utilisateur quotidiens des TCL et dans des trajets variés, je privilégie autant que possible le métro, et ensuite le bus et le tram, que je mets sur le même plan. Le tram n'est qu'un bus (légèrement) amélioré, mais à un coût beaucoup plus important.

Les trajets en tram sont souvent un « calvaire » : attentes parfois longues, entassement, manque de place, lenteur... et donnent guère l'envie de prendre les TC.

Pour le projet de TEOL, le tracé propose un raccordement au réseau lourd sur le secteur Confluence/Perrache. Ce choix impose de fait des ruptures de charge inévitables pour la grande majorité des voyageurs et on peut déjà imaginer la lenteur pour la traversée de Perrache déjà saturée avec le T1 et T2, et les correspondances obligatoires à Perrache ou Jean Macé, pour, enfin atteindre une ligne de métro, et certainement encore 1 ou 2 correspondances derrière. C'est dissuasif. Et ce n'est pas comme ça que les habitants seront incités à abandonner leur voiture. La plupart des voyageurs, dont je fais partie, sont pragmatique : le trajet en TC doit conserver un intérêt par rapport au trajet en voiture : pas trop lent, assez confortable et pratique. Sinon, on prend sa voiture, surtout lorsqu'il s'agit de trajets quotidiens, dont le but n'est pas de regarder le paysage.

Le projet prévoit une mise en service en 2032... Si le métro E n'avait pas été abandonné, il aurait roulé à cette même date, alors qu'il a été abandonné au prétexte de sa lenteur de réalisation... L'écologie impose une réflexion à long terme, et ne doit pas s'interdire les notions d'efficacité et de rapidité. Les réalités du quotidien sont ce qu'elles sont et s'imposent à tous. Si PRADEL avait raisonné comme nos élus d'aujourd'hui, nous n'aurions pas de métro à Lyon. L'essentiel du réseau a été construit en 15 ans (1976 – 1991), depuis que de petits prolongements sans grande ambition ont été réalisés.

Il n'est pas trop tard pour ne pas grever l'avenir, même si cela doit faire perdre encore quelques années :

- Reprendre le métro E, et l'amener tout de suite à Part-Dieu, et le prolonger si possible jusqu'aux 7 chemins (le BHNS est là aussi qu'une piètre alternative).
- Prolonger le métro A sur l'ouest, bien que cette solution supprime sa possibilité d'extension sur Confluence/Gerland.

L'argument des coûts doit aussi être relativiser. Un projet de métro s'entend au minimum pour 50 ans.

Les projets de métro de Rennes ou Toulouse, sont proportionnellement bien plus ambitieux que ceux de Lyon.

Puisse notre agglomération conserver et affirmer sa stature de grande ville européenne, et ne pas devenir une ville de "province".

02/01/2024	<p>Désengorger l'ouest, oui. Construire à la surface, non. Les 2 tracés envisagés ne sont pas acceptables pour les habitants qui circulent sur ceux-ci. D'ailleurs si une bonne solution existait, vous ne seriez probablement pas entrain d'envisager plusieurs options. La rue Joliot Curie est déjà reliée à Perrache par un bus... le C21, Si vous voulez aller plus vite il faut changer son chemin en créant un direct. Le tram en extérieur fera juste doublon et perte d'argent. Il se retrouvera bloqué par la circulation Le peuple veut un tram/métro sous terre. La circulation a déjà été trop impactée par les voix vélo et le centre de Tassin est déjà incirculable. Désavantages du teol (histoire de n'en citer que quelques un): - N'aide pas l'hypercentre de Tassin, blindé de voiture - Ne relie pas l'ouest à l'est. Super, confluence. Mais comment est ce qu'on va à part dieu ? 25 minutes pour Jean Massé, c'est kif kif avec bus + métro D non ? 800 Millions les 5 minutes ? - Engorge plus que ne dégorge -> les habitants continueront de prendre la voiture. Ils espèrent juste gagner du temps de voiture et non prendre un nouveau transport en commun. - Ne va pas assez loin. Craponne est à désengorger également. (même si les habitants sont extrêmement réticents à l'aménagement des voix publiques, ce serait bien) - Pas de gain de temps (cf mon trajet quotidien) Donc en tant qu'habitant de Tassin, et travailleur à confluence (secteur horloge, vers Leroy-Merlin) vous me proposez un trajet de 45 minutes: -> marcher 15 minutes pour prendre le tram (sur Joliot Curie). -> 15/20 minutes de tram jusqu'à confluence et/ou Perrache -> marcher 10 minutes supplémentaires pour me rendre à la pointe de la confluence. (donc 40/45 minutes le Tassin - pointe confluence) Actuellement je mets 35 minutes (si je prend mon temps en achetant un croissant au passage) avec: 5min marche -> église demi-lune 7-8 minutes bus -> gorge de Loup 4 minutes métro -> Bellecour 7-8 minutes bus (15 ou C10) -> musée des confluences Il faut revoir votre copie.</p>
02/01/2024	<p>Bonjour, Pourriez-vous nous expliquer quel est l'intérêt de l'option passant par la rue Joliot Curie pour les riverains, tant du côté Tassin que Lyon. Ce tracé passe au pied de nombreux habitats collectifs, qui ne bénéficieront alors que des contraintes liées à cette option (notamment la mise en sens unique de la rue) sans déserte par le tramway. Je pense à tous les habitants qui utilisent actuellement les arrêts Batières et Alai la Raude, qui vont devoir soit marcher (10min de l'intersection avec la rue de l'étoile jusqu'à Alai ou Ménival, contre maximum 4 actuellement pour rejoindre un arrêt de bus) pour prendre le tramway, soit utiliser une correspondance en bus, et perdre aussi du temps. Le temps total de parcours pour se rendre à Perrache sera alors augmenté par rapport au C21 Actuel. Dans le prolongement de cette question, pouvez-vous nous indiquer si les bus (surtout les lignes à destination de Gorge de Loup, bien plus utilisées que le C21) pourront circuler dans les deux sens, comme les trams, malgré le passage à sens unique pour les voitures ?</p>

03/01/2024	<p>Le tracé du tram par Montrochet a plus de sens pour plusieurs raisons. D'une part, il permet de desservir confluence et les transports vers le 7ème. D'autre part, son tracé par le quai JJ Rousseau est moins perturbant d'un point de vue des habitants. Dans l'option par Suchet, le tunnel/pont est collé aux habitations et va créer des nuisances sonores et vibratoires. En prime, la création d'un pont multimodal (comme le pont Barre) permettra une meilleure circulation à velo/pied de cette zone.</p>
03/01/2024	<p>Tout d'abord merci aux organisateurs de la réunion publique du mardi 12 décembre, elle a été très instructive sur le projet lui-même et son insertion dans le quartier du 5ième et de Tassin. Il m'a semblé cependant que la place de ce projet dans le réseau tram de l'agglomération et dans son évolution n'a été que trop partiellement évoquée. Il ne faut pas oublier que l'intérêt de tout projet de TC dépend en bonne partie de son inscription et de son rôle dans le reste du réseau. Cela devrait être davantage détaillé et mis en avant.</p> <p>Présenter ce projet comme une simple extension de T2 est un peu réducteur, surtout pour un projet complexe, dont le coût n'est pas très loin du milliard d'euros : cela mérite que l'on prenne un peu de hauteur, au-delà des quartiers desservis à court terme.</p> <p>Ne faudrait-il pas souligner davantage le fait que ce projet est un nouveau maillon du réseau tramway, qui constitue l'esquisse d'une extension du réseau tram de l'agglomération dans son secteur ouest ?</p> <p>Il ouvre en effet la possibilité pour l'ouest lyonnais d'être complètement intégré dans l'important réseau de tram dont les lyonnais ont pu apprécier la souplesse de mise en œuvre et les possibilités pour desservir finement tous les quartiers.</p> <p>Tous les prolongements possibles pour desservir l'ouest de l'agglomération se feront par la suite en tramway et donc à un coût permettant un développement rapide, développement que n'aurait pas permis le choix d'un mode métro.</p> <p>Bien sûr cette intégration dans l'ensemble du réseau devrait être précisée du point de vue des dessertes permises à court et moyen terme par la nouvelle infrastructure, et les restructurations envisageables pour ce réseau élargi.</p> <p>Par exemple on peut imaginer d'autres dessertes du côté de Debourg, qui seraient facilitées par une arrivée à Confluence. Esquisser l'avenir permet aussi d'orienter les choix de variantes, et de prendre quelques mesures conservatoires, dans cet exemple sur le « pôle d'échange » de</p>

	<p>Confluence. Les extensions côté ouest devraient aussi être envisagées, soit comme prolongements simples, soit comme débranchements à anticiper. A titre purement indicatif, on peut mentionner Craponne, Francheville ou Gorge de Loup. En conclusion l'intérêt principal du projet, et qui justifie son coût relativement important, au-delà de la desserte directe du plateau du 5ième et de Tassin, est de permettre de développer dans ce secteur et dans l'ensemble de l'ouest lyonnais, un nouveau réseau de tram relié à l'important réseau tram et métro de l'agglomération déjà existant. Il serait intéressant de développer, au moins par des exemples, ces perspectives que le projet ouvre à court et moyen terme.</p>
03/01/2024	<p>Peu d'intérêt pour les franchevillois, pas de station. 1/ Rupture de charge à Alaï alors que le C 24 relie Bel air au métro Gorge de Loup, sans correspondance en 20 mn 2/ Rupture de charge à Alaï alors que le C 20 relie Francheville le haut au métro à Bellecour, sans correspondance en 40 mn. 3/ Rupture de charge à Alaï alors que le 14 relie Francheville le bas au métro de gorge de loup ou d'Oullins, sans correspondance, en 20 mn. Ensuite le dernier km en surface à Alaï rue Joliot Curie va congestionner la circulation et augmenter la pollution des citoyens, piétons et cyclistes. La seule solution c'est le métro en souterrain, pour désenclaver durablement l'ouest lyonnais avec une artère supplémentaire et une vision à 30 ans qui manque cruellement dans ce projet inachevé (rien sur Craponne, ni sur les parcs relais ...</p>
04/01/2024	<p>J'estime que l'implantation empruntant la rue Montrochet conduirait à une aberration urbanistique. Le quartier de la Confluence a été créé avec pour idée structurante de préserver une part de nature dans un environnement urbain; part de nature qui fait défaut à nombre de quartiers lyonnais et auquel nos élus tentent pourtant de remédier. La présence du tram dénaturerait totalement le site de verdure et des pièces d'eau situé en bout de la rue Montrochet et en bordure de Saône, et l'édification d'un pont à cet endroit (qui plus est à une hauteur importante au-dessus du quai Jean-Jacques Rousseau) viendrait encore renforcer cette atteinte aux caractéristiques du lieu. A défaut de la réalisation d'un métro qui serait pourtant plus structurant dans une vision à long terme, le passage par le Cours Suchet avec l'édification d'un pont plus à proximité des ponts existants (pont SNCF et pont Kitchener) serait plus acceptable et moins impactant en ce qui concerne les effets déplorables sus-évoqués.</p>
04/01/2024	<p>Un passage par MONTROCHET pourquoi pas. Toutefois je trouverais cela aberrant de faire passer le tram cours suchet, car cela participerait à aggraver la rupture urbaine existante située à Perrache côté Saône. En effet, cet espace subit déjà une rupture urbaine avec la voie ferrée, le périphérique M6. La création d'un 3ème pont à proximité immédiate viendrait nuire à l'esthétique urbaine mais surtout à l'ouverture des espaces. De plus, plusieurs projets avaient été initiés pour résorber ce "point noir" sur cet espace comme la requalification du périphérique M6 et le contournement ferroviaire de Lyon mais il n'en est rien aujourd'hui. Au lieu de cela il est envisagé de renforcer cette rupture par la création d'un troisième pont. Je ne suis pas chargée d'étude urbaine mais ne serait-il pas envisageable de réutiliser la voie ferrée existante et relancer le projet de contournement ferroviaire sachant que le trafic est engorgé? Idem ne serait-il pas possible de réduire une partie du périphérique pour accueillir le tram sur une voie? Egalement, ce scénario cours SUCHET me semble le moins opportun car il engendre davantage d'inconvénients d'ordre social (et architectural). Plusieurs bâtis d'habitation seront impactés à proximité. Les propriétaires pourront, le cas échéant, réclamer une indemnité pour dépréciation de la valeur immobilière, ce qui viendra gonfler le coût total de l'opération. Or, pour pouvoir être</p>

	<p>légalement déclaré d'utilité publique, les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne doivent pas être excessifs au regard de l'intérêt qu'elle présente.</p>
05/01/2024	<p>Une bonne politique est celle de se projeter dans le temps. C'est pourquoi un métro serait la solution parfaite au vu du développement de l'ouest métropolitain. Le tram express doit être en souterrain jusqu'à ALAI, les déplacements en surface sont suffisamment difficiles pour ne pas les compliquer de nouveau.</p>
05/01/2024	<p>Le Tramway Express de l'Ouest est une fausse bonne idée. S'il coûte moins cher à court terme il nous coûtera très cher à long terme, à une époque où les décideurs ne seront plus en fonction de décision. Un tramway circule moins vite entre les arrêts qu'un métro, son débit sera plus faible. La population se développe vers l'ouest qui est une zone plus vallonnée que le centre-ville ou l'est de l'agglomération et son tracé aura des impacts de nuisances pour les riverains et aura également des impacts sur la circulation. Un métro s'il coûte plus cher s'amortit sur de très longues années il implique moins de nuisance qu'un tramway, il est plus rapide. Un produit moins cher, mais qui n'est pas adapté à une qualité de service suffisante sera toujours trop cher in fine Je partage l'avis de ceux qui préfèrent un métro, je ne suis pas du tout favorable au tramway qui ne me semble plus un choix « intellectuel » court terme, dans l'air du moment, à un métro qui est un choix pragmatique, de réalité sur le long terme. Ce sont des investissements qui se jugent sur 50 ou 60 ans.</p>
05/01/2024	<p>Même si le projet TEOL me paraît bien moins pérenne que le projet initial de métro E (une nouvelle ligne de métro vers l'Ouest me semble plus pertinente dans la durée en termes de capacité de transport, en termes de connection au réseau actuel via Part Dieu et Bellecour ou d'organisation du réseau principal de transport en commun dont la branche Métro vers l'Ouest fait aujourd'hui défaut), je pense qu'il vaut mieux un "mauvais" projet de desserte de l'Ouest Lyonnais que pas de projet du tout. En effet, lors de la réunion publique du 5 décembre à Tassin, vous (le SYTRAL) avez bien insisté sur le fait que, sans l'adhésion de la population, le projet serait retiré sans autre proposition alternative.</p>

05/01/2024	<p>Tracé sur Tassin Alaï: je suis favorable à l'option Libération qui permettra selon moi</p> <ul style="list-style-type: none"> - de desservir un nouveau quartier dont l'aménagement est en cours - de desservir un quartier à forte densité de population - de desservir un quartier à proximité plus immédiate du centre de Tassin, de ses commerces, de la place de l'horloge. <p>De plus, ce tracé en boucle permettra de limiter l'emprise au sol sur les voies de circulation existante, puisque, sur la boucle, une seule voie de tramway sera nécessaire.</p> <p>Cet avis favorable est assorti de l'exigence de maintenir une circulation automobile à double sens sur l'avenue Charles de Gaulle. Il me paraît important de maintenir ces deux sens de circulation sur cet axe principal qui dessert le centre de Tassin, ses commerces, la place de l'horloge. En effet, le transport collectif doit autoriser le transport individuel qui, dans un avenir proche, sera lui aussi tout aussi décarboné par la démocratisation de la voiture électrique.</p> <p>Montrochet ou Cours Suchet: je suis favorable à une connection via Montrochet qui me paraît plus optimisée car bénéficiant d'un espace existant réservé aux piétons et cycles très larges qui peut sans gêne être réduit pour laisser la place aux voies de tram.</p>
05/01/2024	<p>Le développement du réseau de transport en commun de la Métropole nécessite des décisions engageantes pour plusieurs décennies, au service de la population des territoires. De telles décisions ne doivent pas être dirigées par les "politiques" qui ne sont représentatifs de la population que sur la durée de leur mandat et qui peuvent s'opposer selon leur bord politique et le territoire sur lequel ils sont élus. J'en veux pour preuve le changement radical d'orientation du projet de desserte de l'Ouest Lyonnais: Métro E sous la majorité Colomb, téléphérique puis tramway sous la nouvelle majorité.</p> <p>Pour moi, de tels aménagements, financés par des fonds /emprunts publics, doivent être décidés par une institution publique staffée en techniciens, urbanistes, sociologues, au service des territoires, de leur population, de leur économie, une institution pérenne et indépendante des majorités élues en place.</p>
05/01/2024	<p>Le projet TEOL actuel comprend un tracé aérien sur Tassin qui est motivée par l'économie générée par rapport à un tracé souterrain.</p> <p>N'existe-il pas une autre alternative avec un tracé "enterré" à faible profondeur sous la voirie actuelle ? Le creusement pourrait être fait en aérien avec des moyens classiques plutôt qu'en souterrain avec un tunnelier (cela nécessiterait de couper et dévier la circulation le temps des travaux). Cette solution ne nécessiterait aucune acquisition supplémentaire en aérien.</p> <p>Cette solution serait donc moins chère qu'une solution Métro et plus acceptable pour la population locale très opposée à un tracé aérien.</p>
05/01/2024	<p>Le projet TEOL s'accompagne du déploiement, le long des nouvelles lignes de tramway, de pistes cyclables. Vous (le SYTRAL) avez indiqué, lors de la réunion publique du 5 décembre à Tassin, que ce déploiement était une obligation, soit.</p> <p>Mais, pourquoi déployer ces pistes le long des voies de tramway ? Je pense qu'il vaudrait mieux réfléchir le développement de ces pistes indépendamment du tracé du tramway, dans une stratégie de développement de la circulation cycliste dans l'absolu.</p> <p>1 km de tramway --> 1 km de piste cyclable, OK, mais pas forcément selon le même tracé</p>

05/01/2024	<p>L'implantation du tramway en aérien sur Tassin va nécessiter l'aménagement des voies de circulation existantes et leur partage entre piétons, cyclistes, bus, tramways, automobiles. Cycliste vélotaffeur et automobiliste occasionnel, je suis conscient que le partage des voies de circulation est source de tensions, de conflits, de comportements incivils et dangereux. Aussi, la mise en place, sur la voirie actuelle, d'un nouvel usager (le tramway) va inévitablement conduire à intensifier ces comportements avec pour conséquence l'augmentation des risques pour les plus fragiles (ie piétons et cyclistes).</p> <p>Un déploiement souterrain ou "faiblement enterré" (voir mon autre post) permettrait de ne pas envenimer les tensions existantes entre usagers.</p> <p>A minima, il me paraît capital de préserver les voies/sens de circulation existants pour que l'insertion du tramway ne se fasse pas au détriment des autres usagers.</p>
05/01/2024	<p>Avec TEOL, le temps de trajet prévu pour rallier Alai à la gare Perrache serait au minimum de 20 minutes (15 minutes sont évoquées pour Alai-Confluence, il faut prendre en compte le temps de trajet supplémentaire pour aller jusqu'à Perrache, mais aussi un temps de correspondance) => TEOL est beaucoup trop LONG et LENT pour répondre au besoin</p> <p>Et c'est à peine plus rapide que le C21 pour rallier ces 2 points</p> <p>A quoi bon faire autant de travaux, occasionner de genes et de dépenses, si ce n'est pour ne pas faire mieux qu'une ligne de bus existante !</p> <p>Seul un métro a la capacité de REVOLUTIONNER cette zone comme le métro D l'a fait en permettant de rallier la Gare de Vaise à Bellecour en 10 minutes</p> <p>Ouvrez les yeux et revenez sur le projet Métro E qui est le seul projet pouvant apporter une vraie évolution/révolution à la desserte de l'ouest lyonnais</p>
05/01/2024	<p>Certains des critères de succès qui avaient été identifiés lors de la consultation sur le métro E restent toujours valides pour TEOL:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1/ inter-modalité TCL-TER via le même support de paiement 2/ des accès facilitant le transfert TER-TCL en gare d'Alaï (même quai par exemple) 2/ possibilité d'étendre le terminus sur Francheville plutôt qu'Alaï
05/01/2024	<p>Je ne suis pas convaincu de la nécessité d'un parking relais à Alaï. Les voyageurs en provenance de Francheville, Craponne, Vaugneray (ou plus loin) auraient plutôt intérêt à utiliser les transports bus TCL pour rejoindre Alaï et le réseau ferré plutôt que d'emprunter la voiture jusqu'à Alaï. Je pense que ceux qui empruntent leur voiture peuvent tout autant poursuivre jusqu'au parc de Gorge de Loup, voire poursuivre leur trajet en voiture sur sa totalité.</p> <p>Donc, pour moi, il est plus important d'assurer une desserte bus TCL des villes voisines sur Alaï plutôt que de prévoir un parc relais à Alaï. Cette desserte pourrait s'accompagner de la mise en place de parkings (aériens, de petite taille) disséminés pour accueillir les voitures en provenance des zones non desservies par les bus TCL. Un système de co-voiturage pourrait également être mis en place à destination de ces parkings relais.</p>
05/01/2024	<p>Très Beau projet pour arriver plus facilement au travail le matin</p> <p>Pour avoir moins de retard sur ses trajets.</p> <p>Plus un parking auto et vélo pour ce garer</p> <p>Pour prendre le Tram Express</p> <p>Merci sytral pour ce projet</p>

05/01/2024	<p>Bonjour, C'est un super projet mais au rabais vis à vis du Métro E.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle place disponible pour l'aménagement d'un parc relais voitures à Alaï ? - Surcharge des rues Joliot curie et rue Charles de gaulles. - A quand la suppression des voitures et la mise en place de Tramways dans les tunnels de Fourvière et de la Croix rousse ? - Quid du fameux contournement ouest autoroutier ?
05/01/2024	<p>Je suis favorable au projet, je trouve que c'est un beau projet qui va résoudre beaucoup de problèmes pour les habitants de francheville tassin et les alentours, et qui va diminuer de beaucoup le temps de déplacement pour rejoindre au moins le centre ville</p>
05/01/2024	<p>Le raccordement du TEOL par la rue Montrochet semble présenter plusieurs avantages comparé à l'option cours Suchet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - en terme d'accessibilité : la bonne largeur de la rue Montrochet permet un aménagement qui pourra aussi bien satisfaire les piétons, cyclistes que les automobilistes. La présence de parkings à proximité facilite l'accessibilité au tram express pour les automobilistes. Tout cela permet de rendre plus attractif et de dynamiser la zone sud de confluence ainsi que l'accès à son centre commercial - en terme de nuisances : l'installation d'un tram et son fonctionnement vont créer des nuisances sonores. Le cours Suchet est entouré d'habitation ce qui n'est pas le cas rue Montrochet et donc une meilleure tranquillité pour les résidents
05/01/2024	<p>L'agglomération est structurée autour de 2 pôles qui drainent l'activité, le tertiaire et la culture de la ville : bellecour et part dieu. c'est là que convergent les lignes de surface comme les lignes de métro.</p> <p>Le métro e devait faire son terminus à bellecour, et possiblement à part dieu, ce qui aurait d'ailleurs résolu la liaison toujours trop compliquée entre ces 2 pôles.</p> <p>la plongée de teol, qu'elle soit sur suchet ou sur montrochet, va imposer à la plupart des passagers de "remonter" la presqu'île ou faire plusieurs coudes pour aller à part dieu. cette plongée doit être revue.</p> <p>ce tramway sera plébiscité si il est rapide ; pas si il promène les personnes de l'ouest lyonnais qui le prendront.</p> <p>(mon texte ne pouvait pas passer avec des majuscules !)</p>
06/01/2024	<p>Même si l'option métro aurait été bien meilleure</p>

06/01/2024	<p>Nous sommes évidemment tous favorable à un transport lourd permettant de désengorger l'Ouest lyonnais mais cela ne peut être qu'un metro.</p> <p>On doit forcément méconnaître L'ouest lyonnais pour proposer un tramway sur Tassin, c'est une aberration ;</p>
06/01/2024	<p>Habitant Craponne, ce projet m'intéresse dans la mesure où il préfigure un prolongement plus à l'ouest avec un terminus à venir dans le centre de Craponne. Sans cela, comme je vais travailler entre Saxe et Jean Macé, les dessertes actuelles du C24 via Gorge de Loup sont proches des durées annoncées de TEOL jusqu'à Jean Macé.</p> <p>Dans le cadre de la consultation, il me semble qu'un tramway doit pouvoir desservir des quartiers denses comme libération et non passer à côté. C'est pourquoi l'arrêt supplémentaire au carrefour Libération semble justifié, malgré le temps de trajet rallongé.</p> <p>De même, il serait paradoxal qu'une conséquence de TEOL soit de moins bien desservir le centre commercial de Confluence. D'où l'option du passage par Montrochet à privilégier. Cela permettrait de rendre plus accessible ce quartier depuis Craponne / Tassin mais rallongerait encore le trajet vers Jean Macé.</p> <p>Enfin, comme beaucoup, j'aurai préféré un métro qui aurait signifié un gain réel de temps pour mon trajet domicile-travail mais je ne suis pas prêt à accepter l'urbanisme qui irait avec une station de Métro au centre de Craponne.</p>
07/01/2024	<p>La solution la plus rapide et économique pour résoudre les bouchons dans tassin. Il aurait pu être envisager de faire sortir le tram train au niveau de Leroy merlin avenue Victor Hugo et de le faire passer par le centre de tassin au lieu de son itinéraire actuel qui ne dessert quasiment rien entre ecully et Francheville</p>
08/01/2024	<p>Le bourg de Sainte-Foy-Les-Lyon n'est pas ou est mal desservi par le tracé proposé. Un tracé passant un peu plus au sud, cad un peu au sud du fort de Sainte-Foy permettrait d'envisager une station au carrefour avenue Valioud/avenue Maréchal Foch, à moins de 300m de la place Xavier Ricard. Cette station desservirait également les ensembles immobiliers importants du secteur, le Mont Blanc, Val Rose, Les Crêtes, La Vigie, L'Observatoire, etc,.... Cette option de tracé rejoindrait de part et d'autre la station "Montrochet" et la station "Charcot". En calant la station "Valioud" à la côte 220, une pente acceptable de 10% (14% à Lisbonne, 12% à Linz) rejoindrait les bords de Saône...</p>
07/01/2024	<p>Cette intervention ne concerne pas directement le projet de TEOL mais elle est liée à ce dernier. En effet, on parle de ce projet sans jamais évoquer les habitants qui habitent en-dehors du trajet envisagé, par exemple dans le secteur Brûlet, Castors et qui se déplacent en soirée. Rien n'est envisagé pour eux alors qu'il suffirait d'augmenter la cadence du bus 49 en soirée et passer d'un bus par demi-heure au lieu d'une heure à partir de 21h, ce qui représente seulement trois bus supplémentaires en soirée. La situation actuelle est difficile pour les personnes qui veulent aller à des spectacles dans Lyon et aussi pour les jeunes et étudiants nombreux dans le secteur. Est-ce que ce problème d'augmentation des cadences de bus, notamment en soirée, sera mis sur</p>

	<p>la table à un moment donné ? Avec mes remerciements.</p>
07/01/2024	<p>Même s'il est un peu tôt pour y penser à ce stade du projet, la réorganisation du réseau de bus devra permettre une correspondance facile avec le TEOL. Je pense notamment à la ligne 6 qui pourra utilement être mise en correspondance avec TEOL (quelle que soit la position de la station aux Provinces) afin de faciliter les relations entre La Mulatière, le bourg de Ste-Foy et Tassin.</p>
08/01/2024	<p>Bonjour, Habitante de l'ouest lyonnais, je m'interroge sur l'utilité de ce projet. Je prends les transports en commun pour me rendre au travail situé dans Lyon et je ne vois pas du tout ce que ce projet va apporter par rapport aux transports déjà existants. Pour qu'un projet de transport en commun soit utile et rentable (car oui un projet de développement de transport en commun est cher et doit donc être rentable pour être viable), il faut qu'il soit utilisé pour les trajets quotidiens domicile/travail. C'était le cas du metro E qui desservait Bellecour et permettait ainsi de rallier 2 lignes de metro allant au nord/sud ou à l'est/ouest de Lyon. A terme, le metro devait rallier Part Dieu où de nombreuses entreprises sont implantées. Ce projet avait du sens et je voyais déjà comment l'utiliser. Le projet TEOL va rallier Confluence...un centre commercial sans entreprise autour. Puis va utiliser des voies déjà empruntées par 2 autres tramways. On voit d'ici le bazar quand on connaît déjà le bazar actuel avec les tramways. La fréquence de 5 minutes n'est pas réaliste et les temps de trajets minimisés en tout cas pour les heures de pointes. 25 minutes pour faire Alaï - Jean Macé c'est plus long qu'avec les transports existants et moins fiable. Qui va donc emprunter ce TEOL? Il est certes moins cher mais si il n'est jamais emprunté, quel est l'intérêt ? Lors du décès de Gérard Collomb, vous lui avez rendu hommage en disant qu'il avait une vraie vision pour Lyon. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Sa vision était un metro pour l'ouest lyonnais.</p>
08/01/2024	<p>Je souhaitais revenir sur un précédent avis où, dans le cas où le tracé par la rue Montrochet serait bien celui retenu, je suggérerais d'en profiter pour (re)créer une liaison piétonne entre le chemin de Fontanières qui dessert le milieu de la balme du même nom, serpentant entre les communes de La Mulatière et de Sainte-Foy-lès-Lyon. En effet, dans le projet de requalification du quai Jean Jacques Rousseau qui a fait l'objet d'une phase de concertation en début d'année 2023, figure l'objectif de recréer de telles liaisons piétonnes. Dans la situation actuelle, la balme de Fontanières est "étanche" et aucune liaison ouverte au public n'existe entre le chemin de Fontanières et le quai Rousseau / des Étroits si ce n'est aux deux extrémités du quai : - par la montée de Choulans et Saint-Laurent tout au nord ; - par la montée du Grapillon tout au sud ; avec plus de 2 km qui les séparent. Or, la future passerelle sur la Saône entre la rue Montrochet et le quai Rousseau et la tête du tunnel sous la balme se trouveraient quasiment au droit de l'impasse de Fontanières, qui, comme son nom l'indique, descend du chemin de Fontanières vers le quai, mais ne débouche pas jusqu'à celui-ci, puisqu'elle s'arrête à l'entrée de l'ancien domaine de L'INRA, acquis par M. Ginon il y a plus de 10 ans, sans qu'aucun projet n'y ait vu le jour depuis. Ma suggestion consisterait à profiter des travaux de réalisation de la tête du tunnel et de la passerelle contigües à ce domaine pour aménager une liaison piétonne entre celles-ci et l'extrémité de l'impasse de Fontanières qui ne se trouvera qu'à quelques dizaines de mètres au-</p>

	<p>dessus.</p> <p>L'avantage de cette liaison sera de permettre à des habitants de la balme, tant sur la commune de La Mulatière que sur celle de Sainte-Foy-lès-Lyon (également en descendant sur le chemin de Fontanières par le chemin Léon Favre) de pouvoir rallier à pied le quai Rousseau et emprunter la passerelle pour se rendre à la Confluence, ce qui n'est absolument pas possible actuellement alors que seulement quelques centaines de mètres les séparent à vol d'oiseau.</p>
08/01/2024	<p>Le dossier est complexe et on peut trouver, quelque soit le choix, des avantages et des inconvénients aux solutions proposées. Mais avoir une solution dans l'ouest qui dessert, sans changement, Perrache et les métros A et B semble une avancée (pas la solution miracle) à la situation actuelle de blocage des transports dans l'ouest. Il va de soit qu'il faudra aménager et améliorer les itinéraires et fréquences des bus pour rendre attractive cette ligne de tram, en tout cas depuis Francheville.</p>
08/01/2024	<p>Initialement prévu pour désengorger la circulation de l'ouest lyonnais (Craponne, Francheville, entre autres), ce projet va finir par ne servir à rien.</p> <p>Quel intérêt pour les usagers venant de l'ouest lyonnais qui passent par l'avenue Edouard Millaud ou ceux qui viennent de Francheville?</p> <p>L'axe Craponne/Alaï est surchargé aux heures de pointes et ce TEOL n'y changera rien, les voitures devront quand même arriver à Alaï, encore faudrait-il un parc relais (et si c'est comme celui de Gorge de Loup qui est complet à 7h30, il y aura beaucoup de véhicules qui ne pourront pas s'y garer).</p> <p>Pour les nombreuses personnes prenant déjà le bus, le C24, il n'y a aucun intérêt. S'arrêter à Alaï pour prendre le tram et relier le centre-ville sera plus long que rester dans le C24 et prendre le métro à Gorge de Loup. Le C24 qui a sa voie propre sur cette dernière partie de trajet ne met pas plus de temps que ce qui est annoncé pour le tram qui, lui, arrivera à Confluence.</p> <p>Et ce, quel que soit le projet retenu. Bien que le pire des deux soit Montrochet. Quel est le gain de temps de prendre un autre tram pour arriver à Perrache et prendre le métro pour arriver en centre-ville (Ligne D de Gorge de Loup à Bellecour c'est 5mn avec une fréquence de métro plus élevée)? Une arrivée à Suchet serait un peu plus logique, en faisant sauter une étape-tram supplémentaire.</p> <p>Quant à la portion aérienne sur Tassin, à part densifier la circulation sur les axes choisis, ça n'a pas de sens.</p> <p>Si c'est Joliot-Curie, le tram passera par la voie réservée aux bus? Donc le bus, qui met autant de temps, serait relégué aux voies de circulation classique? Et par la même, on sacrifie les usagers du bus qui n'ont aucun intérêt à prendre le tram, ou on les force à faire un détour par Confluence en leur faisant perdre du temps.</p> <p>C'est un projet fait de bouts de ficelles et au détriment de la population qui en a le plus besoin. Tant qu'à investir autant aller au bout de la réflexion et réaliser un métro qui n'empirera pas la circulation contrairement au tram aérien qui va vampiriser les voies de circulation et augmenter les bouchons dans ce secteur déjà étouffé.</p>
08/01/2024	<p>Il est aujourd'hui impératif que des villes comme Sainte-Foy-Les-lyon, Craponne et Francheville soient reliées au réseau métro ! Et vite !</p> <p>Un métro E avec en arrêt :</p> <p>SAINTE FOY LES LYON (Charcot)</p> <p>FRANCHEVILLE (Etoile d'Alaï)</p> <p>CRAPONNE (Centre-ville)</p>

09/01/2024	<p>Je pense que la réalisation en surface du tramway va générer pendant les travaux des nuisances trop importantes et paralyser la circulation qui présente déjà des bouchons insupportables. Le chantier ne sera pas supporté par les habitants.</p>
09/01/2024	<p>Je suis en faveur du métro E, jusqu'à Part-Dieu, ainsi que cela a été plébiscité par les lyonnais. Dans sa profession de foi, B. Bernard a écrit "création du Métro E". Mme Georget a écrit (lettre du 17/08/2020) " concernant la ligne de métro E, soyez assuré que je vais soutenir ce projet, comme l'ensemble des élus du 5ème, auprès des instances compétentes. (...) ...appuyer...au plus vite le lancement du métro E". Un abandon de ce projet serait un manque de respect et une trahison vis-à-vis de la population lyonnaise.</p> <p>Que serait Lyon sans son réseau de métros ? Merci aux municipalités précédentes d'avoir eu le courage de les lancer. Chaque municipalité se doit d'étendre ce réseau qui est indispensable pour fluidifier les déplacements. L'extension récente de la ligne B me semble ainsi être un succès. Toulouse va étendre son réseau. Pourquoi Lyon n'en est plus capable ? Le tunnelier Agathe, utilisé pour l'extension de la ligne B, doit être réutilisé pour réduire les coûts, comme pour Toulouse qui réutilise un tunnelier employé à Paris.</p> <p>Un métro, beaucoup plus rapide et permettant d'accéder directement aux centres de la métropole, drainera, à l'évidence, beaucoup plus de voyageurs.</p> <p>Le rapport coût/nombre de voyageurs, entre métro E et TEOL, n'est pas plus élevé, selon les chiffres qui ont pu être publiés, et si on veut réduire la voiture en ville, il n'y a pas photo.</p> <p>Dans la mesure où un tunnel est nécessaire compte tenu du relief, le coût d'un métro par rapport au TEOL (qui nécessitera aussi un pont) n'est pas si élevé, sans compter les nuisances dans les rues dédiées au TEOL.</p> <p>Avec une vision à long terme, (même déjà sur 20 ans), il s'agit d'un investissement qui sera largement amorti.</p> <p>Et quelle sera la fiabilité du temps avec le TEOL avec les engorgements prévisibles à Perrache et sur le pont Galliéni ?</p> <p>L'accès à Part-Dieu permettra les connexions avec la gare, avec les lignes vers le Grand Stade,</p>

	<p>vers l'aéroport. Nul doute que la liaison directe Bellecour - Part-Dieu sera aussi très utilisée. Se rendre à la gare ou à l'aéroport avec des bagages est actuellement un parcours difficile et long. Rentrer au domicile après un spectacle au Grand stade en nocturne est mission impossible en transport en commun. Le TEOL n'est pas une réponse à ces situations. Ce qui imposera toujours l'usage de la voiture. En conclusion, même si le métro E est plus coûteux et plus long à mettre en oeuvre, j'y suis favorable, ainsi que cela a été plébiscité. Il faut arrêter l'option TEOL qui est un ersatz de transport express pour l'ouest lyonnais.</p>
09/01/2024	<p>Je suis allé à la réunion de concertation à Tassin. Quelle foire ! Tres heureux de voir beaucoup de monde qui s'intéresse à ce projet avec beaucoup d'opposants dans le registre de la contestation seule. Pas d'écoute, peu de table apaisée, où est la concertation ? Le projet concerne beaucoup plus largement les métropolitains que seulement les Tassilunois. Les finances publiques : oui, les préserver. Pourquoi réaliser un métro alors que le tram a la capacité d'emport suffisante. Je circule à pied, en transport en commun et en voiture. Oui le paysage a changé à Tassin mais me parait une nécessité pour moins de voiture et la préservation de notre planète. Les modes de vie évoluent, chaque petit pas compte. JYC</p>
09/01/2024	<p>Un tramway n'est pas du tout adapté aux besoins de mobilités à prévoir dans l'ouest lyonnais. Ce projet est sous-dimensionné et manque d'envergure. De plus un tram en surface à l'arrivée sur Tassin va provoquer des engorgements monstrueux dans toutes les villes périphériques de Tassin situées en amont. C'est prendre tout le monde en otage que d'envisager la cohabitation entre le tram, les voitures, les vélos et les piétons !</p>
09/01/2024	<p>Bonjour, je pense que la station de ste foy les Lyon devrait être à coté de la clinique charcot. La solution de la place st luc n'ayant pas été retenue, je pense que la station BP est trop proche de st irenée ce qui n'a porterai aucune plus value à une ofrre de transport en commun déjà importante. La station clinique charcot permettrait de capter plus de monde venant de Francheville. Julien De</p>

09/01/2024	<p>Nous avons besoin d'un transport rapide qui ne soit pas un désagrément supplémentaire dans le quartier Brosset Raude Charles de Gaulle Route de Brignais Joliot Curie</p> <p>Comme le TEOL est présenté, c'est un projet discriminatoire, en souterrain sur le 5eme arrondissement, sur la voie urbaine dès qu'il arrive sur Tassin, voie urbaine déjà suffisamment encombré par les provenances de l'ouest lyonnais.</p> <p>Ce projet est une vue à 15 ans alors que nous attendons une vue à 40 ans, quand il y aura 200 000 habitants de plus.</p> <p>Le tramway est bruyant et ne peut avoir la largeur d'un métro.</p> <p>Le projet de 2019 était de haute tenue et serait déjà en chantier en 2024</p> <p>Le TEOL ne peut pas apporter d'amélioration ou il passera.</p> <p>EN conséquence nous n'en voulons pas.</p>
09/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai participé à la concertation de Tassin.</p> <p>Il y a plusieurs questions sans réponses comme le nom TEOL qui ne désert que Tassin. Hors l'ouest ne s'arrête pas à Tassin. Le parcours qui passe par le centre de Tassin (le moins pire) formant une boucle rend impossible d'après la personne du systral toute prolongation ! Hors pour désengorger l'ouest il ne faut pas s'arrêter là. Aucune vision du tracé plus loin.</p> <p>Le temps de parcours annoncé 21 ou 24 min suivant le tracé est nul. En bus il faut 25 à 30 min pour aller à Perrache avec le C21. Pourquoi dépenser des millions pour gagner si peu et avoir autant de contraintes sur Tassin.</p> <p>Est ce qu'un prolongement de la ligne D depuis gorge de Loup vers Tassin et plus a été pensé ?</p> <p>On nous compare souvent à Paris mais à Paris le métro peut avoir 2 lignes différentes en bout de ligne de chaque côté. Le métro serait plus proche.</p> <p>En l'état le projet ne sert que Lyon et autant ne pas le faire venir sur Tassin car ça n'a que des effets négatifs. Il faut le renommer en TEL tramway express Lyon.</p> <p>Que d'argent gaspillé</p>

10/01/2024	<p>Quand il s'agit de donner des leçons, M. Bernard est là ! Il faut moins rouler en voiture Il faut utiliser les transports en communs Il faut, il faut, il faut Quand il s'agit d'interdire, pareil, il est là (cf. la ZFE) Mais quant à nous donner les moyens de changer, de nous adapter, on ne peut pas compter sur lui. Prendre les transports en communs? - ligne Tassin-Saint Paul souvent en grève, metros en panne, manque de chauffeurs sur des lignes de bus - hausse des tarifs sur un service en baisse de qualité, belle incitation Mise en place d'un "tram express", beau concept qui prouve juste que M. Bernard ne croit pas en sa propre politique, puisque le dimensionnement ne prévoit pas l'adoption massive par les habitants de l'ouest. M. Bernard, êtes-vous déjà venu à Tassin? Avez-vous vu nos avenues ? Comment voulez-vous faire passer sur la même voie des vélos, des bus, des piétons, des trottinettes et des tramways ? Vous noterez qu'en bon élève, j'ai spontanément retiré les voitures). Cumul de mandats aidant, le TCL est le bras armé de la politique du grand Lyon et les méchants de l'ouest sont punis : accès à Lyon interdit, puisque les voitures n'y sont déjà pas bienvenues et qu'elles seront petit à petit interdites, et que les transports en commun ne sont pas à la hauteur. M. Bernard, comment voulez-vous faire la transition contre nous ? Faites-la plutôt avec nous, donnez-nous les moyens de vos ambitions, le tram, c'est mesquin, le tram n'est pas à la hauteur de l'enjeu. Mais bon, je m'adresse à vous en oubliant que le mot "concertation" n'a pas le même sens pour vous et pour moi. Cette concertation ne sert à rien, personne chez vous ne lira ces lignes, la décision étant déjà prise. Rendez-vous en 2026, car cette concertation-là, vous n'y échapperez pas !</p>
10/01/2024	<p>Il serait dommage de dépenser 800 Md'€ pour simplement satisfaire un objectif de rapidité en sacrifiant la qualité et l'avenir du réseau de transport sur le temps long. Pour réellement réduire les flux de voitures, déboucher le tunnel de Fourvière et être une alternative crédible à la voiture sur l'Ouest de la métropole coupée par une colline, il faut une colonne vertébrale bien plus puissante qu'un tramway. Une ligne de métro reliant Craponne à Part Dieu sera bien plus chère, bien plus longue à réaliser mais tellement plus durable et efficace. Ce métro pourra être en surface entre Craponne (avec un gros parc relais) et Alaï puis souterrain jusqu'à la presqu'île et/ou Part Dieu et/ou la ligne D. Les lignes de bus de l'Ouest seraient connectées à cette colonne vertébrale lui assurant un énorme flux voyageur (qui utilisent aujourd'hui leur voiture sous fourvière). De plus, au vu du nombre d'établissements scolaires (Lycée St Just, St Marc, Favorite, ENSAT) + cité universitaire (plusieurs milliers d'étudiants dorment dans le fort St Iréné et se rendent dans le centre de Lyon tous les jours en bus surchargés) présents dans le quartier Saint Just / Saint Iréné, il y a vraiment dommage d'avoir abandonné cette station intermédiaire (bien que je comprenne que le sous-sol doit regorger de vestiges qui ralentiraient encore les travaux. Mais encore une fois, mieux vaut qualité que rapidité).</p>
10/01/2024	<p>En préambule, malgré le coût de l'investissement flat, je ne pense pas que personne ne regrette les investissements de metros faits dans Lyon ou se plaigne d'avoir une bouche de métro proche de chez lui. Il s'agit d'un investissement long terme pour une ville et ses habitants et pas d'un investissement électoral à horizon 6 ans. En ce sens, est-ce que l'amortissement à long terme (30 ans ?) d'un métro est vraiment plus coûteux qu'un tram ? Je ne pense pas. Un métro est terriblement plus efficace qu'un tram au quotidien avec des fréquences plus élevées. Vous annoncez 5 minutes en heure de pointe pour vos rames de tram, je n'ose même pas imaginer en heure creuse l'attente. Un métro sera plus attractif pour les récalcitrants de la voiture qu'un tram et plus confortable pour les utilisateurs quotidiens. Maintenant un point sur le tracé : je découvre que le 5ème arrondissement est désormais exclu du tracé. Il était imaginé un arrêt à point du jour puis St Irénée au départ. Et là il n'y a plus de passage vers le bout du point du jour, vers le lycée et enseignement supérieur de la Favorite, la</p>

	<p>résidence étudiante Allix. Du coup ce nouveau tracé est-il réservé aux tassilunois ou peut on imaginer un TEOL qui embarque tout l'ouest y compris le 5eme ? L'arrivée a Jean Mace n'est pas aussi efficace que l'arrivée à Part Dieu qui avait été imaginée avec le métro E car elle va obliger bon nombre de voyageurs à effectuer une correspondance sur une ligne B déjà saturée.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avis défavorable pour le mode de transport (demande de retour au métro E) - avis défavorable pour le tracé (remettre le bout du point du jour dans le tracé et arrivée sur Part Dieu en passant par Bellecour)
10/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Tassin est une ville extrêmement embouteillée. Il est donc inenvisageable de faire un tramway en surface qui viendrait accroître les embouteillages. Même si le nombre de voix de circulation automobile n'est pas réduite comme Avenue Charles de Gaulle, cette avenue déjà saturée deviendra un enfer. Il faut un transport enterré, reprendre ce projet de tramway mais le faire enterrer comme cela est prévu dans le 5eme arrondissement. NON au projet de TRAMWAY... ni l'option A ni l'option B Cordialement,</p>
10/01/2024	<p>Vivre dans l'ouest Lyonnais et travailler à Villeurbanne, c'est difficile ! Beaucoup de temps passé en voiture, à polluer, à stresser, à perdre patience dans les bouchons... Ce tramway me changerait la vie ! Je suis pour ! Absolument pour !</p>

10/01/2024	<p>J'habite route de Brignais et notre environnement immédiat est depuis toujours fortement impacté par le trafic routier très dense (en particulier les poids lourds), une situation en décalage évident avec la taille et la qualité de la voirie et des infrastructures.</p> <p>Nous sommes donc particulièrement inquiets des perspectives avec l'arrivée potentiel du tram juste sur notre tronçon (en plus de tous les autres modes de transports). Cela ne peut qu'aggraver les choses. Non seulement, cela peut nous impacter directement : comment savoir si nous n'allons pas être expropriés pour élargir la rue ? et même si ce n'est pas le cas, cela va conduire à un environnement encore plus saturé. Est-il prévu des mesures pour limiter le trafic des poids lourds (en particulier tous ceux qui transitent par Tassin sans s'y arrêter et qui devraient contourner Lyon ?)</p> <p>Etant directement concernés par ce projet, nous avons besoin d'informations plus précises sur ce scénario et ses conséquences. Nous avons donc besoin d'interlocuteurs compétents au niveau de la Métropole. Les temps de concertation auxquels nous avons participé n'ont pas pour l'instant répondu à nos questions. Nous devons passer de la théorie aux éléments concrets pour pouvoir nous projeter.</p> <p>Dans ce contexte, il nous semble que le tracé B passant par Joliot Curie serait plus pertinent. Sachant que nous avons également noté son coût moindre pour les finances publiques. Mais sur le fond, nous pensons que le projet actuel ne répond pas aux attentes et aux besoins des habitants de l'ouest de la Métropole : il est urgent d'anticiper des flux de transports toujours plus importants vers Lyon et donc de prévoir un démarrage des transports en commun efficaces et rapides bien au-delà de Tassin qui n'a pas besoin de nouvelles lignes. Il faut viser Francheville ou Craponne sans attendre. Il ne faut pas que leurs habitants soient encore contraints de venir jusqu'à Alaï pour espérer prendre des transports en commun. Sans cela, le projet n'aura qu'un impact limité.</p>
10/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Nous habitons le quartier Alaï et la solution du Metro E nous semblait beaucoup plus pertinente pour Tassin-la-Demi-Lune et l'Ouest Lyonnais en général.</p> <p>Notre ville est en effet très bien desservie par les transports en commun (Bus et Tram-Train) et le vrai besoin réside donc dans la réduction du trafic automobile et poids-lourds.</p> <p>Si TEOL doit se faire, il faut privilégier le trajet A (Joliot Curie) qui serait moins coûteux, moins invasif et moins impactant au niveau des expropriations, y compris de résidences principales. Les économies réalisées en choisissant le trajet A pourraient être utilisées pour prolonger la ligne vers Craponne dès le début du projet, ce qui permettrait à une partie des habitants de l'Ouest de ne pas se rendre à Tassin pour prendre le tram, limitant ainsi la circulation des voitures.</p> <p>Pour créer un vrai pôle multimodal à Alaï et désengorger encore plus les routes, il faut absolument penser à doubler la fréquence du train-tram qui va vers Francheville et Brignais et qui relie le quartier à Gorge de Loup.</p> <p>Cordialement Francesco Maranzana</p>
10/01/2024	<p>Après le regretté Métro E et le sans regrets téléphérique, il est grand temps qu'un projet de transport ferré voie le jour ! Pour le bien-être économique, écologique et le bon vivre dans l'Ouest Lyonnais...</p> <p>Il me semble que la desserte de la presqu'île qui emprunterait le cours Suchet est plus intéressante. En effet, cet arrêt permettrait de desservir rapidement la gare d'un côté, mais aussi une zone d'emplois et de commerces importante du côté Confluence. Évidemment, cette nouvelle passerelle devra être ouverte aux mobilités douces.</p> <p>Concernant la desserte de Ste-Foy & Lyon 5e : je pense que l'arrêt CHARCOT PROVINCES présente une meilleure centralité, pour Lyon 5e et Ste-Foy, desservant une zone d'habitations plus dense. De plus, cet arrêt se trouve également sur des circulations de bus existants.</p> <p>Pour les communes de l'ouest, le passage par le quartier Libération me semble indispensable afin de desservir pour partie la commune de Tassin. Assurément, au-delà de l'aménagement nécessaire autour de la gare d'Aleï (parking relais ?), ce projet, ne pas s'abstenir de prendre en compte l'utilisation de ligne de bus existante ou de la création de certaine navette pour optimiser</p>

	<p>cette infrastructure et réduire d'autant l'usage de la voiture. Je pense notamment au secteur de Francheville Le Haut , Bel Air / Craponne ou encore Tassin Le Bourg... Ces dernières lignes desservant ainsi ce nouveau moyen.</p> <p>Un magnifique projet ! J'attends avec hâte le premier "coup de pioche" !</p>
10/01/2024	<p>Les Tassilunois veulent pouvoir prendre le métro dans une station proche du centre ville : Liberation est impératif.</p> <p>Ils veulent majoritairement aller à Bellecour et/ou Part Dieu et non pas à Jean Macé ou Confluence : aucun intérêt !</p> <p>Un tramway aérien congestionnerait encore plus l'entrée de ville de Tassin la demi lune dans le quartier Alai</p> <p>Enfin, il s'agit d'une erreur stratégique historique , évoquer le coût s'agissant d'un projet structurant amortissable sur cinquante ans voir un siècle est non recevable</p> <p>Il faut un métro, l'ensemble de la population de l'ouest lyonnais le souhaite, les partis politiques étaient tous d'accord avant l'arrivée des écologistes en 2020</p>
11/01/2024	<p>L'idée de faire un tramway sur Tassin est stupide ! Pourquoi ne pas avoir fait le métro ? Le tramway mise à part perturber encore plus la circulation déjà difficile à Tassin je ne vois rien d'autre !</p>
11/01/2024	<p>La circulation est épouvantable sur tassin , pollution à gogo, un tram non enterré serait une catastrophe.</p> <p>Je suis contre le projet tel qu'il est présenté</p>

11/01/2024	Bonjour, De notre point de vue, TEOL doit impérativement passer par Confluence afin d'offrir une connexion rapide avec le pole de Gerland.
11/01/2024	Ce projet de tramway est une excellente idée, l'Ouest lyonnais étant encore bien mal desservis. Je soutiens cette initiative, surtout avec un arrêt au Point du Jour.
11/01/2024	Bonjour, Je suis pour le métro E mais comme vous ne voulez pas je vous apporte une solution pour respecter votre argumentation du budget. Tramway sans rails, il peut être la solution pour répondre au problématique de la ville. (circule depuis 2018 en chine et d'autre pays) avait vous regarde cette solution ?
11/01/2024	L'idée de faire un tramway sur Tassin est irréaliste ! En effet au vu de la circulation très importante des véhicules venant de l'Ouest Lyonnais et s'engageant dans l'entonnoir que constitue La Demi-Lune, il est aberrant de vouloir imposer un tramway en surface dans ces quartiers au lieu d'un métro enterré
11/01/2024	C'est avec enthousiasme que je soutiens le projet - avis largement partagé au Quartier des Provinces à mon humble expérience, suite à de nombreuses discussions avec des habitant(e)s - qui pourrait désengorger les différents bus (46, 49, C20 et C21) qui sont tous simplement "blindés" aux horaires pendulaires et qui rendent des déplacements simples parfois compliqués... Vive ce projet de transport en commun qui nous permettrait de voyager dans de meilleures conditions ; puisse le Teol voir le jour et faire longue route! PS : cet avis en réaction à certaines frilosités qui me paraissent peu compréhensibles pour qui utilise le réseau Tcl quotidiennement.
11/01/2024	Bonjour, Je pense que l'arrêt grange Bruyère est en effet le plus approprié. En effet la place Saint luc offre un emplacement de choix pour la création d'une station de transport en commun. Cela aurait aussi l'avantage de dynamiser le quartier et être porteur d'emploi et de nouveaux projets novateur en plus des nombreuses écoles aux alentours. Il est vrai également qu'un arrêt à Confluence permettrait de désengorger la station de Perrache dont les quais souterrains sont déjà bien plein aux heures de pointe. S'ajoute à cela un nouvel accès direct à ce centre commercial dont les habitants de l'ouest lyonnais pourrait profiter sans prendre leur voiture. Ce projet est long et couteux et une vision à long terme est nécessaire afin d'éviter des aménagements futur.



12/01/2024	Connexion vers Perrache à privilégier
12/01/2024	<p>Je pense que ce projet de tramway est incomplet. En plus des problèmes d'engorgement au niveau d'Alaï, il laisse un trou noir dans son tracé : la commune de Ste Foy les Lyon.</p> <p>Certes, il passe par Charcot, mais cette station n'est située qu'à la périphérie de la commune et seulement reliée à celle-ci par la ligne 49 qui est loin de la traverser. Pourtant, Ste Foy subit la même urbanisation que les autres communes de l'Ouest Lyonnais et compte plus de 20 000 habitants. La commune n'a pas bénéficié du rallongement du métro B puisque très mal reliée à Oullins qui est pourtant juste à côté. Et là, avec ce tracé, seul les personnes habitants à proximité immédiate de la station seraient bénéficiaires de ce nouveau tramway. Pour les autres, il vaudra mieux continuer de prendre le bus.</p> <p>Pour que ce projet soit entièrement pertinent pour l'ensemble des communes de l'ouest lyonnais, il devrait exister une station à Ste Foy Châtelain ou à Ste Foy Centre. Châtelain est au carrefour de trois lignes de bus, dont la ligne C19 qui est majeure pour se déplacer dans Ste Foy. De plus, elle a géographiquement une position centrale dans la commune. Ste Foy Centre est aussi sur la ligne C19, mais également sur la ligne 17, et pas très loin de la ligne 8. C'est comme son nom l'indique le centre-ville, l'un des endroits les plus peuplés de Ste Foy. Je m'interroge également sur la pertinence de d'un tramway plutôt qu'un métro, étant donné l'état de la circulation dans l'ouest aux heures de pointe (surtout aux endroits où le tram ne serait pas enterré). J'ignore les difficultés de réaliser ce petit détour dans Ste Foy, mais il serait vraiment utile et pertinent de le faire.</p>

12/01/2024	<p>Les différents tracés proposés quels qu'ils soient ne permettront pas de tenir la promesse annoncée qui est de désengorger l'ouest Lyonnais.</p> <p>Cette ligne censée relier Alaï et les lignes du T1 / T2 déjà elles même surchargées ne permettent pas de gain de temps par rapport aux solutions de transport en commun existantes.</p> <p>Le réel besoin des habitants de l'ouest Lyonnais est de pouvoir relier Bellecour et Part Dieu plus rapidement comme le prévoyait le métro E.</p> <p>Si comme je le comprends ce projet décevant devait être réalisé, l'option À à Tassin reste celle à favoriser pour éviter une perte de temps supplémentaire du fait du passage à Libération.</p>
13/01/2024	<p>En imaginant ma ville de demain, je ne m'attendais pas à voir atterrir un nouveau pont sur le quai des étroits. Je rêvais même au contraire à la démolition du viaduc de la M6/M7 perforant la presqu'île en son centre.</p> <p>Avec l'aménagement de la Confluence, le centre de la presqu'île se déplace : c'était hier la place Bellecour, ce sera demain la place Carnot et la « machine à circuler » qui la jouxte, le centre d'échange multimodal de Lyon Perrache. Presque 50 ans après sa mise en service, ses trémies ont vu passer des millions d'Européens en quête de soleil mais son insertion urbaine reste indigne d'un centre-ville.</p> <p>Si on fait un état des lieux de la zone, on voit aujourd'hui en se laissant porter par le courant de la Saône :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le pont Kitchener reliant les deux rives du fleuve, pas très agréable à emprunter à pied ou en vélo, • le viaduc autoroutier reliant le tunnel de Fourvière au centre d'échange de Perrache, une inspiration digne de Bangkok dans la capitale des Gaules, • le pont ferroviaire reliant le tunnel des deux amants à la gare historique de Perrache, un pont reconstruit après la deuxième guerre mondiale... j'ose espérer qu'on saurait faire aujourd'hui plus élané et plus agréable à regarder. <p>TEOL par le Cours Suchet, c'est un 4ème pont un peu plus loin, surplombant encore les deux quais, perturbant un écosystème fluviale riche de diversité en rive droite, puis perforant la balme à 10 m de hauteur. C'est un pont inséré sur le quai des étroits au chausse-pied dans une dent creuse, à proximité immédiate (sous les fenêtres) d'habitations, sur un terrain métropolitain accueillant un bassin d'orage qui se déversera sur les piles de pont.</p> <p>Avouons que notre centre-ville, que tout le monde souhaite plus apaisé, mérite mieux qu'une zone sacrifiée aux infrastructures de transport. Avouons que la succession des quatre ponts serait une bien triste expérience en arrivant à pied ou à vélo depuis le quai Jean-Jacques Rousseau par ce qui doit être la voie verte principale d'accès Sud à la ville (je fais référence à l'aménagement de la Voie Lyonnaise N°3). Avouons enfin que la surface de la dent creuse en rive droite dominée par l'ouvrage mériterait plus d'être rendue aux habitants et transformée en place publique, jardin</p>

	<p>d'enfants ou jardins partagés. Je ne parle pas des difficultés techniques de percement d'une balme fragile et déjà l'objet de nombreux renforcements. En résumé, TEOL par le cours Suchet : c'est le pont-pont !</p>
13/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>.</p> <p>Pour se donner les moyens d'augmenter la capacité future du tramway de l'ouest lyonnais, il faut envisager des stations à même de recevoir à terme des rames double longueur (65 mètres), comme déjà utilisées sur la ligne T2 en région Île-de-France, ainsi que sur nombre de réseaux à l'étranger.</p> <p>.</p> <p>Des quais de cette longueur étant parfois contraints par l'environnement urbain, le déplacement des rampes d'accès (actuellement toujours placées aux extrémités) sera nécessaire :</p> <p>.</p> <ul style="list-style-type: none"> - On pourrait dans certains cas les disposer à l'arrière, sous la forme d'une surélévation partielle du trottoir entre la station et les immeubles les plus proches. - Une autre disposition serait de remplacer la moitié de la rampe la plus proche du rail par une zone horizontale, formant quai, terminée par des marches. L'autre moitié, à l'arrière, restant une pente. - Dans quelques rares cas, la station impactera l'accès/débouché d'une rue perpendiculaire, ou nécessitera que des accès riverains soient déportés sur une rue perpendiculaire. - Les stations souterraines (Charcot et Point-du-jour) doivent impérativement être réalisées à cette longueur dès la construction initiale. <p>.</p> <p>Ci-dessous en lien google maps, un recensement des stations qui paraissent :</p> <p>"faciles à allonger" en vert, "moyennement difficile" en orange, "difficile" en rouge.</p> <p>pour un TEOL partant de Tassin centre et/ou Alaï (voire Francheville), et atteignant (via la rue Montrochet) Porte des Alpes et/ou Debourg :</p> <p>< https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1iygnvZNNInB4w04T951PvCYyf5Wmfwnk&ll=45.751505550963216%2C4.7706288954093035&z=18 (Lien externe) ></p> <p>.</p> <p>En fichier joint, quelques suggestions d'aménagement sur la station Perrache.</p> <p>.</p> <p>Crdt Bernard GIRARD Association DARLY</p>
13/01/2024	<p>Ce projet a le mérite d'exister mais il a aussi des faiblesses en particulier sur le temps long. Il me paraît court-termiste.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il y a trop de trafic à Tassin La Demi-Lune. Un tramway en surface au-delà du 5ème arrondissement rendrait la circulation encore plus difficile et priverait les citoyens d'espace de vie communs déjà de plus en plus contraints, ce qui ne s'arrangerait pas avec un réseau de tramway en surface. - Contrairement à un métro un tramway assure un volume de voyageurs transportés divisé par deux, de 40.000 à 55.000 voyageurs au lieu de 100.000 voyageurs par jour pour un métro. L'investissement dans un réseau de tramway est donc à mon sens timoré au regard des besoins futurs, ce qui rend inadapté le choix d'un tramway décidé par la Métropole. La métropole met en avant le coût plus restreint d'un tramway par rapport à un métro. Mais les économies qui sont mises en avant sont à mon avis des économies pour le présent / moyen terme, pas pour le long terme. Je vois le choix de la Métropole comme un non investissement pour l'avenir. J'attends de nos élus une vision à plus long terme telle que fut à son époque celle du métropolitain parisien aujourd'hui centenaire. La pérennité des réseaux sous-terrain prouve qu'ils

	<p>sont sans commune mesure avec des structures de surface fort coûteuses finalement. Elus, écoutez vos citoyens et osez investir pour l'avenir.</p>
14/01/2024	<p>Je partage certains des avis apportés sur le manque d'ambition de ce projet pour l'ouest de l'agglomération. Lyon 5, Tassin, Francheville devront se contenter d'un TRAM dont une partie en surface va encore perturber le trafic d'un secteur déjà saturé matin et soir. Autant garder l'option b (qui dessert un peu Tassin). Je regrette le choix d'arriver sur le cours Suchet et plutôt que les précédents projets qui proposaient une arrivée à Perrache voire Part-Dieu avec un métro supplémentaire qui aurait pu réellement soulager les autres lignes et l'ouest de Lyon.</p>
14/01/2024	<p>Bonjour le projet semble bien ficelé, bien étudié les 2 tracés sont très biens. Mais 1 milliard ! Pour si peu d'habitants, pour une partie de la métropole qui n'est pas amené à se densifier... Je pense qu'il faut revenir sur un projet plus low-cost bus ? BHNS ? En tout cas évidemment pas un métro si on connaît un minimum les ordres de grandeurs des prix des TC.</p>
15/01/2024	<p>Rajouter une 3^e ligne de tramway sur le cours Charlemagne où se succèdent déjà les rames de 2 lignes de tramway ? ça suffit. Mais envisager une liaison avec Ste Foy dont le terminus serait rue Montrochet, pour ensuite connecter aux lignes déjà existantes (3 directions possibles), serait une option. Ceci permettrait en outre de faire cette station en hauteur façon métro aérien et de ne pas impacter la circulation, ni l'entrée du CC. Mais de grâce, ne rajoutez pas du trafic sur notre cours Charlemagne !</p>
15/01/2024	<p>Le projet du TEOL ne répondrait pas efficacement aux besoins de l'Ouest Lyonnais et occasionnerait de réels problèmes de circulation et nuisances diverses..... - Aberration d'un sens unique qui viendrait saturer la rue Général Brosset, impacter gravement la vie des habitants et générer des expropriations de masse. - Une avenue Joliot Curie condamnée à servir d'autoroute et détériorer le cadre de vie. Idéalement, il faudrait revenir à la proposition du Métro E qui répondrait efficacement aux attentes des populations concernées en termes de rapidité, confort et respect de l'individu dans son environnement. Espérons.....</p>

15/01/2024	<p>Il est dommage que le schéma d'exploitation prévu ne soit pas plus détaillé pour le moment, en effet dans ce cas particulier il est intimement lié à la faisabilité ou non du projet.</p> <p>L'option Montrochet paraît la seule à même de créer cette nouvelle desserte sans dégrader déraisonnablement les services actuels. Reste à étudier la position d'un éventuel terminus complémentaire sur Berthelot ou au delà pour créer deux lignes avec ou sans recouvrement (T2 actuel raccourci + TEOL). Sans cet éventuel terminus complémentaire, une ligne T2 Alaï - St-Priest-Bel Air paraît faisable mais peu souhaitable sur le plan de la régularité.</p> <p>Concernant l'option Place des Archives, elle entraînera inévitablement une forte dégradation de l'offre pour Confluence. La section Montrochet - Perrache fait a priori partie des plus fréquentées du réseau. quant à la station Hôtel de Région-Montrochet , elle était dans le peloton de tête concernant la fréquentation du réseau tram selon les derniers chiffres publics que j'ai pu trouver. Il paraît donc inenvisageable d'en réduire l'offre, alors même que des surcharges récurrentes continuent de se produire, et cela malgré le prolongement récent de T2.</p> <p>Même un prolongement compensatoire de T6 ou T10 ne sera pas suffisant, car ces lignes sont nettement moins fréquentes (et vouées à rester en rames de 32m pour le moment sauf erreur). Tout cela sans compter qu'il est très compliqué d'envisager 3 lignes entre le carrefour Suchet et une éventuelle bifurcation vers un terminus Perrache Nord sur ou le long de la place Carnot. Or cette solution est la seule permettant de conserver l'indispensable correspondance quai-à-quai entre le métro A et le(s) différente(s) ligne(s) de tram.</p>
16/01/2024	<p>Je peux comprendre qu'il soit coûteux (et plus long) de prolonger en souterrain la ligne vers Tassin et que par ailleurs, créer deux voies en surface sur Brosset, Gal De Gaulle et route de Brignais paraît compliqué (emprises foncières à acquérir, risque de thrombose de la circulation automobile, axes servant déjà au trafic PL n'empruntant pas Fourvière). Mais il serait quand même très dommage que Tassin ne soit pas desservi. Une solution serait de marier les solutions A et B : une seule branche dessert le carrefour Libération, par exemple dans le sens Alaï/Lyon, alors que la branche Lyon/Alaï passerait par Joliot-Curie. Certes, cela contraindrait l'utilisateur à changer de tramway à Alaï pour rejoindre Tassin depuis Lyon, ou à prendre le C21.</p>
16/01/2024	<p>A ce jour, le désengorgement routier de l'ouest lyonnais ne se fera pas avec ce tram. tout simplement parce que déjà pour aller le prendre il y aura des bouchons donc temps rallongé, il arrivera à confluence... la galère pour chopper une conection métro pour traverser la ville, bref, en temps et en galères de changements, je resterai en voiture pour aller travailler. N'oubliez pas que la majorité des personnes qui empruntent la route le matin et le soir, c'est pour BOSSER. donc si les transports en communs n'apportent pas un confort, quelle est l'utilité. claquer de l'argent public qui est le nôtre pour des projets sans objectif précis et validé avec du bon sens?</p> <p>Bref, un tram qui circulera excentré et sans accepter le vélo en heure de pointe, je pense que mon boss va apprécier de décaler mes horaires pour pouvoir prendre le tram avec mon vélo... et en voiture, ça promet un bordel sans nom pour circuler en voiture, encore plus que maintenant et c'est peu dire. donc si la décision est prise, le meilleur tracé serait par la rue joliot curie afin de ne pas saturer le centre, les livraisons de marchandises et les commerçants. et d'avoir un parc relais gratuit.. Merci.</p>

16/01/2024	<p>En effet, si l'on compare ce projet avec une desserte par une antenne de métro à partir de Gorge de Loup, on constate que le tramway est une erreur technique aussi bien que financière.</p> <p>Erreur technique, car la superficie de la zone à desservir ainsi que sa dynamique de développement nécessitent un moyen de transport de plus forte capacité qu'un tramway.</p> <p>Erreur financière, car la plus grosse partie du coût de réalisation concerne le tunnel et la longueur de celui-ci est plus importante dans le cas du projet proposé de tramway que dans le cas d'un raccordement métro à Gorge de Loup.</p>
16/01/2024	<p>Je suis opposé à ce projet qui ne présente quasiment aucun avantage en terme de temps de parcours pour aller à Perrache depuis Alaï (surtout avec l'option confluence) par rapport aux lignes de bus actuelles.</p> <p>En terme de desserte, j'ai cru lire ou entendre des arguments tels que "le tramway permet une desserte de la population plus fine en surface", ce n'est clairement pas le cas de ce TEOL, avec plus d'un km entre chaque arrêt. A l'exception des personnes qui habitent à proximité immédiate des 4 ou 5 arrêts proposés, les utilisateurs des lignes C20 / C21 qui disposent actuellement de nombreux arrêts de bus sur le tracé verront leur temps de parcours théorique via TEOL augmenté soit par de la marche, soit par une correspondance supplémentaire si les bus sont maintenus.</p> <p>Pour tous les autres trajets depuis Alaï, Battières, Ménival, ou Tassin vers Bellecour ou Part Dieu, le tramway ne permettra pas d'amélioration de temps de parcours, l'option via les lignes de bus vers Gorge de Loup puis Metro D étant systématiquement plus efficace que l'option en TEOL via Perrache ou Jean Macé.</p> <p>Pire, le tracé du tramway et la pression sur la circulation automobile qu'il va engendrer risque d'impacter négativement les temps de trajet des lignes de bus vers Gorge de Loup.</p> <p>Pour les habitants plus à l'ouest, je doute qu'une option de transport en commun n'apportant que peu de bénéfice par rapport à l'offre actuelle en bus ne soit suffisante pour les inciter à laisser leur véhicule personnel au garage. La ligne n'étant pas prévue jusqu'à Craponne ou Francheville bel-air actuellement, la perte de charge à Alaï annule la aussi le gain de temps par rapport aux lignes de bus actuelles.</p> <p>Dernier point, je comprend les problématiques de coûts d'exploitation évoquées dans le dossier de consultation, mais au delà des coûts, le réseau de surface bus / tramway souffre déjà des</p>

	<p>difficultés liées au recrutements des conducteurs. Le projet de métro E avait, outre son acceptation par une large majorité de la population et des élus, proche de l'unanimité et une vraie amélioration des temps de parcours (divisés par 2 par rapport aux bus) l'avantage indéniable que procure une ligne exploitable automatiquement du point de vue du manque de conducteurs. Bien qu'utilisateur régulier et fervent défenseur des transports publics dans cette zone, je suis opposé au projet TEOL tel qu'il nous est présenté actuellement. Ce projet, par manque de vision à long terme, ne coche finalement aucun des objectifs que l'on peut attendre d'un tel investissement.</p> <p>Le seul vrai point positif sera le rapprochement Alaï - Confluence, pour les personnes concernées. Je ne suis sûr que leur nombre justifie le coût d'un tel projet.</p>
16/01/2024	<p>Comme d'autres participants, je trouve qu'il faut non seulement relier l'Ouest avec Perrache, mais aussi vers Part Dieu. Et prolonger le circuit de TEOL jusqu'à Craponne! Bien sûr, un métro serait bien mieux que la formule choisie. Il paraît que nous coûtions trop cher?</p>
16/01/2024	<p>Très bonne idée ce projet. Il serait judicieux d'avoir un arrêt vers Trion ou St Irénée sur le trajet</p>
17/01/2024	<p>On comprend les avantages d'un Tram par rapport au métro. Plus rapide à mettre en oeuvre, et moins cher, tout en assurant la rapidité. Je trouve les tracés intéressants car ils passent dans tous les cas par Perrache ou Jean Macé. Intéressant pour aller à la Part-Dieu. Attention : gros risques de saturation vers Alai... Sauf si des bus sont encore plus nombreux notamment en provenance de Francheville (et tous les quartiers de Francheville !) voire des communes comme Brindas, Messimy etc.</p>

17/01/2024	Je suis tout à fait pour ce projet, avec une arrivée à Jean Macé
18/01/2024	<p>Déplacer le point de départ de Bellecour à Confluence est totalement absurde, c'est un non sens vis à vis des besoins des populations de l'ouest lyonnais. Nous avons besoin d'un mode de transport nous permettant de nous rendre dans le centre ville et non à l'extrême pointe sud de la presqu'île. De Bellecour partent les lignes de métro ou de bus permettant de nous rendre à peu près partout dans la métropole. Grand nombre d'usagers ne l'utiliseront pas à cause de cela. Ayez l'intelligence de reconnaître votre erreur d'appréciation. L'intégralité du trajet doit être réalisé en mode souterrain pour éviter d'engorger et de scléroser encore d'avantage le secteur Ménival/Libération/Alaï. C'est un secteur fréquenté non seulement par une population de transit (Monts du Lyonnais, Charbonnières, Marcy, ...) mais aussi par la population locale (Craponne, Ste foy, Francheville, ...) pour son quotidien. Ne rejetez pas le projet initial, particulièrement bien adapté aux besoins des populations de l'ouest lyonnais, sous prétexte qu'il est issu de l'équipe de G.Collomb.</p> <p>Essayez d'être visionnaire, d'inscrire ce projet de mobilité (active ... pour reprendre votre vocable) dans une véritable perspective à long terme. En voulant réaliser des économies de bout de chandelle, vous être totalement contre productif et mettez en péril l'équilibre socio-économique du secteur, ce qui risque de coûter bien plus cher dans un délai plus bref que vous pouvez l'imaginer (ou pas)</p>
19/01/2024	<p>Ce projet ne semble pas adapté au besoin réel de l'Ouest Lyonnais à terme. Il coûte assez cher pour un service rendu qui semble assez faible par rapport à une offre de bus renforcée beaucoup moins chère. Surtout il privera l'Ouest Lyonnais d'une solution fiable et efficace. Le Metro E permettait un report massif sur les transports en commun. Pas le TEOL. Il est surprenant de ne pas voir des comparaisons de temps de trajet "Situation actuelle - TEOL - Metro E". Il est également regrettable de défigurer le bas de la colline pour l'arrivée sur Confluence. Il semblerait beaucoup plus pertinent de prendre le temps d'étudier objectivement un métro E arrivant jusqu'à Part Dieu en admettant que le coût décalera son exécution mais qu'il répondra au moins encore au besoin des Grands Lyonnais dans 30 ou 40 ans</p>

19/01/2024	<p>Le tracé par Tassin permettrait de desservir cette centralité par un mode lourd de TCSP. La variante par Montrochet impacte beaucoup moins les riverains et les bâtiments le long des quais de la rive droite de la Saône. Elle permettrait aussi de reprendre l'itinéraire du T2, pour traverser toute l'agglomération via Grange-Blanche, Bron puis l'itinéraire du T5 jusqu'à Eurexpo, ce qui fait un linéaire total du "nouveau" T5 de 18 km environ.</p> <p>Pour la modification des autres tramways en conséquence, le T2 aurait une mission que jusqu'à Grange-Blanche, mais avec un service renforcé (10 km). Le T10 pourrait être prolongé jusqu'à Montrochet en utilisant le terminus en tiroir actuel du T2, permettant de d'avoir une liaison Gerland-Confluence renforcée et intéressant pour les habitants de Gerland, St-Fons et Vénissieux.</p> <p>Pour le matériel roulant, il faudrait prévoir au minimum des rames de 43 mètres avec une fréquence de 5 minutes (et donc adapter les arrêts du T2 actuels, ce qui est déjà prévu + T5, et prévoir des quais de 55 m pour le futur (rame grande capacité), ou 65 m (Tram de 32m en UM2)</p>
20/01/2024	<p>Dietrich</p> <p>Je préfère comme station d'arrêt Charcot Salette. C'est plus pratique.</p>
20/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Favorable à ce projet de tram qui permettrait avec son arrêt à Charcot la Salette de compléter la faible offre de transport pour se rendre sur la presqu'île depuis cet axe majeur de la rue du Commandant Charcot. Les bus de la ligne C20 sont régulièrement saturés et il est impossible de monter dedans à certaines heures.</p> <p>L'arrêt de Charcot la Salette me semble plus opportun de part le passage des lignes 45, 90 et 49 aux alentours. Il permettrait de desservir également la clinique Charcot, les Ephad et se trouve à proximité de la place St Luc.</p> <p>Toutefois, bien que l'objectif est de réduire l'utilisation des voitures, qu'en est-il de la circulation sur l'artère du Commandant Charcot ? Sera-t-elle adaptée afin que le trafic soit diminué permettant une meilleure qualité de vie à son abord ?</p> <p>Emilie</p>

20/01/2024	<p>Étant résidents dans une copropriété entre Charles de Gaulle et avenue Mathieu Misery, nous ne pouvons soutenir un projet qui remettrait complètement en cause notre choix d'habiter dans une rue calme de TASSIN LA DEMI LUNE, et ce pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'avenue Charles de Gaulle présente la caractéristique d'être classée en Route à Grande Circulation, notamment pour des convois exceptionnels. Cette voie est utilisée pour se rendre de Brindas, Francheville, Craponne vers LYON, ou pour en revenir. Si cette voie se retrouve à sens unique, les automobilistes, dont les poids lourds, vont devoir se tourner vers d'autres axes : Mathieu Misery, ou Professeur Depéret, qui sont aujourd'hui fréquentés principalement par les riverains de ces rues, et qui sont donc peu passants et non utilisés par des bus ou poids lourds. - Le report de la circulation en provenance/vers Francheville/Craponne via Depéret ou Misery entrainera l'intensification de la circulation de la rue François Mermet, laquelle est déjà très saturée aux heures de pointe pour 2 raisons : <ul style="list-style-type: none"> => Présence du collège Jean Jacques Rousseau et du stade Dubost, avec beaucoup de transports d'enfants en début de journée et fin d'après-midi : lignes de bus, véhicules personnels. => Rétrécissement de la rue Mermet sous le pont de chemin de fer à l'intersection avec l'avenue des Cosmos, avec une seule voie, ce qui occasionne aux mêmes heures beaucoup d'embouteillages. - Si l'avenue Charles de Gaulle est convertie en sens unique, cela impliquera obligatoirement aux heures de pointe un blocage complet du secteur Mermet, Misery, Depéret - Le passage du tramway au carrefour de la Libération, et son caractère prioritaire aux intersections, va lui aussi entraîner plus d'embouteillage à un carrefour qui comporte déjà 3 feux tricolores : Charles de Gaulle, Brosset/Mermet, Maréchal Foch <p>La desserte du secteur LIBÉRATION par cette option B n'apporterait aucune valeur ajoutée aux infrastructures actuelles via un réseau efficace de bus, tellement efficace qu'il sera maintenu avec TEOL ...mais entrainerait à l'inverse une baisse importante de la qualité de vie de ce secteur de TASSIN que ses habitants ont choisi pour la tranquillité.</p>
21/01/2024	<p>Ce projet a le mérite d'exister mais manque cruellement d'ambition et ne prend pas en compte l'expansion de la population dans l'ouest lyonnais. Actuellement habitant de Tassin mais en train de construire à Craponne, les trajets jusqu'à Lyon depuis toutes les communes de l'ouest lyonnais deviennent invivables. Le tram envisagé ne résoudra que peu de problèmes car ne sera utile qu'aux personnes de Lyon 5 ou Tassin. Les habitants de Craponne, Grezieu et communes voisines vont avoir encore plus de bouchons (car les voies seront réduits à cause du tram hors sol en partie), et même si on veut aller sur un parking relais à Tassin, les bouchons seront présents entre craponne et Tassin. Finalement, le temps de trajet d'aujourd'hui entre Craponne et Jean Macé par exemple sont long, mais seront identique avec l'arrivée du tram. Un métro qui ferait ce trajet en 15min par exemple permettrait de gagner significativement du temps, de permettre aux habitants d'avoir moins de nuisances visuelles et sonores, et de montrer que Lyon a des ambitions et voit long terme. Déjà aujourd'hui ce projet ne changerait que peu de choses, alors à l'horizon 2030 ce sera déjà trop tard.</p> <p>Voyez grand, mettez du budget pour un métro, ou alors prévoyez d'avoir directement des stations dans beaucoup plus de villes de l'ouest lyonnais ce qui permettrait à la majorité des habitants de ne pas prendre la voiture</p>
21/01/2024	<p>Le 5e arrondissement et l'Ouest lyonnais sont des territoires enclavés sur le plan des mobilités, c'est une évidence. TEOL doit permettre de répondre à cet impératif de désenclavement en lien avec les nouveaux modes de déplacements. J'appelle à une mobilisation citoyenne et collective en faveur du Tram-express pour permettre le développement rapide d'une proposition multi-modale douce, adaptée aux enjeux métropolitains et accessible à toutes et tous. L'avenir de nos territoires en dépend.</p> <p>Philippe Carry / adjoint à la Maire du 5e</p>

22/01/2024	<p>Étant amenée à me déplacer souvent entre à Craponne et travaillant à Gerland, je salue le projet de création d'un tram ou train plus rapide et avec plus de fréquence entre le centre-ville et l'ouest lyonnais. Cette région reste encore mal desservie.</p> <p>Une voie souterraine serait sans doute plus efficace de tous points de vue, mais tout transport autre que le bus (qui existe déjà, mais n'a pas une grande fréquence) est extrêmement utile. De plus, les lignes électriques, de tram train ou métro, deviendront la norme en zone urbaine d'ici peu vu leur tenue écologique.</p>
22/01/2024	<p>Bonjour, j'habite avenue Ménival, à l'endroit où le tram va devenir souterrain. Je suis allé à la 1re concertation et rien sur l'avenue de Ménival aucune explication sur les aménagements. Donc, je vais avoir sous mes fenêtres 1 arrêt de tram, un tunnel, une voie de vélo et 1 voie voiture, l'avenue va passer en sens unique et tout ça pourquoi ? Pour rien, déjà aujourd'hui la circulation est infernale mais là entre les travaux et le bruit du tram cela va devenir un enfer ! Est ce qu'une aide pour avoir du triple vitrage est envisagé ?</p> <p>Un sentiment d'abandon et d'être puni par la métropole d'habiter ici .</p> <p>Aucune écoute et soutien de la mairie sur le quartier de Ménival.</p> <p>Le temps de trajet sera identique pour aller à Part-Dieu que aujourd'hui : bus en direction de gorge de loup + métro D + métro B. Pour les personnes qui travaillent au nord de Lyon : Croix-Rousse, Rillieux aucun intérêt.</p> <p>Et l'ouest ne s'arrête pas à Tassin, quid de Craponne, Francheville.</p> <p>De plus, le bus 65 qui dessert le collège les Battières passera où ? Le tram ne correspond à tous les besoins. Et à aucun moment, une étude des déplacements a été présentée, pour justifier les choix de tracé. Et pourquoi plonger à Ménival et pas ailleurs ?</p> <p>Conclusion : un projet sans ambition à long terme et qui va juste asphyxier un "certain périmètre".</p>
22/01/2024	<p>En tant que représentant de commerçants/exploitants (Groupe Auchan) nous préconisons l'implantation de la station au niveau CHARCOT PROVINCES et non pas CHARCOT SALETTE. La localisation de cette station nous semble pertinente : complémentarité des commerces, accessibilité ; le tout sans nuire aux commerces.</p> <p>Par ailleurs il est important de préserver le parking de la place Saint Luc dans ses fonctions de stationnement de proximité aussi bien pour les riverains que pour la clientèle. En effet, 70% de la clientèle vient aujourd'hui en voiture d'où l'importance de faire perdurer le stationnement actuel et la rotation (étude menée en 2023).</p> <p>Nous sommes en outre contre l'utilisation de la place St Luc (exemple : occupation base vie chantier) pendant la phase travaux pour les raisons mentionnées ci-dessus.</p> <p>NHOOD (Représentant Auchan).</p>
22/01/2024	<p>En tant que propriétaire foncier et commerçant exploitant sur la commune de Tassin (Auchan) nous alertons sur le choix des stations.</p> <p>En effet, dans le cas d'un tram en surface nous préconisons l'option A du tracé avec des stations localisées à Ménival et Alaï. Cette option permet de maintenir le commerce en place et limite les évictions nécessaires au projet tout en apportant une meilleure accessibilité pour la clientèle ainsi qu'un confort pour les riverains et usagers.</p> <p>L'option B nous apparaît uniquement pertinente en cas d'un passage en métro souterrain. En effet l'option B en version surface conduirait à une éviction qui pénaliserait le stationnement de notre clientèle sur le supermarché.</p> <p>Nhood représentant Auchan.</p>

22/01/2024	<p>Il faut que Teol reprenne le trajet du métro E : Bellecour et Part Dieu Ce tramway ainsi tracé est mort dans l'œuf : Avec le métro E, Alai/Bellecour c'était 9 mn, là c'est 30mn. Alai/Part Dieu c'était 15mn, là c'est 45mn. Sans commentaire. Le métro E s'imposera dans 20 ans, si on promène les voyageurs dans la Sud de la presqu'île avec un tramway.</p>
23/01/2024	<p>1 - le tracé, la vitesse, le débit du METRO E auraient été bien préférables. 2 - Il est important de conserver les voiries pour les véhicules sur TASSIN. Il faut un trajet enterré sur cette zone. 3 - il faut penser au raccordement TTOL 4 - Il faut prévoir des parcs relais, en particulier au terminus 5 - pour la station à Sainte-Foy-lès-Lyon. Légère préférence à l'implantation aux Provinces plutôt qu'à la Salette et il est important que le parking AUCHAN ne soit pas occupé par les baraques de chantier, car ça mettrait le commerce local en péril au profit de Carrefour Francheville. 6 - un plan d'ensemble avec les bus modifiés, supprimés, redirigés serait nécessaire. Les bus 49 et C20 sont et resteront certainement bien pratiques pour aller en ville. De ce point de vue, le tram n'apporte pas grand chose pour Sainte-Foy-lès-Lyon</p>
23/01/2024	<p>Bonjour, Ce projet, dans son ensemble, me paraît très positif. Ce serait bien de davantage étudier la connexion de son trajet avec la station Jean-Macé. Et je préfère la portion la plus courte du tracé Teol, pour des raisons de coût. A encore réfléchir avec les riverains...</p>
23/01/2024	<p>Un métro ou rien, les voies de circulations réduites à l'horloge présage de ce que sera le projet du Tram. Un allongement des temps de déplacements sur Tassin et surtout une inégalité de traitement entre l'EST Lyonnais et l'OUEST. La capacité de transport est sous dimensionné en ce qui concerne le TRAM, la cadence du métro permet une rame toutes les 2 minutes</p>

23/01/2024	<p>Très favorable au métro E je ne trouve aucun interet au nouveau mode de transport envisagé qui ne se connecte pas aux lignes de metro.</p> <p>Il n'y aura aucun gain de temps pour les usagers par rapport aux modes de transport en commun actuels.</p> <p>Pire dans les communes ou il est prévu qu'il circule en surface, cela va compliquer encore plus la circulation déjà catastrophique.</p> <p>A Tassin nous serons contraints comme à l'heure actuelle de rallier Gorge de Loup en voiture pour aller en ville...tant qu'on nous laisse les parkings relais...ou de ne plus aller en ville ...</p>
23/01/2024	<p>Y aura t-il un parking relais à Alaï, y aura t-il un parking relais à l'entrée de Craponne côté Vaugneray avec des navettes pour que les véhicules provenant des monts du lyonnais puissent se garer et accéder au tramway?</p> <p>Y a t-il un prolongement prévu jusqu'à Craponne centre au moins pour désengorger la traversée de Craponne de plus en plus surchargée du fait du développement urbain de cette commune et des communes autour avec absence de transport en commun réellement attractif et incitatif?</p> <p>Avez vous pensé et avalisé le fait que passent par le carrefour de la libération un nombre considérable de camions et de convois exceptionnels qui ne peuvent pas prendre le tunnel de Fourvière? Avez vous l'intention de les interdire et de les obliger à contourner Lyon?</p> <p>Sinon la présence du tramway en surface va être une catastrophe entrainant encore plus de bouchons et de nuisances sonores et de pollution.</p> <p>Un trajet souterrain sur Tassin est plus que nécessaire.</p> <p>Vous dites que le tramway enterré couterait trop cher mais votre vision est une vision à court terme et qui ne prend en aucun cas le développement urbain des communes situées autour de Tassin et de Francheville. Et la métropole a bien trouvé de l'argent pour faire les autoroutes à vélo en oubliant le fait que beaucoup de personnes ne peuvent pas faire de vélo. Il y a aussi des gens âgés ou handicapés.</p> <p>Par ailleurs vos temps de trajet sont trop longs par rapport au métro E prévu et ne pourra pas autant transporter de voyageurs qu'une ligne de métro.</p> <p>Et il serait plus judicieux que le projet permette de joindre une autre ligne de métro qu'une ligne de tramway.</p> <p>On a l'impression que la métropole se fiche complètement de l'avis de la population des communes de l'ouest et ne tient absolument pas compte des résultats des premières concertations réalisées lors du projet du métro E. C'est vraiment mépriser les habitants de ces communes et une absence totale de démocratie.</p>

23/01/2024	<p>J'en ai assez de voir la mairie de Tassin protéger un mode de vie bourgeois qui ne veut pas voir la ville contribuer à la transition verte et être exposée aux nécessités de la crise climatique / énergétique.</p> <p>J'aime prendre le tram en surface bien plus que sous terre comme un métro. En revanche ce serait bien d'avoir une signalisation pour que les voitures circulent sur la voie de tram entre les passages des trams (via feux de signalisation synchronisés avec les passages de tram).</p> <p>Comme j'habite à 1km de l'arrêt prévu à Alaï, j'emprunterai le tram uniquement si il accepte les vélos. Sinon, je continuerai avec voiture et scooter.</p>
23/01/2024	<p>Je trouve choquant et inacceptable la position du Pdt du Sytral du « ça ou rien » qui est un déni de :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Intérêt même du projet 2. De la concertation qui de fait n'en est pas une puisque « seul MON AVIS et PROJET » comptent! <p>Je suis partisan d'une solution de mobilité mais pas celle proposée.</p> <p>La version d'origine du métro enterré à Tassin me convient.</p> <p>Toute solution aérienne vient gravement nuire à la circulation et qualité de vie de Tassin, sans apporter de solution durable, et confirme un manque de courage et de vision long terme du secteur.</p>
23/01/2024	<p>Bonjour</p> <p>J'habite à TASSIN LA DEMI LUNE et je m'oppose à cette solution de TRAM en extérieur à TASSIN LA DEMI LUNE au détriment d'un metro ligne E enterré avec 2 stations enterrées.</p> <p>Avez vous mesuré l'impact sur les flux de circulation en réduisant les voies de circulation pour faire passer le tram ? C'est tout simplement irréaliste et une totale hérésie.</p> <p>Avez vous mesuré l'impact et les perturbations de travaux alors que la solution enterrée se limite à l'emprise de la station. Tout le reste se passe dans le tunnel.</p> <p>Enfin quel magnifique impact sur l'environnement de TASSIN-LA-DEMI-LUNE => des poteaux, des câbles</p> <p>Bref j'ai une très bonne idée du sujet car j'ai travaillé chez EGIS sur la réalisation des études du métro ligne B de RENNES</p>
23/01/2024	<p>Cela fait 30 ans que cela aurait dû être fait. Enfin une ligne structurante pour l'ouest lyonnais. Que ce soit en extérieur vers Ménival va permettre de réduire l'usage de la voiture et donc de baisser les pollutions.</p>

23/01/2024	<p>La station Perrache est déjà embouteillée à certaines heures par les T1 et T2 qui attendent que le quai soit libéré par la rame précédente (qui ne peut pas partir tant que des voyageurs débarquent ou embarquent). Ce sera donc bien pire quand la ligne TEOL empruntera le même parcours ! Le T de TEOL sera bientôt synonyme de "tortillard" ! Le métro E avait une autre allure et d'autres performances !</p>
23/01/2024	<p>Le manque d'ambition de ce projet me surprend. Alors que l'Ouest Lyonnais est en déficit de transport en commun, que la population augmente sans gestion long-termiste des conséquences, Le projet TEOL, me paraît être un investissement massif qui ne réglerait qu'une infime partie des problèmes du fait :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Du trop faible volume de passagers que peut supporter un tram (aux heures de pointes) 2. Des fréquences insuffisantes, par rapport à un métro 3. Du manque d'automatisation de la ligne sujette aux grèves et autres impondérables 4. De l'impact sur le trafic routier de la ligne en aérien 5. Du manque de parking relais dans le projet <p>J'imagine aisément que dans 30 ans un nouveau projet devra refaire surface, signifiant que nous paierons 2 fois. Investissons sur le long terme même si cela a un coût.</p>
23/01/2024	<p>Le Tramway aérien à Tassin la Demi-Lune sera une catastrophe dans un environnement déjà saturé. Le métro E était la solution qui faisait sens et qui est la meilleure écologiquement</p>
23/01/2024	<p>Les besoins de transport public des Tassilunois peuvent être observés chaque jour par l'aggravation du trafic dans la commune, et plus seulement aux heures de pointe. Seule l'extension de la ligne E du métro offrirait une solution adaptée. Le projet de tramway utilisant des voies existantes non seulement ne constitue pas une réponse appropriée, mais aggraverait encore une situation déjà difficile. En outre, cette option présente un caractère discriminatoire envers les Tassilunois puisque le plan de la Métropole ne la prévoit que pour notre commune. Il est urgent de revenir à la solution efficace plébiscitée par la population de l'extension de la ligne E du métro lyonnais.</p>
23/01/2024	<p>Ce projet dans son tracé ignore des communes de l'ouest, notamment celles de Francheville et d'Ecully. La solution de faire traverser en surface le Tramway à Tassin-la-demi-lune aggraverait la circulation qui est déjà très dense.</p> <p>Ce projet laisse vraiment un goût d'inachevé de nature à provoquer de grandes frustrations qui compliqueront la vie quotidienne de très nombreux citoyens.</p> <p>Le projet initial de construction d'une ligne de métro (Ligne E) me paraissait bien plus adapté, plus rapide et plus écologique, et en phase avec les difficultés à réduire.</p>

23/01/2024	La meilleure option est celle qui passe le plus près de la Mairie et de l'Horloge, pour être au plus proche des tassilunois du centre ville.
23/01/2024	<p>Concernant le tracé :</p> <p>A l'Est : le tracé proposé n'a que peu d'intérêt pour les habitants de l'Ouest Lyonnais :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C'est aujourd'hui la correspondance vers Gorge de Loup et la ligne D, permettant de rejoindre facilement et rapidement une grande partie de Lyon qui est largement à favoriser. Ne pas avoir accès à cette ligne transversale directement est très pénalisant. - Faire un décroché par Confluence rend le trajet très long sans apporter de correspondance significative, la variante au niveau du Cours Suchet est plus courte pour rejoindre Perrache que la variante rue Montrochet ; mais comme le montre l'analyse multicritère P48 du dossier de concertation, cette option Suchet paraît bien trop complexe. 36 minutes avec 1 correspondance pour rejoindre Part Dieu. C'est à peine mieux que le trajet actuel via l'utilisation du C24 et des métros (D et B) (cf. P51 de la concertation). De plus, rejoindre la ligne D demande une correspondance supplémentaire via la ligne A. - Le raccordement à Perrache, où la correspondance T2 sera supprimée pose aussi de grandes questions. Pourquoi les usagers du T2, à minima dans la zone Grange Blanche-Perrache n'ont pas été interrogés dans cette concertation alors qu'ils seront également impactés ? - La comparaison avec le Metro E, rappelé dans le dossier de concertation avec une correspondance à Bellecour pour récupérer le Métro A et D, et un prolongement envisagé directement vers Part Dieu est sans commune mesure avec le projet proposé aujourd'hui qui n'autorise aucune évolution à l'Est mais dégrade au contraire les temps de parcours (et lèse les usagers du T2). <p>Pourquoi aucune autre solution n'a été envisagée pour rejoindre un autre point de correspondance que Jean Macé, par exemple :</p>

o rejoindre directement l'arrêt Place Jean Jaurès depuis la rue Montrochet ; cette option permettant de conserver le T2 en place et permettant de rejoindre Part-Dieu sans doutes plus rapidement, une nouvelle correspondance T10 pouvant être envisagée, etc. ;

o rejoindre directement Bellecour avec TEOL, via l'ouest de la place Carnot, permettant là aussi de conserver T1 et T2 à Perrache, d'avoir une correspondance à quai avec la ligne A à Perrache, avoir une correspondance avec la ligne D sans rupture de charge, voire d'envisager un prolongement avec le projet T8 disparu.

A l'Ouest :

- le tracé par Joliot-Curie sans station intermédiaire est au mieux une provocation... cette aberration rappelle l'absence de station sur T1 entre INSA Einstein et IUT Feysine, conduisant à la construction d'une station Croix Luizet. La pente sur Joliot-Curie étant importante, l'implantation de cette station est à définir dès aujourd'hui.

Des expropriations non prévues au PLU-H sont également nécessaires pour cette variante qui rend sa réalisation complexe, notamment sur le bas de la rue où l'insertion paraît très incertaine.

- le tracé en boucle par Libération est totalement illisible, formant une boucle qui rend l'exploitation de la ligne très complexe (pas de remisage en terminus, etc.) et plus cher que la variante en voie double sur Charles de Gaulle (cf. cahier technique p21, 25M€ d'écart tout de même). Cette variante en voie double « non retenue » est très intrigante au regard des emprises prévues au PLU-H sur Charles de Gaulle et sur la Route de Brignais et du coût moindre.
- l'étude de report de la circulation n'est présentée que de manière très succincte dans l'annexe technique, cette partie ne paraît pas finalisée et ne permet pas de juger des impacts négatifs sur la vie de l'ensemble de la zone une fois le projet tramway inséré. Il ne semble pas y avoir de chiffre des impacts des requalifications et des « préservations » de rues avoisinantes.

A l'heure actuelle, le projet semble bloquer l'ensemble des habitants situés au-delà des esses dans Francheville à l'Ouest.

- Aucune solution n'est proposée pour comprendre le fonctionnement du PEM Alaï, avec sur ce point une volonté affirmée de ne pas construire de P+R à Alaï lors des présentations aux réunions de concertation; le fonctionnement et le rabattement du PEM n'a pas été réellement étudié comme le confirme le dossier de concertation P54 où la zone Alaï n'est qu'une zone de passage.
- La question de fond semble donc pourquoi ce terminus à Alaï ? Point hérité du Métro E et qui a toujours fait l'objet d'interrogation :

o Pour être efficace, il semble indispensable de prolonger ce projet vers Francheville immédiatement, avec la construction d'un PEM à l'extérieur de la démarcation formée par le ruisseau de Charbonnières. Ce prolongement permet potentiellement de réaliser un nouveau dépôt, dédié pour cette ligne qui disposera de toute façon d'un matériel roulant dédié aux vues des contraintes de la ligne avec sa très forte déclivité ;

o Une autre alternative est de prévoir un tracé vers le Nord après Libération, comme discuté lors de la seconde concertation Métro.

En conclusion :

- Le rejet de la majorité actuelle de la Métropole pour réaliser un projet de Métro rappelle fortement le même contexte qu'il y a 40 ans, où l'opposition écologiste était contre la réalisation de la ligne D (voir « Les charmes de Maggaly » de René Waldmann).

Ce choix de tramway enterré sous la colline de Fourvière interdira dans le futur la réalisation d'un autre mode de transport souterrain (car déjà transpercée par les tunnels autoroutier et ferroviaires et où un nouveau franchissement n'est pas possible), bloquant ainsi l'accès au plateau du 5ème et au reste de l'Ouest Lyonnais.

La réussite de la ligne D est incontestable, les chiffres de fréquentation parlent d'eux même. Que diront les futures générations de ce projet ?

- Ce projet est très largement moins capacitaire et moins rapide que le projet initial de métro, ne permettant pas de rejoindre rapidement la ligne D ni la Part Dieu même dans un futur lointain, et ne traitant pas les problèmes rencontrés au quotidien par les usagers de l'Ouest Lyonnais bloqués derrière les esses.

24/01/2024	<p>Le TEOL n'apportera rien aux habitants de l'Ouest Lyonnais, et encore moins au Tassilunois. Tassin possède déjà de nombreuses lignes de bus et le tram n'apportera pas de solutions supplémentaires. Seul le projet de Métro E pouvait faire la différence, et aurait pu convaincre les habitants de laisser leur voiture à la maison pour prendre les transports en commun. Le métro apportait une vraie réponse aux problèmes de circulation de Tassin. Pas le TEOL. Plutôt ne rien faire que de mettre en place un projet qui compliquera encore plus la circulation (notamment en passant des grands axes comme la rue Joliot Curie en sens unique) et la vie des riverains.</p>
24/01/2024	<p>TEOL est un projet non viable pour 2 raisons essentielles : 1) nombre d'usagers transportés insuffisant / besoin de l'ouest Lyonnais et 2) les passages en surface vont entraîner une limitation des voies de circulation qui sont déjà très, trop engorgées d'autant que les voies de mobilité douce ne vont sans doute pas aller en diminuant. Seul un métro tel que le projet du Métro E, peut répondre intelligemment aux enjeux circulatoires de façon apaisée des prochaines décennies (ne refaisons pas les erreurs des projets de l'horloge, de la rue de la République ou de la rue Victor Hugo.....)</p>
24/01/2024	<p>Il y a urgence à créer un vrai réseau de transport en commun qui relie la banlieue ouest à Lyon 5 et au centre de Lyon. Cela devrait être la priorité pour protéger l'environnement et permettre une vraie mobilité pour les citoyens. Regardez les plans de développement de la RATP, pendant qu'à Lyon le SYTRAL ergote, et n'avance pas. Soyez ambitieux pour vos concitoyens ! ce sont des investissements utiles et nécessaires qui amélioreront la vie des Grands Lyonnais</p>
24/01/2024	<p>Il est temps d'agir si nous voulons garder la ville accessible et éviter les trajets en voiture qui engendrent une pollution non seulement écologique mais également de l'esprit</p>
24/01/2024	<p>Le projet TEOL est une bonne chose pour l'Ouest lyonnais. Et sera réalisé bien avant un métro E et moins cher. L'option b) est préférable car elle permet de laisser la rue Joliot Curie à double sens. L'option par la rue Montrochet est à privilégier car elle permet d'aller en plus à Confluence et ne fait perdre que le temps d'un arrêt (deux minutes). (Et est moins coûteuse).</p>
25/01/2024	<p>Merci d'avoir pris en compte les besoins de l'ouest de Lyon. Nous n'avons à ce jour aucune ligne forte pour desservir notre quartier. Ce projet est satisfaisant car il permet une solution implémentée rapidement par rapport au long et coûteux projet de métro. Je demande la création de stationnement vélo sécurisés dans les stations enterrées du tramway.</p>

25/01/2024	<p>Oui à Charcot provinces, oui à passage par confluence, oui à étape par libération en surface. Je trouve que ce projet est une aubaine pour l'ouest lyonnais et les habitant.es du 5eme. Vite ! À l'œuvre...</p> <p>Solidarité (on utilise pas tout le budget sur un seul projet), santé et sécurité (on diminue l'usage de la voiture en ville : chaleur, pollution, danger pour les piétons), fiabilité et rapidité (on utilise un transport à horaires réguliers). On y va !</p>
25/01/2024	<p>Je tiens à mettre en lumière la nécessité pressante d'améliorer la mobilité douce à Tassin. Il est étonnant qu'une métropole telle que Lyon ne modernise pas son réseau de transport pour rester compétitive en France et en Europe et l'importance d'un réseau de métro efficient pour répondre aux besoins croissants en terme de mobilité. Même des villes de plus petite envergure en Espagne disposent d'un réseau de transport plus développé, offrant des déplacements plus rapides au sein de leurs agglomérations. Cette disparité souligne la nécessité urgente d'actions concrètes pour moderniser et étendre le réseau de transport lyonnais. Le tramway ne pourra être à la même hauteur qu'un métro qui pourrait s'entendre jusqu'au beaujolais. et accroître l'économique et les déplacements.</p> <p>Je souligne également que actuellement, la rue réservée aux bus en direction de Montriblond présente des déficiences notables en matière d'accessibilité pour rentrer à Tassin même pour les piétons, les cyclistes et trottinettes en dehors des heures de service du métro. nous obligeant à attendre 6h du matin. même pas une option de bus de nuit et disponible pour rentrer à Tassin à croire que tout le monde à des emplois de 9 à 17h . l'incitation au report modal n'est pas efficiente.</p>
26/01/2024	<p>Très favorable à la création d'une voie TRAM depuis Alaï et en direction de Lyon, je choisi l'option B qui permettra d'irriguer le centre de Tassin la demi-lune et sera plus facile à rejoindre depuis les communes de Charbonnières ou Marcy l'Etoile. En ce qui concerne le passage de la Saône, je suis partagé entre les deux options qui présentent chacune des avantages. Dans tous les cas, cette création de voie de Tram devra être associée à un itinéraire vélo vers le centre ville sécurisé et rapide et devra permettre de stationner son vélo de manière sécurisée (P+R vélos à Alaï). Ainsi un accès depuis Marcy l'étoile/Charbonnières/St Genis/Tassin via la D30 en créant la VL10 est intensément attendu ; le trajet actuel sur la route de Sain Bel étant particulièrement non sécurisé.</p>
26/01/2024	<p>Le projet du tramway sémi-enterré ne répond pas vraiment aux attentes des habitants de l'ouest lyonnais qui demandent de rejoindre plus rapidement le centre de Lyon, cad la presque île au niveau de Belkecour et avoir une liaison avec La Part Dieu. A la place on leur propose d'aller à Confluence !</p> <p>Mon souhait un transport qui soit plus efficace que ce qui existe déjà, pour le plateau du 5ème le bus C21, au niveau rapidité, fréquence, confort. Une fréquence en particulier le soir, les week-ends ou vacances scolaires où les délais d'attente sont trop importants et nous incitent à utiliser notre véhicule personnel.</p>

26/01/2024	<p>La seule solution c'est le métro. Le tramway est dangereux, lent, laid, bruyant, prend de la place, a une cadence insuffisante. Autant rester en voiture, on ira toujours plus vite que ces tram, même si c'est encore plus encombré. Le écologistes arrêtent tous les projets de métros et ensuite ils nous donnent des leçons d'écologie. Bel exemple de contre productivité...</p>
26/01/2024	<p>L'ouest lyonnais est actuellement complètement dénué de proposition de transport en commun. Depuis Craponne, 3 lignes de bus (73, C24 et 2EX) pour une seule et même destination : Gorge de Loup. Il faut donc plusieurs correspondances et un temps rédhibitoire pour rejoindre les centres névralgiques de Lyon (Part Dieu par exemple). Par ailleurs, les trajets en voiture sont difficiles aux heures de pointe, et nul doute qu'un transport en commun efficace rencontrerait un grand succès, en particulier pour les trajets domicile-travail vers Lyon.</p> <p>Les expériences récentes montrent qu'un tramway est très vite saturé et ne peut à lui seul désengorger une partie aussi peuplée que l'ouest lyonnais (cf. T3, saturé dès son ouverture). Un tramway est à peine plus efficace qu'un bus et subit finalement aussi les aléas de circulation (quand un carrefour est bloqué, le tram non plus ne passe pas). La seule vraie solution efficace, permettant aux habitants de l'ouest lyonnais de rallier Lyon dans des conditions susceptibles de leur faire abandonner la voiture (nous ne demandons que ça, la planète aussi), consiste à créer une ligne de métro (projet Métro E par exemple), ou une prolongation du métro A. Le TEOL ne suffira pas, surtout s'il n'est pas en voie souterraine pour la traversée de Tassin. De même, son arrivée à Perrache va saturer cet échangeur et immanquablement ralentir le trafic, les correspondances et donc l'efficacité globale de l'offre TCL, pouvant inciter les usagers à reprendre leur voiture (un comble !).</p> <p>Concernant le choix du trajet, si TEOL est retenu (a priori contre l'avis des habitants de l'ouest lyonnais qui semblent souhaiter un métro en majorité), le tracé par Confluence semble plus pertinent puisque cela permettrait de rallier le centre commercial sans correspondance et offre un lien facile vers le sud de Lyon (Gerland par exemple).</p> <p>En conclusion, ce projet TEOL nous semble clairement manquer d'ambition, ne permettant pas de désengorger l'ouest lyonnais ni d'inciter les gens à ne plus prendre la voiture pour rallier le centre de Lyon, alors que les habitants ne demandent qu'à trouver une solution via les transports en commun. Un métro serait incomparablement plus performant et permettrait un vrai désengorgement à long terme. Dans une hypothèse de tramway, il faut absolument maximiser la proportion de trajet souterrain, ce qui n'est malheureusement pas le plan actuel, avec un parcours en surface à Tassin.</p> <p>Que ce soit un métro ou un tramway, une prolongation jusqu'à Craponne est indispensable !</p>

26/01/2024	<p>Je ne comprends pas cette acharnement à faire un tramway à Tassin, ne serait-ce pas que Pr s opposer à un maire qui n'est pas de votre parti ... politique politicienne, quelle bêtise. Vous ne sortez pas grandis de cette obstination , Et prétexter le coût des travaux...c'est prendre les gens pour des idiots, le plus coûteux ne sera-t-il pas de percer la colline du 5ème?</p> <p>A Tassin tout est plat , les rues sont en ligne droite, ce sera techniquement plus simple.</p> <p>J'ai fait le trajet St Genis les Ollières / Perrache pendant 7 ans en pestant sur le manque de transport en commun adapté qui obligeait à prendre la voiture et les bouchons. Les études ont été faites par la précédente équipe municipale, il ne vous reste qu'à prendre le relais, pourquoi s'y opposer, Là aussi pas le même bord... Ouvrez les yeux, vouloir marquer votre empreinte ce n'est pas prendre le contre-pied des autres tendances politiques , Vous allez encore plus compliquer la vie des gens.. est-ce comme ça que vous voyez l'intérêt du bien-être de vos administrés..</p> <p>J'aurais d'autres choses à écrire mais à quoi bon , vous ne tenez pas compte de l'avis des habitants... c'est de l'autoritarisme.</p> <p>J'ajoute à ce message une photo de 1976...Le métro ligne A.. quel engouement à l'époque.. si cela pouvait vous inspirer,</p> <p>Et n'est-ce pas devenue la ligne la plus empruntée...</p> <p>Je suis Lyonnaise née à l'hôtel Dieu en 1957 et je ne me suis jamais éloignée de ma ville.</p>
26/01/2024	<p>Il ne suffit que de quelques mois de vie dans l'ouest lyonnais pour constater la criante insuffisance des liaisons avec Lyon : les transports en commun par ailleurs bondés n'offrent aucun accès direct autre que Gorge de Loup, et les axes routiers sont totalement saturés, par le nord (tunnel de Fourvière) ou par le sud (A450), sur les horaires compatibles avec les heures de bureau.</p> <p>Il est tellement regrettable d'avoir renoncé au projet de métro au profit d'un tramway ! Un métro est totalement indépendant des aléas de circulation, ce qui autorise une plus grande vitesse et une fréquence plus élevée : il est donc plus efficace pour gérer des flux importants de voyageurs et permet d'arriver plus vite à destination. Au vu du nombre de personnes qui n'attendent qu'une solution directe et efficace pour rallier Lyon et laisser enfin leur voiture au garage, il est clair que le métro constitue une solution largement préférable, davantage à la hauteur des enjeux de mobilité et reflétant mieux le rayonnement et le dynamisme que l'on est en droit d'attendre d'une ville comme Lyon.</p> <p>Par ailleurs, le tracé manque d'ambition : en se limitant à Alaï, il ne résout que partiellement l'isolement des communes plus éloignées que Tassin, qui restent dépendantes de nombreuses correspondances pour rallier leur destination lyonnaise finale.</p> <p>S'il n'est pas possible de remettre sur la table le projet de métro, il ne reste qu'à chercher à optimiser autant que possible le tramway :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximiser les tronçons enterrés, de façon à limiter les contraintes liées au partage de la voirie ; - Privilégier le tracé par Confluence, pour desservir au mieux le sud de Lyon ; - Mettre en œuvre au plus tôt un prolongement jusqu'à Craponne ou Brindas, pour désenclaver les communes au-delà de la "première couronne" lyonnaise.

27/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Je ne comprends vraiment pas pourquoi vous avez abandonné le projet de metro E. Il y avait un tel consensus, transpartisan. La majorité des élus de gauche et des electeurs de gauche étaient favorables à ce projet. La concertation menée en 2021 a egalement prouvé que bcp de Grands Lyonnais soutenaient ce projet. (D ailleurs que reste t il de cette concertation? Tous les projets annoncés ont été abandonnés. Comment faire confiance aux opérations de concertation?)</p> <p>Pourquoi avoir abandonné le metro E, qui paraissait tellement évident ? Les raisons budgétaires évoquées sont elles fondées? Est ce la vraie raison? Si le motif de cet abandon réside dans une posture polticienne, par principe d opposition, alors c est vraiment très triste, "petit", et tellement dommage pour notre Metropole. C est un manque d ambition evident, un manque de vision flagrant en terme d aménagement, d environnement et developpement urbain. Le tram express sera sans doute vite saturé et la faible fréquence sera peu incitative (par rapport à un métro).</p> <p>Je ne veux pas faire de politique politicienne. Mais je pense que cet abandon est une erreur stratégique pour la majorité actuelle sur le plan électoral.</p> <p>Malheureusement c est surtout dommage pour nous tous. Car par ce mauvais choix, vous limitez l essor demographique, le confort de vie des habitants, la qualité du réseau TCL. Et avec un metro E, vous auriez eu davantage d impact sur la congestion et pollution liées au trafic automobile. Bref, dommage dommage. Mais la pilule a du mal à passer. Cordialement</p>
27/01/2024	<p>Bonjour membres du Sytral,</p> <p>Etes-vous venus une seule fois à Tassin NON</p> <p>Connaissez-vous le chemin de la Raude NON</p> <p>Ce chemin étroit, construit de part et d'autre avec le nouveau parc des Maraîchers ça parait insensé, voire de la folie de faire passer un Tramway sur cette voie !</p> <p>On voulait le métro E, si c'est pour avoir un tramway sur Tassin (mode de déplacement AERIEN) avec la circulation qu'il y'a déjà sur cette commune, on préfère NE RIEN AVOIR et on ferait des économies. On a le C21 pour aller à Perrache.</p> <p>Pourquoi c'est AERIEN sur Tassin et non pas SOUTERRAIN comme sur LYON 5ème ?</p>
27/01/2024	<p>Une nouvelle fois le dogmatisme de la métropole, qui au passage fait une croix sur ses principes écologistes, fait son chemin. A Tassin, déjà très égorgée, réduire des voies de circulation pour un tramway serait ridicule. Sans compter le bazar immense pendant plusieurs années de travaux.</p> <p>Paris est capable de faire le Grand Paris Express largement sous terre et Lyon Métropole n'arrive même pas a faire quelques arrêts sous terre entre le 05eme et Tassin ! Un manque d'ambition et de vision désespérant pour des "décideurs" qui nous expliquent en permanence que leurs choix sont guidés par une vision a moyen-long terme (notamment sur le réchauffement climatique)</p>
27/01/2024	<p>TEOL n'apporte rien de nouveau. Il ne nous fera pas gagner de temps : actuellement les bus en direction de Gorges de Loup et le métro D sont efficaces.</p> <p>Le projet du métro, lui, était intéressant : rapidité, diminution des embouteillages, arbres et végétation conservés.</p> <p>Non, TEOL n'est pas une bonne idée !</p>

27/01/2024	<p>Pour une vision à long terme, et même si cela est plus couteux et long, il me semble plus pertinent d'investir dans une ligne de transport type métro E permettant de réaliser un axe efficace OUEST - EST au cœur de la métropole de Lyon via Bellecour et Part-Dieu puis l'est lyonnais. Cette démarche permettra de décharger nos lignes de métro et tramway (D, T1, T2, T3) actuelles tout en assurant une desserte efficace et rapide de l'ouest lyonnais pour l'avenir.</p> <p>Par ailleurs, il paraît évident que le TEOL dans son format actuel est inadapté avec une saturation de l'axe tramway autour de Perrache, impactant l'ensemble du réseau sans solution convaincante.</p> <p>Je note aussi la destruction d'un ensemble boisé par le percement du tunnel dont le débouché sur un pont au niveau de la presqu'île risque de poser des problèmes de circulation (parking rue Montrochet) et de sécurité (intrusions).</p> <p>Enfin, les perspectives d'évolution de la ligne vers du métro semblent compromises par ce même pont. Peut-on pour une fois éviter les erreurs de nos autres lignes de transports lourds et anticiper l'avenir.</p> <p>En conséquence, je me positionne contre ce projet.</p>
27/01/2024	<p>D'abord, ayant participé à la concertation Métro de L'OUEST Lyonnais de 2019, j'avais été sincèrement frappé par la très large approbation des participants des communes desservies de se voir ENFIN (!) raccordées au réseau Métro lyonnais (l'Option arrivée Perrache avait un peu déçu... car beaucoup souhaitait Part Dieu ; le projet avait été amendé en ces sens : une vraie concertation !).</p> <p>Lors du débat, avait été rappelé l'historique des études et de la construction de la ligne D vers Vaise/Gorge de Loup sous Fourvière. Je ne sais pas si beaucoup de Lyonnais la connait. Je pense qu'il faut la rappeler aussi à nos Dirigeant actuels. Ouvrez les yeux et mesurez les conséquences de choix faits aujourd'hui, au prétexte de "bonnes" raisons, mais qui hypothèquent définitivement le futur et vont à l'encontre de l'ambition.</p> <p>L'histoire de la ligne D donc : les concepteurs/ donneurs d'ordre de la ligne, mesurant le cout des travaux sous Fourvière et ayant pris l'option principale de desservir Vaise, ne voulaient pas renoncer à pouvoir desservir Point du Jour et Tassin ultérieurement. Ils avaient intelligemment (avis personnel !) prévu un embranchement (ferré, avec tunnel en bras mort sous Fourvière) sur la ligne actuelle permettant d'engager une future tranche de travaux sans interrompre le trafic... Cet embranchement a fait l'objet d'un renoncement pendant le chantier.... car certains ont préféré tenir un Budget et une date de mise en service... Il n'a pas été réalisé, cela ne s'est pas vu, tout bénéf en qqsorte à l'époque. Résultat : l'Ouest lyonnais a été sacrifié en 1991.</p> <p>30 ans plus tard, cette "pseudo-économie" de 1991 grève, il est vrai, le budget du projet de métro E et pèse de fait dans la décision de certains d'y renoncer aujourd'hui , malgré une concertation et un projet plébiscité en 2019.</p> <p>2022 l'approche pseudo-économie continue d'hypothéquer l'avenir, et on voit surgir ce Tramway</p>

	<p>semi-enterré ! Son tracé "en S vers Confluence" est bien loin de l'Ambition, son débit horaire sans commune mesure avec les Besoins de l'Ouest, son raccordement au Métro Lyonnais totalement oublié,... bref on croit rêver ! Et pourtant Vous faites semblants d'y croire ! Un développement d'infrastructure territorial sans Vision, sinon de limiter son budget d'investissement, va à l'échec dans la durée ! Et quand on relit l'histoire 30 ans (cf ci dessus) plus tard.... on ne peut que s'en mordre les doigts ! Si la Métropole Lyonnaise pense qu'elle n'a plus les moyens de son Avenir... ne faites RIEN plutôt que de gâcher cet argent public (sans ironie, c'est la conclusion à laquelle vous êtes vous même arrivés pour le téléphérique). On aura seulement perdu une mandature avant de réengager un vrai désenclavement de l'Ouest Lyonnais..... hélas ! Si ce n'est pas le cas, ayez le courage de développer une véritable infrastructure répondant aux Besoins, plébiscité par un vrai Débat Public celui de 2019, et cherchez les moyens de financement requis (France 2030, Europe,). Votre tramway est un gadget non-désiré ! Enfin, n'oublions surtout pas qu'il y a d'autre communes en attente dans l'Ouest, au delà de Tassin ! Et le déclassement du Tunnel autoroutier de Fourvière qui devrait pousser davantage de personnes vers de vrais Transports en Commun.... bref ayez de l'Ambition ! Désolé, les faits sont têtus, et l'histoire ne les oublie pas les erreurs se payent cash aussi ! Ouvrez les yeux !</p>
27/01/2024	<p>NON au tram en surface à Tassin, mais OUI au métro ou tram SOUS-TERRAIN à Tassin et jusqu'à Craponne ou Grezieu avec parking relais en début de ligne. Je suis contre le tram en surface à Tassin car la circulation en surface qui est déjà très importante serait saturée par l'ajout de voie de tram et la diminution de voies de circulation et donc un trafic en surface ralenti et par conséquent le tram en surface serait non seulement de faible capacité mais surtout très lent! Il faut au contraire un moyen de transport collectif à haute capacité, rapide et durable en sous terrain comme le métro qui désengorgera les communes desservies (en ajoutant une circulation sous-terrainne à la circulation en surface), et dont les ouvrages dureront plusieurs décennies comme le metro parisien (contrairement aux lignes de tram soumises aux éléments extérieurs et aux changements incessants en surface et pour lesquels il n'y a pas d'exemple historique qui a duré plusieurs décennies). Il faut aussi prévoir un parking relais en début de ligne à Craponne ou Grezieux, pour que les habitants de l'ouest lyonnais y déposent leur voiture qui leur aura permis de se rendre de leur domicile au parking relais en début de ligne, car sans possibilité de garer leur voiture les habitants de l'ouest lyonnais ne prendront ni le tram ni le métro, mais leur voiture pour se rendre jusqu'à leur lieu de travail où ils ont déjà l'habitude de se garer, car aucun transport collectif ne dessert les nombreuses communes de l'ouest lyonnais dans lesquelles ils résident ce qui les oblige à utiliser un moyen de transport individuel pour se rendre de leur domicile jusqu'à la ligne de transport collectif.</p>
27/01/2024	<p>Désengorger une ville de ses bouchons est une bonne idée sur le principe. Sauf que construire une ligne de tram peut provoquer jusqu'à l'expropriation de certains habitants qui se trouveraient sur le trajet (comme c'est le cas route de genas à Lyon !) ce qui est purement scandaleux ! D'autre part le tram ne fera que déplacer les bouchons et les accentuer un peu plus loin... Et pour info, malgré toute leur bonne volonté, tous les habitants des villes autour de Tassin et même ceux de Tassin ne peuvent pas forcément se passer de leur voiture (n'en déplaise aux eco) pour aller au travail donc il faut arrêter de fantasmer sur le tram-miracle. Donc Non au projet, que ce soit A ou B.</p>

27/01/2024	<p>Nous avons un projet de métro E qui nous désengorgeait la circulation sur l'ouest. Mais voilà des frais pour pistes cyclables ou autres ont parait-il mangé le budget. Sur Sainte Foy le tram ne nous sert pas à grand chose. Les lignes de bus quand tout fonctionne c'est bien et avec plus de possibilités.</p> <p>Je ne mettrai pas d'avis pour la partie Tassin ou Joliot Curie. car je vois que cela ne va pas améliorer la circulation de tous à pied, à cheval.... Bien que le but doit être d'arriver à Alai je pense.</p> <p>Par contre il me semble que Suchet pour accéder sans changement au T2 ou prendre le métro c'est plus logique. Sinon pour nous rien de changé pour aller à Montrochet.</p> <p>Nous préférons le bus si nous devons encore faire des changements.</p> <p>Donc voilà toutes les communes de l'ouest étaient d'accord pour le métro et ne semblent pas trop accueillir ce tram. Peu utile comparé aux nuisances occasionnées.</p>
27/01/2024	<p>Nous attendons depuis très longtemps ce développement structurant de l'Ouest Lyonnais et c'est avec un grand intérêt que je souhaite apporter une contribution. Habitant de Francheville je vais me concentrer sur l'impact que doit avoir cette nouvelle ligne sur cette ville et au delà.</p> <p>1 - Je choisis l'option B pour plusieurs points : moins d'impacts sur la voirie car un seul sens de circulation tram à intégrer sur la boucle finale.</p> <p>Prévision de l'extension vers Craponne plus intégrée avec le passage sur l'Avenue Charles de Gaulle.</p> <p>Une station de plus sur Tassin.</p> <p>2 - Il va être indispensable d'adapter le réseau secondaire pour converger vers ce nouvel élément structurant . Avant l'extension sur Craponne, il faudra dynamiser les lignes C24, C24E, 73 et 73E pour drainer efficacement les habitants des monts du Lyonnais qui peuvent laisser les véhicules au Tupinier.</p> <p>Il faut prévoir un accès rapide depuis Francheville le Haut, la ligne C20E est encore trop lente jusqu'à Charcot. Soit donner priorité aux feux à ces bus, soit développer une ligne spécifique (Findez-Alaï) pouvant également être empruntée par les collégiens de Bernardin.</p> <p>Ce pourrait être des bus plus petits, passant par la Route du Bruissin avec des arrêts à chaque passage entre Rue des Arpinières et Route du Bruissin. Pourquoi ne pas envisager un parc relais sur la route du Bruissin en amont du Findez pour la population descendant de Brindas ou plus loin.</p> <p>3 - Je suis opposé à toute forme de parc relais automobile à Alaï . Présence d'une école à proximité (j'étais opposé au TOP et son parc relais pour ces raisons de pollution). Les voitures doivent être garées bien en dehors des zones très urbanisées, et les lignes rapides de TC permettent de rejoindre TEOL (sans trop de voitures sur les voiries qui réduiraient</p>

	<p>immanquablement leur efficacité !) Oui au parc relais vélo sécurisé.</p> <p>4 - Il faut être capable de travailler avec la Région pour développer l'intermodalité avec le Tram-Train à Alai. On peut avoir depuis ce lieu la belle opportunité d'un accès rapide à métro D (TTEOL), métro A et B (TEOL). Il faut une tarification unique TCL sur le périmètre TCL, avec pourquoi pas, une notion de zonage comme le RER Parisien.</p> <p>Je n'ai pas de préférence particulière sur les options d'arrivée vers Perrache, L'option Cours Suchet a l'avantage d'être plus rapide pour atteindre Perrache puis Jean Macé, Evidemment l'autre option est plus rapide pour aller sur Confluence ! N'étant pas un fan des centres commerciaux je privilégierais l'option Cours Suchet.</p>
28/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Nous ne voulons pas de ce TEOL. Ce Tramway ne résoudra en rien la circulation de Tassin au contraire ça ne fera qu'engorger un peu + la commune déjà saturée. Nous voulions le métro E avec des voies enterrées. Nous avons déjà le C21 pour rejoindre le quartier de Perrache, ça nous suffit largement et le SYTRAL fera des économies.</p> <p>Pourquoi faire des voies ENTERREES sur Lyon 5ème et des voies AERIENNES sur Tassin ? C'est là que le bât blesse.</p> <p>Les travailleurs de tout l'Ouest lyonnais : Craponne, Francheville, St Genis les Ollières, Brindas, Pollionnay, Vaugneray voire St Martin en haut, Yzeron etc. continueront à prendre leur voiture.</p> <p>Dans un 1er temps il faudrait déjà prévoir des parkings relais immenses à l'entrée de Tassin mais où ? c'est bétonné de partout ...</p> <p>Merci de prendre en compte cet avis de beaucoup de Tassilunois.</p>
28/01/2024	<p>Résidant sur l'Ouest Lyonnais j'ai accueilli avec beaucoup d'espoir la réalisation du métro en 2019. Depuis plus de 30 ans, la densification urbaine, les caractéristiques géographiques et l'aménagement urbain historique ont fait de l'Ouest une zone pauvrement desservie en transport en commun. TEOL ne rattrapera pas ce retard et participera à cet appauvrissement. Les joutes politiciennes actuelles n'arrangent certainement pas les bonnes prises de décisions pour les habitants qui subissent au quotidien. Merci de prendre en compte leurs avis de résidents .</p>
28/01/2024	<p>Bonjour ,</p> <p>Après nous avoir fait rêver d'un métro sur dimensionné enfin un projet sérieux et raisonnable complémentaire des lignes de l'Ouest lyonnais qui peinent à se remplir !</p> <p>Donc allons-y et oublions tous les opposants habituels qui seront peut-être les premiers à l'emprunter.</p> <p>Cordialement</p>

28/01/2024	<p>Si je développe mon titre : je refuse de connaître plus d'encombres dans Tassin qu'il en existe actuellement, ce qui serait inéluctable si le projet TEOL tel qu'il nous est proposé voit le jour. En effet, chaque matin et chaque soir, la ville de Tassin connaît des embouteillages monstrueux avec les pollutions qui vont avec. C'est le métro tel qu'il nous était proposé avant l'arrivée de Monsieur Bruno Bernard ou au pire le tramway enterré à Tassin la demi lune qui conviendrait pour éviter toutes ces pollutions.</p>
28/01/2024	<p>En tant que franchevillois, je suis pour le projet TEOL qui est moins couteux et réalisable plus rapidement qu'un métro. je suis pour l'option b Libération à Tassin qui permet de desservir plus de tassilunois. Le passage à Perrache et le terminus à Jean Macé permettent de rejoindre plus rapidement les différents quartiers de Lyon avec les métros. Il est indispensable de ramener différentes lignes de bus et pistes cyclables vers Alaï. Une tarification unique TER et TCL est indispensable. La Métropole devrait être beaucoup plus agressive vis à vis du président de région qui refuse de coopérer avec la Métropole sur le TER alors que le Président de la République a fixé comme priorité le développement des TER dans toute la France. Le maire de Francheville qui est contre TEOL ne représente que lui-même, il s'oppose systématiquement à la Métropole et ne représente pas ses administrés qui souhaitent majoritairement pouvoir se déplacer en transport en commun</p>
28/01/2024	<p>Ce projet est adapté pour desservir la banlieue Ouest proche de Lyon. Il relie intelligemment des "pôles" à savoir Alaï puis Point du jour puis Sainte Foy (Saint Luc) puis la Confluence avec débouché sur le réseau de la ville de Lyon. A moyen terme il permettrait aussi de connecter Craponne. Financièrement c'est un bon compromis entre "rien" maintenant et un projet financièrement excessif "le métro"</p>
28/01/2024	<p>Bonjour Pourquoi continuer à supprimer des axes routiers dans l'ouest lyonnais déjà saturé ? Le métro trouvera un plus grand public sans sacrifier le peu de routes qui ne sont pas devenues des pistes cyclables</p>

28/01/2024	Je trouve la création de ce Tramway Express une très bonne idée qui aidera à désengorger la ville.
28/01/2024	<p>Ce TEOL est une opportunité pour la partie ouest de la Métropole et réduire le trafic automobile bien que lors de la présentation atelier du Sytral les experts reconnaissent que le trafic routier ne baissera pas (effet d'aubaine) , le TEOL ne sera pas suffisant , il faut l'accompagner par le Tram-Train Ouest Lyonnais (TTOL) avec tarification TCL et plus tard une prolongation ligne métro vers TASSIN Horloge via station gare de vaise ou gorge de loup.</p> <p>le dossier présente des grosses lacunes, d'abord le coût des travaux est très approximatif , par exemple le parc relais automobile à Alai est non budgétisé .</p> <p>Lors des réunions il est rappelé la difficulté de gérer 3 lignes de tram à Perrache d'où la forte probabilité de faire une seule ligne TEOL-T2 saint Priest – Alai et de la faire passer par CONFLUENCE.</p> <p>les rames de la ligne T2 ne sont pas homologuées pour le passage en tunnel il faudra surement les changer d'où cout supplémentaire (source intervention expert atelier Sytral) .</p> <p>La construction du pont est évasive, un pont sur la Saône et c'est tout ! la hauteur du pont devra être à hauteur minimum des 1er ou 2eme étage de immeubles coté balme Saône pour pouvoir laisser passer les bateaux dessous, structure du pont (béton ?) , aménagements autour du pont ? On doit profiter des travaux pour aménager l'environnement pour remplacer ce que l'on détruit, là aussi que du vague (passage piéton, vie animale, réduction bruit etc...)</p> <p>Sur la question de la faisabilité technique de mettre un tramway sur une pente de 8% dans un tunnel la réponse des experts lors des réunions a été du genre « on étudie avec le fabricant, on a bon espoir » surmotorisation ? cout supplémentaire ?</p> <p>Ce sera le 1er tramway en France avec la plus grande longueur souterraine, (1 km et plus) . Rien n'est dit sur la sécurité dans la partie souterraine (alimentation électrique dans le tunnel, intervention blocage rame dans tunnel, évacuation passagers comme dans le métro) .</p> <p>Coté ALAI , recours judiciaires possibles sur tracé entre la station libération et station Alai (passe</p>

	<p>trop près des immeubles ou maison) impliquant un retard dans l'exécution des travaux (théoriquement 2032 ?), solution mettre tout en souterrain ? Pour un Transport en commun OUEST lyonnais avec TEOL + TTOL + prolongement métro gare de vaise vers Tassin Horloge</p>
29/01/24	<p>Bonjour, Pour désengorger efficacement l'ouest lyonnais et le tunnel de Fourvière, il est indispensable d'avoir un métro à haute fréquence. Un tramway est beaucoup trop lent et perturbe énormément le réseau aérien (voitures, bus). Le ratio "coût tramway / nombre de voyageurs" est catastrophique ; contrairement au métro. De plus, un métro est une vraie vision à long terme en terme de mobilité et en terme d'écologie. Je préfère continuer à prendre le bus que prendre le TEOL.</p>
29/01/24	<p>Entre Alaï et Ménival, il faut impérativement faire un TEOL souterrain. Avec l'option B qui passe par Libération . Sinon , risque "d'explosion" de ce quartier avec partout des rues ou avenues qui deviennent à sens unique . Il ne faut pas oublier que c'est l'entrée et la sortie de LYON OUEST ! Sinon option B puisque l'option A est infaisable à cause de l'étroitesse du pont de chemin de fer</p>

29/01/24	<p>Pour la petite histoire, le nom de TEOL n'a pas été choisi au hasard. Jusqu'au 02/11/1954 le tramway St Just- Vaugneray, appelé aussi le tramway de l'ouest lyonnais (TOL) circulait sur voie réservée en site propre, il en existe encore quelques vertiges, notamment les piles d'un viaduc enjambant l'Yseron.</p> <p>Le matériel a été entièrement détruit (brulé) et l'infrastructure a disparu, mais c'était l'époque d'après guerre où cela coûtait moins cher de rééquiper les transports en commun avec des trolleys, eux mêmes vite remplacés par des autobus.</p> <p>De plus il faut savoir que les pétroliers et constructeurs automobiles américains, par l'intermédiaire de société qui leur appartenaient en sous main, rachetaient les réseaux tramways des grandes villes afin de mettre à la casse les véhicules pour les remplacer par des bus, alors que des sites propres existaient en grands nombres et que les trams PCC étaient beaucoup plus confortables. Après un long procès Général Motors a fini par être condamné en 1951 à une amende symbolique de.....5000 dollars. L'Europe a suivi le phénomène de casse tramway un peu plus tard, bien que Paris avait été en "avance ", si l'on peut dire, sur son temps. Quel beau progrès! Et quelle belle lucidité des politiques de l'époque!</p> <p>Puis Lyon a donc choisi le métro, malheureusement incompatible avec l'infrastructure ferroviaire classique. Si cela avait été le cas, les tramways auraient pu "faire" métro en centre ville et tramway , voir tram-train ailleurs. La municipalité de l'époque y avait songé, mais cela ne s'est pas fait. Boston, San Francisco, Bruxelles, Stuttgart et dernièrement Karlsruhe et Anvers l'ont fait. Pour ce qui est du TEOL, voilà ce que j'en pense:</p> <p>certes on peut vouloir un métro pour la proche couronne, mais je comprends nos habitants plus éloignés des centres-villes et proches banlieues qui demandent à corps et a cri leur tramway qui sera beaucoup plus vite construit et beaucoup moins cher qu'un métro tout en ne bloquant pas d'autres investissements de transport et tout en étant aussi performant, puisque les sites propres sont faciles à construire.</p> <p>Il serait bon qu'après une correspondance à la confluence "Hôtel de Région Montrochet "(de préférence à la "Place des Archives"), ce tram rejoigne les quais du Rhône, afin de desservir directement" Bellecour" en correspondance avec les métros A et D (sans aucun autre arrêt pour avoir un effet métro de Bellecour à Alaï), et puisse rejoindre l'infrastructure du T1 dans la rue Servient par un franchissement du Rhône au niveau du pont Wilson, afin de faire terminus à la Part Dieu, ce qui permettrait enfin d'avoir une liaison directe et rapide "Bellecour- Part Dieu , et autant que possible, il suffit d'une volonté politique, coté Vilette de la gare, en correspondance (véritable) avec les trams T3 et T4, ce qui éviterait de traverser à pieds cette sacrée gare de la Part Dieu bourrée de monde, parcours obligé par de nombreux usagers, malheureusement et qui est un problème qu'aucune autorité jusqu'à présent n'a résolu!</p> <p>Je pense en effet que sur le cours Charlemagne, la lenteur engendrée par l'emprunt d'un trop grand nombre de lignes de tramways (T1, T2, TEOL) et par la desserte d'un nombre trop important de stations, ne contribuerait pas à l'efficacité du nouveau système, à partir du moment où les habitants de l'ouest lyonnais veulent se rendre au centre de Lyon en un temps appréciable,</p> <p>et donc qu'il faille faire circuler sur l'axe nord-sud ce tram, bien sûr en site propre directement du sud de la presqu'île à Bellecour.</p> <p>Enfin pour finir, j'insiste sur cette liaison Presqu'île Part Dieu, car les métros commencent à être saturés en centre ville, de plus cette liaison est facile à effectuer.</p> <p>Bruno Vergier, passionné par le sujet.</p> <p>Bruno Vergier</p>
29/01/24	<p>Bonjour,</p> <p>globalement favorable avec le projet : le raccord Cours Suchet me paraît plus intéressant en terme de connexion, une arrivée place des archives étant à mon sens pratiquement un lien avec le Métro A.</p> <p>Le débat sur d'éventuels parkings relais me paraît un peu surfait : il serait préférable de voir la création de nouvelles lignes de Bus alimentant le terminus. Un tramway impactera forcément le trafic automobile, mais son passage est aussi lié à une ambition de baisser ledit trafic! On ne peut pas tout obtenir, il suffit de constater "l'apaisement" que le T6-Sud a provoqué autour de Mermoz, bien entendu une fois les travaux finis.</p> <p>Eu égard à la densité de population actuelle des zones traversées, c'est un projet plus rationnel qu'un métro qui devrait passer sous la Saône.</p>

	<p>Un nouveau pont sur la Saône serait une belle opportunité pour les autres mobilités douces que sont les piétons et les vélos, comme le pont Raymond barre (Musée des Confluences <=> Gerland) qui est très apprécié, quel que soit votre façon de l'emprunter.</p>
29/01/24	<p>Avec le prix de toutes les études faites depuis plus de 25 ans, cela suffit. Tout le monde était d'accord pour un métro jusqu'à l'arrivée des écologistes à la ville et à la métropole. Et pourquoi pas un tunnel doux sous terrain rien que pour les vélos !</p>
29/01/24	<p>Pour moi il faut privilégier l'attractivité de cette ligne. les 4 minutes théoriques entre Montrochet et Suchet deviendront en pratique 5 à 6. Pour que ce projet puisse attirer des personnes qui se déplacent tous les jours, il faut donc passer par Suchet. Par ailleurs je m'interroge sur la viabilité du tronç commun avec T1 et T2. Une solution présentée ici serait de traverser la presqu'île en viaduc parallèle aux voies sncf pour rejoindre Jean Macé par un viaduc sur le Rhône. Cette solution permettrait réellement de faire gagner du temps à ceux qui traversent la ville.</p>

29/01/24

Au regard de sa couverture territoriale, la Sauvegarde de la Vallée de Francheville (SVF) ne se prononce que sur la portion Menival/Alaï du tracé TEOL en prenant en compte ces 3 hypothèses à l'horizon 2032, hypothèses pour lesquelles notre association a milité depuis longtemps et militera encore avec pugnacité :

- 1- Fréquence en pointe de 15mn pour chacune des 3 lignes de Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) dont l'une passe déjà par Alaï (ligne Brignais-Lyon).
- 2- Tarification unique des transports en commun Lyonnais (et non une carte unique pour différents tarifs) enfin à disposition des citoyens,
- 3 - Renforcement/ aménagement pertinent du réseau de surface (Bus, Voies Lyonnaises, Parkings, etc.) concomitant au projet TEOL.

Sur cette base, nous prenons ces 3 positions concernant :

- A - INTERMODALITE AVEC TTOL (Tram-Train de l'Ouest Lyonnais) :

La SVF constate que le projet TEOL évoque de façon marginale cette intermodalité alors que celle-ci devrait à notre sens être au cœur de la conception de son terminus ALAI (en attendant l'extension ultérieure vers Craponne qui nous paraît inéluctable). Une ambitieuse gare mixte TTOL/TEOL à Alaï sera en effet pleinement attractive, par exemple pour assurer la liaison entre le Sud-Ouest Lyonnais (Brignais, voire demain Givors) et le quartier Confluence.

Et puisque TTOL, c'est 3 lignes de Tram-Train, la volonté de servir au mieux les citoyens dans un futur décarboné devrait s'imposer aux clivages politiques. Avec un peu d'audace, nous militons pour soulager le tunnel des 2 amants, en sus de son futur doublement, en raccordant la gare de Tassin à ce futur pôle intermodal d'Alaï (1 ligne désaffectée existe déjà). Une partie du trafic des lignes de Lozanne et St Bel pourrait ainsi bénéficier aussi de la desserte TEOL.

2/ PORTION MENIVAL - ALAI : option à choisir entre suivre Joliot-Curie ou passer par Tassin-Libération :

Après analyse du dossier technique (Sytral-TEOL-DC-A3-web_PARTIE1/pages 41 à 43), la SVF considère que l'option B (boucle à voies uniques desservant Libération) est à privilégier : Elle nous apparaît plus cohérente avec les priorités aux Transports en Communs que la SVF soutient :

- o Préservation intégrale, voire renforcement, de la plateforme Bus sur Joliot-Curie permettant de rejoindre efficacement le métro D non desservi par TEOL.
- o Partage de voiries (route de Brignais, avenue CDG) propice à réduire le trafic routier, en particulier poids lourds, empruntant le Chater pour relier M6 ou TEO.

La station Libération sera un point d'accès TEOL significatif (+5000 voyageurs / j) à privilégier par rapport aux 2 mn de trajet supplémentaires vers ou depuis Menival. Tassin bénéficiera alors enfin d'une véritable alternative à l'automobile pour rejoindre rapidement les quartiers Sud de Lyon.

3/ PARC RELAIS AUTO au futur pôle d'échange d'Alaï ?

En cohérence avec notre position sur l'intermodalité TEOL/TTOL, l'implantation d'une gare « sur les fondations » de l'actuelle « Halle aux chaussures » s'impose pour minimiser l'impact de la rupture de charge avec le ou les tram-trains et les bus.

Nous sommes opposés au Parc Relais AUTO à cet endroit. Il générera un appel de flux automobile peu compatible avec l'exiguïté du site d'Alaï et le flux routier actuel du Chater/route de brignais/Charles de Gaulle (Poids lourds notamment). Convier l'automobiliste à venir se garer à ALAI entre à notre sens en contradiction avec la fluidité requise des rabattements Bus (gare routière majeure à accoler à la gare TEOL/TTOL), vélo (Parc relais VELO de grande capacité à prévoir) et piétons.

Du point de vue du stationnement automobile, il nous semble donc préférable de prévoir des parkings en limite des zones de forte densité urbaine (le Tupinier pour l'Ouest, Beaunant/Orme pour le Sud). La rupture de charge induite sera alors acceptée sous condition d'un renforcement des lignes Bus (C24, bus73 pour l'Ouest et bus14 + C20 pour le Sud (avec une véritable

	plateforme dédiée sur le Chater)) desservant et reliant efficacement les quartiers de l'ouest de la métropole vers ce futur pôle majeur TEOL/TTOL d'Alaï, et plus globalement toutes les stations TEOL.
30/01/24	Le tracé est très intéressant pour relier Tassin au centre-ville mais le passage par Perrache pour terminer à Jean Macé semble lent pour pas tellement d'avantages. Perrache est surchargé et insalubre et ça ne sert pas vraiment de relier le TEOL à Jean Macé plutôt que Part Dieu. Il faudrait plutôt envisager d'emprunter le tronçon du T1 en modifiant celui-ci pour que le TEOL soit en express jusqu'à Part Dieu avec éventuellement un arrêt à la Guillotière pour une correspondance avec le métro. Il faudrait donc aménager les stations avec une 3e voie comme sur le T3 pour permettre ax rames d'aller plus vite.
30/01/24	Bonjour, Habitante de Lyon, rue Joliot Curie, je suis contre ce projet. La rue Joliot Curie est déjà très embouteillée donc je suis contre un mode de transport aérien et pour un mode de transport souterrain. Nous avons besoin d'un mode de transport qui desserve plus rapidement le centre ville de Lyon : Bellecour ou Part Dieu. Le projet du métro E était beaucoup plus adapté. Pourquoi ne pas prolonger la ligne de métro D jusqu'à Alaï ? Un terminus à Confluence signifie qu'il faudra prendre un deuxième tram pour rejoindre une ligne de métro, quelle perte de temps ! Le but de ce tram n'est-il pas de faire gagner du temps ? Dans ce cas-là, il serait plus judicieux de proposer comme projet un métro qui desservirait d'autres arrêts de métro, plutôt qu'un tram qui dessert un autre arrêt de tram.
30/01/24	Les habitants de l'ouest lyonnais sont contrainte d'utiliser l'unique ligne 2EX des cars du Rhône pour une liaison rapide dans un trajet pendulaire professionnel. Il est urgent de prévoir une liaison express vers le nouveau terminus du métro B St Genis laval, offrant une alternative. Actuellement la ligne 11 n'a plus aucune utilité à part servir de transport scolaire, ce qui n'est pas son objet initial. L'option d'un Tram est intéressante mais les temps de trajet annoncés ne le rendent pas viable pour travailler sur Lyon. Une extension du projet vers Craponne permettrait de palier aux problèmes de relief qui ralentissent fortement les transports en commun et il paraît indispensable de prévoir des trajets express jusqu'à Jean-Macé.
30/01/24	J'habite le quartier Libération à Tassin et je vais fréquemment à Lyon via le TER Tassin=>Saint Paul et ce en 9 minutes. Je peux ensuite très facilement prendre le Metro. Ce TER n'est jamais bondé. Je ne vois pas l'intérêt du TRAM qui va finir d'asphyxier Tassin. La circulation routière sera encore plus dense dans Tassin et l'avenue Charles de Gaulle sera perpétuellement embouteillée. Un projet de Métro serait bien plus réaliste car il permettrait aux automobilistes transitant par l'Ouest Lyonnais de poser leurs véhicules dans des parcs relais et de se rendre dans Lyon et ce avec un débit satisfaisant. Le projet du TEOL est un projet couteux et inutile.

30/01/24	<p>Ces 2 trajets sont inappropriés aux quartiers impactés. Le quartier est déjà saturé de voitures et en plus vous allez déduire par 2 les passages. Pour aller à AUCHAN, au Phare...vous faites comment? Le trafic du boulevard des Espérides amène un flot important de véhicules au carrefour de la rue Général Brossette. Les riverains pour rentrer chez eux vont être obligés de faire le tour du quartier, déjà embouteillé, à cause du sens unique. Si vous opter pour le trajet B le passage ne peut se faire que sous terre. Si vous n'en tenez pas compte le résultat sera catastrophique. Pour le trajet A il est plus facile et direct. Le seul problème est le passage de la rue Joliot Curie en sens unique ; pour les riverains c'est un vrai problème (ils vont être obligés de contourner et de grossir encore plus le trafic déjà existant). Conclusion: c'est un projet très cher pour un gain de temps presque inexistant ! IL serait plus judicieux d'améliorer le train-tram et d'arriver à Gorge de loup plus rapidement. IL suffit d'ajuster le nombre de rames aux heures d' affluence.</p>
30/01/24	<p>Bonjour, Selon mon avis, je trouve que le trajet par le cours Suchet est une option plus pratique pour accéder plus rapidement au centre ville de Lyon. De plus, l'option par Libération pour rejoindre Alai me paraît plus intéressante. Il serait bien de positionner un arrêt à proximité de la clinique Charcot. Cordialement.</p>
30/01/24	<p>Je trouve ce projet très intéressant pour enfin relier plus rapidement Lyon 5 au centre de Lyon. (non Gorge de Loup n'est pas en 10min en transports depuis Menival en tous cas pas aux heures de pointe , à 7h du matin impossible de monter dans un bus tellement ils st bondés) Mais je voudrais préciser ici que si cela se fait il est grandement préférable de relier directement Alai à Point du jour , l'option a, bcp moins impactante car moins urbanisée.</p>
30/01/24	<p>Bonjour, Une précision concernant la rue Joliot Curie. En cas de tracé B ou C, il est important de préciser que la métropole a l'intention de faire une voie cyclable probablement à cet endroit et que la rue sera en sens unique aussi. Le retrait du tracé A ne garantit pas le double sens de circulation automobile. À réfléchir...</p>
31/01/24	<p>J'habite Francheville et je constate que les élus métropolitains travaillent davantage à la limitation des déplacements qu'à la facilitation de ceux ci . Si je suis favorable au développement de mode transport alternatif à la voiture , ils ne pourront pas se substituer à la voiture pour de nombreux trajets et ne doivent donc pas être développer au détriment de la place des voitures qui sont d'ailleurs de moins en moins polluantes. Aussi , puisque la création d'un métro qui à mon sens est la bonne réponse à la problématique , n'est pas retenu , le tramway doit être souterrain jusqu'à Alai . Les personnes qui se déplacent le font pour aller travailler . Dans un couple , il est souvent impossible que les 2 travaillent à proximité de leur domicile. La politique conduite qui consiste à entraver les déplacements urbains conduit inévitablement , c'est peut être d'ailleurs le but , à la baisse de l'activité économique . Elle concoure également à la difficulté de recrutement de certains secteurs professionnels. Pour autant c'est bien cette activité qui finance les collectivités territoriales .</p>

31/01/24	<p>Je pense que compte tenu de la forte opposition de la commune de TASSIN il manque la variante 0 qui consiste à arrêter le projet à Menival</p> <p>En effet la piscine d'Alaï et Fancheville est déjà connecté au métro via la voie ferrée</p> <p>On aimerait un accord entre la Métropole et la Région pour un billet unique sncf-metro</p> <p>De plus le maintien du bus entre Alaï et Menival permet une liaison rapide pour ceux qui se rendent à Confluence</p> <p>Enfin il n'y a pas d'arrêt avenue De Gaulle, ni aux Battieres</p>
31/01/24	<p>Comme je l'ai dit lors de la réunion du 30 janvier, Je suis surpris qu'à 4 jours de la clôture de la concertation préalable on nous présente une variante qui ne figure pas dans les variantes soumises à discussion. Je demande l'avis de nos 3 garants.</p> <p>Cette variante d'après ce que l'on m'a dit aurait été écartée lors de la comparaison des variantes, puis réintégrée. Pourquoi alors ne pas réintégrer la solution enterrée pour la soumettre à la concertation.</p>
31/01/24	<p>1/ L'intermodalité avec le Tram-train (TTOL) :</p> <p>Une gare mixte TTOL/TEOL à Alai sera attractive, par exemple pour assurer la liaison entre le Sud-Ouest Lyonnais (Brignais, voire demain Givors) et le quartier Confluence.</p> <p>3 lignes de Tram-Train, la volonté de servir au mieux les citoyens dans un futur décarboné devrait s'imposer aux clivages politiques.</p> <p>2/ la portion Menival – Alai : option entre double voie directe ou boucle monovoie par Tassin/ Libération :</p> <p>je privilégie l'option B, boucle à voies uniques desservant Libération.</p> <p>Elle me semble plus cohérente avec les priorités données aux Transports en Communs</p>
31/01/24	<p>En tant que propriétaire foncier et commerçant exploitant sur la commune de Tassin (Auchan) nous alertons sur le choix des stations :</p> <p>En effet, dans le cas d'un tram en surface nous préconisons l'option A du tracé avec des stations localisées à Ménival et Alaï. Cette option permet de maintenir le commerce en place et limite les évictions nécessaires au projet tout en apportant une meilleure accessibilité pour la clientèle ainsi qu'un confort pour les riverains et usagers.</p> <p>L'option B nous apparaît uniquement pertinente en cas d'un passage en métro souterrain. En effet l'option B en version surface conduirait à une éviction qui pénaliserait le stationnement, de notre clientèle et les accès à notre supermarché de proximité</p> <p>Il faut également être vigilant sur la phase chantier en maintenant les circulations des axes forts.</p>

31/01/24	<p>En tant que commerçant exploitant sur la place st Luc, nous préconisons l'implantation de la station au niveau CHARCOT PROVINCES.</p> <p>La localisation de cette station nous semble pertinente : proximité avec les commerces et service (la centralité), accessibilité ; le tout sans nuire aux commerces en place et au stationnement qui permet justement au commerce de fonctionner.</p> <p>Il est important de préserver le parking de la place Saint Luc dans ses fonctions de stationnement de proximité aussi bien pour les riverains que pour la clientèle. En effet, 70% de la clientèle vient aujourd'hui en voiture d'où l'importance de faire perdurer le stationnement actuel et la rotation (étude menée en 2023).</p> <p>Nous sommes en outre contre l'utilisation de la place St Luc (exemple : occupation base vie chantier) pendant la phase travaux pour les raisons mentionnées ci-dessus.</p> <p>Fanny DELETRE - Société Auchan</p>
31/01/24	<p>Les impacts seront globalement négatifs.</p> <p>Mais pour aller au plus court :</p> <p>Inadaptation des liens avec les Transports Sytral existants (quid des jonctions TÉOL-T2, entre autre(s))</p> <p>Lourdes incertitudes sur le fonctionnement des rames sur pente du tunnel.</p> <p>Accroissement des saturations sur Perrache.</p> <p>Création de nuisances sur les jardins de Saône et pour les riverains.</p> <p>Nuisances accrues au niveau Montrochet.</p> <p>Destruction de la balme.</p> <p>Inadaptation des infrastructures sur Tassin.</p> <p>En bref une "alternative au Métro" dont on mesurera les incohérences majeures APRÈS-COUP.</p> <p>STOP à ce projet délirant et funeste.</p>
31/01/24	<p>T E O L</p> <p>Entre Perrache et le pont de La Mulatière, après la traversée de Lyon, le cours de la Saône traverse une zone verte et apaisée offrant un magnifique contraste avec le paysage urbain, en amont. Couper cette perspective par un pont, à 10 mètres de hauteur, au milieu des espaces verts de Confluence et des grandes balmes est très regrettable.</p> <p>Un tramway, circulant, en montée, à 40 Km/h, au dessus d'un plan d'eau sur lequel les bruits portent loin, n'a rien d'un « mode de transport doux ». C'est une agression sonore dans un environnement traversé par 2 lignes de tramway et une voie ferrée empruntée notamment par beaucoup de train de marchandises.</p> <p>Pour les habitants de Confluence qui ont accompagné avec passion l'élaboration de ce nouveau</p>

	<p>quartier, et qui y ont acheté leur logement avec enthousiasme, il est particulièrement déloyal de l'abimer avec ce projet.</p> <p>Ce beau projet de création d'un nouveau quartier au coeur de l'agglomération lyonnaise a été soutenu par une forte participation citoyenne. Dans cette période où nous cherchons à donner un nouveau souffle à notre démocratie, il est très décevant de dégrader ainsi ce que nous avons rêvé collectivement.</p> <p>TEOL doit emprunter la ligne des tramways T1 et T2 de Confluence à Perrache, puis pour traverser le Rhône. Tout en renvoyant à des études ultérieures, les documents de concertation indiquent que cette solution perturbera la desserte actuelle. Ce point doit faire l'objet d'études très précises, tout particulièrement pour le tronçon Perrache / Hotel de Région Montrochet. En effet, alors que le développement du quartier de Confluence n'est pas encore achevé, Ce tronçon est d'ores et déjà saturé aux heures de pointe. C'est d'autant plus préoccupant que la nouvelle ligne, conçue pour transporter des passagers entre la banlieue et le centre ville n'apportera aucune capacité supplémentaire sur le tronçon concerné. Après tous les aménagements faits pour éradiquer les automobiles dans le quartier, toutes dégradations des transports en commun serait particulièrement mal venues.</p> <p>En l'état, je suis totalement opposé à l'option Confluence.</p>
31/01/24	<p>Le projet TEOL est une opportunité pour transformer les voiries afin de favoriser toutes les mobilités douces (piéton, vélo, trottinette, transport en commun, ...) ainsi que végétaliser l'espace public dans l'objectif de créer une expérience d'usage des mobilités douces agréable et fiable : fréquence, rapidité, apaisement et lien social.</p> <p>-> SECTEUR LIBERATION, doit impérativement recevoir une station pour desservir ce secteur et renforcer les lignes existantes sans les remplacer. Ce quartier se développe et continu à se densifier (Immeubles d'habitations, bureaux, école Samuel Paty, collège Jean-Jacques Rousseau et commerces).</p> <p>-> CONNEXION AU TRAM-TRAIN, à Alaï est également un impératif pour offrir des destinations alternatives à Gorge de loup ou Perrache.</p> <p>-> TICKET UNIQUE TCL/SNCF, nécessaire entre le tram-train et TCL (Devrait d'ailleurs déjà être en place !).</p>
31/01/24	<p>La situation de la circulation dans l'ouest lyonnais est catastrophique. Il manque un vrai mode lourd de transport en commun. Seul le Métro E, avec une connexion directe à Bellecour et la Part-Dieu, ainsi que plusieurs parcs relais, pourrait convaincre les automobilistes de laisser leur voiture au garage et utiliser les transports en commun. N'oubliez pas qu'en dehors de la métropole, de Tassin ou Craponne, des milliers d'automobilistes viennent chaque jour des monts du lyonnais et traversent nos communes pour accéder à Lyon. C'est à l'ensemble de ces personnes qu'il faut penser, le territoire concerné par le métro E est bien plus large qu'on ne l'imagine.</p>

31/01/24	<p>La circulation en mode aérien du TEOL sur le territoire de Tassin va générer d'impossibles perturbations : les 2 voies de tramway dans l'avenue du général Brosset (2 et 3 voies actuellement), plus les voies réservées aux vélos, plus de larges trottoirs nécessaires ne vont laisser que très peu de place à tous les autres véhicules, y compris les autres transports en commun, les services d'urgence et les riverains, à moins d'exproprier à tour de bras et payer le prix en conséquence. Mêmes observations pour l'avenue Charles de Gaulle (2 et 3 voies actuellement), la route de Brignais (2 voies étroites actuellement), l'avenue Joliot-Curie (2 voies et un pont actuellement) et le chemin de la Raude (1 voie, une piste vélo et la présence d'un pote enfance actuellement). Cela conduira inévitablement à des mises en sens uniques, ce qui va considérablement perturber une circulation déjà intense et dangereuse, et qui ne sera que partiellement compensée par le tramway, qui n'a pas la capacité en passagers, ni la rapidité d'un métro.</p> <p>En conséquence, la mise en voie aérienne sur la commune de Tassin va se révéler couteuse, n'apportera aucune amélioration à la circulation des véhicules, et ne répondra pas du tout aux attentes des usagers de Tassin et des communes environnantes (Francheville, Craponne,...). Quant à la solution du trajet via les avenues Eisenhower et Joliot-Curie, il s'agit là d'un tracé qui évite soigneusement Tassin, et conduira à se déplacer pour venir prendre le tramway.</p> <p>Le seul mode acceptable et qui se rapprocherait au mieux des attentes des habitants de l'Ouest Lyonnais, dans la mesure où le SYTRAL refuse le principe d'un métro, est une mise en voie souterraine du TEOL depuis Ménival jusqu'à Alaï, via Libération.</p> <p>Enfin il conviendrait de chiffrer le bilan financier estimatif final de TEOL en incluant les études des projets abandonnés (métro, téléphérique), les indemnités d'expropriation à prévoir et les infrastructures à modifier. Ce bilan pourrait être comparé au coût d'un métro, et laisser la population décider, y compris les habitants de Lyon qui pensaient avoir un métro depuis Bellecour ou la Part-Dieu, et qui vont se retrouver avec un tramway depuis Jean-Jaurès.</p>
31/01/24	<p>Le Comité de quartier Provinces Chavril est une association d'habitants créée il y a 30 ans, et adhérente à l'UCIL.</p> <p>Le Conseil d'administration est très favorable à la création de la ligne TEOL.</p> <p>Ce projet semble globalement cohérent et quelques soient les options retenues à l'est ou à l'ouest, il sera très valorisant pour ce quartier populaire de Ste Foy.</p> <p>En effet, il présentera un intérêt important dans cette zone densément peuplée, pour les habitants du quartier mais aussi au-delà, en direction des quartiers du Vallon, La Plaine, Châtelain ainsi que la partie lyonnaise de la rue Cdt Charcot tant vers la Plaine que vers la cité universitaire Allix, Actuellement notre quartier est bien desservi en bus avec les lignes C20, C20E, 49, 90, et aussi la ligne 6. Cependant des éléments très positifs sont retenus en faveur de TEOL.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La prévision d'une amplitude horaire plus élevée qu'avec les bus. - Une fréquence très forte en particulier pendant les périodes de pointe (5 minutes). - La possibilité de se rendre rapidement à Perrache, et vers la Place J. Macé ou à partir de Confluence facilement vers Gerland et plus loin vers l'est et le sud de l'agglomération. <p>La possibilité d'un accès beaucoup plus aisé et rapide qu'actuellement vers Tassin, Craponne...</p> <ul style="list-style-type: none"> - On peut aussi espérer une diminution de la circulation de transit, les habitants de l'ouest de la métropole profitant d'une possibilité de déplacements plus rapides et efficaces que les seuls bus actuels. La liaison avec le TTOL à Alaï est aussi un point positif. <p>A propos de l'implantation de la station souterraine du secteur « Charcot », les membres du Comité n'ont pas un avis tranché sur ce point, des arguments positifs ou négatifs sont mis en évidence pour chacun des deux sites envisagés.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La différence de coût en fonction du besoin de créer un puits d'évacuation si la station est à la Salette est certes un élément à prendre en compte, la proximité des commerces de la place St Luc et la densité de population plus importante plaident aussi en faveur de la solution Provinces. - L'impact des travaux dans la vie du quartier n'est pas précisé dans les documents, à priori ils seront équivalents dans les deux cas, mais l'implantation de la base de vie sera peut être plus délicate du côté des Provinces. Par contre, le choix « Provinces » impliquera le réaménagement obligatoire du carrefour « Charcot- Bd des Provinces » et ce sera un point positif par rapport à la situation actuelle. <p>Cependant des points communs, importants, apparaissent quelque soit la solution choisie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La station créée est destinée à desservir les habitants de proximité et ceux qui peuvent s'y rendre facilement à pied, en bus ou vélo. L'accès pour les automobilistes est exclu car le

	<p>stationnement des véhicules est déjà saturé sur les deux secteurs envisagés et aucun stationnement supplémentaire, hormis en souterrain, n'est possible.</p> <p>- Dans les deux cas, cela imposera donc que le rabattement des lignes de bus soit organisé à proximité de la station et que des parcs à vélos soient créés.</p> <p>Le Comité reprend une proposition évoquée, la création d'une station vélo sécurisée en sous sol dans la « structure de la station » ce qui paraît possible compte tenu de la profondeur du tunnel de circulation (environ 25 m).</p>
31/01/24	<p>Pour que ce projet de tramway ne soit pas un crach par rapport au métro que tout l'ouest lyonnais souhaitait, il faut impérativement qu'il relie Perrache et non Confluence d'une part et qu'il soit enterré sur la totalité du trajet. Nous éviterons ainsi la gêne des travaux, l'obstruction au trafic et les dégradations. Nous bénéficierons aussi d'un trajet plus rapide et sécurisé.</p> <p>Option B par cours Suchet et surtout enterré !</p> <p>Vous nous avez déjà fait perdre 5 ans et le métro qui aurait décongestionné le secteur.</p> <p>N'aggravez pas encore la situation</p>
31/01/24	<p>La ville de Tassin est très polluée aux heures de pointe du fait du trafic routier encombré. Elle est entre autre traversée par la population de l'Ouest Lyonnais qui stationnent leur véhicule à Gorge de Loup pour se rendre en ville. Ce TRAM permettra de réduire la place de la voiture et de faciliter les mobilités douces dans les communes de la périphérie Ouest.</p> <p>Mais il faudra aller plus loin en développant les transports en commun qui rejoignent Craponne, Marcy, Grézieu, St Genis les Ollières pour l'instant pas assez desservies notamment le soir.</p> <p>La qualité de l'air est dégradée à Tassin du fait des émissions de particules fines (cf site ATMO) dont la concentration est trop importante et néfaste pour la santé.</p> <p>Il faut agir et ce TRAM va dans le bon sens.</p>

31/01/24	<p>En même temps que la concertation préalable sur TEOL, se déroule entre le 8 janvier et le 5 février 2024 une autre participation citoyenne sur l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Confluence 2ème phase. Voir le site du Grand Lyon https://www.grandlyon.com/actions/participation-du-public (Lien externe)</p> <p>Je note dans le texte de présentation de l'opération d'aménagement Lyon Confluence que " Les objectifs poursuivis dans le cadre du projet Confluence 2 sont les suivants [...] : promouvoir l'histoire et la géographie du site en mettant en valeur les fleuves, les qualités paysagères et le patrimoine industriel et logistique du site".</p> <p>Je me demande si les décideurs du Grand Lyon et les décideurs du Sytral se concertent. En effet, le projet de tramway TEOL si l'option Montrouchet est retenue aura pour conséquence une dégradation importante de l'histoire et la géographie du site de Confluence, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le percement du grand espace boisé classé de la balme de Fontanières par un tunnel ferroviaire - l'atteinte à la qualité paysagère de l'ensemble formé par le domaine de Bellerive (XVIIIe s.) avec son entrée principale, ses pavillons et son escalier monumental, ainsi que le mur de clôture et le château protégés au titre des monuments historiques, par la construction d'un pont sur la Saône - la destruction de l'ancienne capitainerie, élément du patrimoine portuaire du quai Rambaud datant de 1926 et réhabilité en 2017 pour faire passer la ligne au débouché de la rue Montrouchet - l'atteinte au paysage des rives de Saône aménagées par Michel Desvignes en 2011 entre Perrache et le pont de la Mulatière par la retombée du pont qui enjambrera la Saône pour le passage de TEOL. <p>Comment peut-on affirmer des objectifs dans le projet Confluence 2ème phase qui sont mis à mal par le projet de construction de TEOL dans la partie de Confluence relevant de la 1ère phase ? Quelle cohérence dans les projets d'aménagement du Sytral avec ceux de la Métropole de Lyon ?</p>
31/01/24	<p>Bonjour,</p> <p>L'Ouest Lyonnais et son bassin de vie sont dans l'attente d'une ligne forte de transport en commun. Si un TRAM peut être acceptable malgré une capacité horaire de voyageurs moindre (comparé à un métro), les tracés proposés sur le coté Ouest sur la commune de Tassin la demi-lune ne sont pas acceptables en l'état.</p> <p>Seul, un tracé enterré sur Tassin permettra à ce bassin de vie, de pouvoir bénéficier d'une ligne de TRAM forte, accompagné de lignes de bus de rabattement et de pouvoir conserver des axes de circulations (Charles de Gaulle / Route de Brignais / Julio Curie) pour les véhicules, bus et transports exceptionnels.</p> <p>Les derniers scénarios proposés (en particulier le tracé C) auront un impact important sur le foncier, le cout engendré du projet et la population Tassilunoise. L'ouest Lyonnais perdrait 2 axes majeurs de circulation. Même si le nombre de véhicules doit diminuer dans les prochaines années, la densification demandée et attendues sur nos secteurs urbains en terme de population, verra encore arriver de nouveaux véhicules.</p> <p>Notre bassin de vie ne peut être sacrifié, cette ligne forte doit donc, être enterrée sur la commune de Tassin et 1 ou 2 P+R doivent être proposés pour renforcer l'intérêt de cette ligne. Le tracé coté ouest devra aussi pouvoir être prolongé à terme, en direction de Craponne.</p>

31/01/24	<p>Avec ce projet TEOL, la métropole nous fait perdre 10 ans alors que tout était prêt pour démarrer le Métro E qui permettait aussi de résoudre le problème du chaînon manquant entre Bellecour et Part-Dieu.</p> <p>Ce tram sera plus lent et avec moins de fréquences que le métro E.</p> <p>Aucune des solutions proposées pour l'arrivée en presqu'île n'est satisfaisante... il y a déjà des embouteillages de trams à la station Montrochet, car le retournement est mal foutu.</p> <p>Il va également créer plus de nuisances à Tassin qu'il ne va apporter de solutions aux problèmes de circulation.</p> <p>Vive le Métro E !</p>
02/02/24	<p>La variante c, que l'on a pas vraiment le temps de comparer aux autres présente 3 inconvénients majeurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elle oblige l'élargissement du pont SNCF - Elle augmente l'importance des expropriations et entraîne la démolition de la seule maison de caractère de l'avenue Charles de Gaulle sur la portion élargie - Elle interdit tout projet d'aménagement à l'échelle humaine de l'avenue Charles de Gaulle et de la route de Brignais en implantant 6 voies de circulation (+2 piétonnes) <p>Le fait d'élargir le pont SNCF relance la variante A, il contraint à étudier la possibilité d'élargir l'avenue Joliot Curie pour une circulation maintenue dans les 2 sens. (la circulation à sens unique est un argument majeur pour l'élimination de cette variante). Rappelons que cette variante est plus rapide, qu'elle est en grande partie implantée sur une voie extrêmement large.</p> <p>Nous verrons dans des prochains avis (vite il reste 5 jours) les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi la desserte du carrefour de la Libération est une obsession et son intérêt dans un projet métro. - Un projet d'aménagement de l'avenue Charles de Gaulle sans le tramway - L'utilité publique et ses effets pervers - Un commentaire sur l'atelier 3 concernant la circulation automobile - Tassin la demie-lune à l'horizon 2050 - Nos moyens d'action avec la création d'une association des riverains de Tassin la demi-lune pour défendre leurs intérêts
01/02/24	<p>Voilà plus de 10 ans que l'on nous a annoncé un métro pour désengager l'ouest lyonnais. Un moyen de transport performant et adapté dans une vision à moyen terme. Nous sommes toujours à la concertation préalable pour étudier la faisabilité de ce qui est devenu le TEOL.</p> <p>En attendant, le mode alternatif à la voiture est des lignes de bus renforcées comme la ligne 20. Sa durée de parcours ne s'est pas réduit. Actuellement, à certaines plages horaires, il faut compter près de 50% de temps en plus. Et encore, si les bus respectaient les limites de vitesse imposées depuis quelques années, les temps seraient beaucoup plus longs. En prime, des aménagements ont été faits pour réduire la place des voitures.</p> <p>Que nous propose-t-on ? Un tramway en partie en surface, ce qui ne manquera pas de perturber encore un peu plus la circulation automobile ; des temps de trajet qui restent à démontrer avec les goulets d'étranglement inévitables qui apparaîtront.</p> <p>Vivre encore 10 ans et probablement plus d'embouteillages est insupportable et pousse les</p>

	habitants de l'ouest à désertier la ville de Lyon. Alors, de grâce, plus d'études à répétition mais des réalisations.
01/02/24	<p>Le projet avec un parcours en surface par le carrefour Libération est un non sens : si le but est de désengorger le trafic routier, le fait de créer des voies de tram en surface qui prennent énormément de place va au contraire renforcer l'engorgement.</p> <p>Les personnes qui ne se rendent pas à Lyon mais se rendent par exemple à Ecully, à Craponne, Francheville ou qui rejoignent le périphérique à Valvert... se retrouveraient dans des bouchons car les voies seraient très réduites et l'attente aux feux augmentée par le passage des trams.</p> <p>Ce serait également très compliqué pour le trafic local des personnes qui se rendent au centre de Tassin la demi lune, ceux qui se rendront au futur parc Samuel Paty qui sera au niveau du carrefour Libération</p>
01/02/24	<p>Répond aux besoins avec coût raisonnable.</p> <p>Bref, je soutiens et attends la mise en place de cette nouvelle ligne connectée au réseau.</p>
01/02/24	<p>J'habite le secteur Province/Charcot et je suis favorable à une station enterrée à la Salette.</p> <p>En effet, cette station serait au maximum à cinq minutes à pied de la place Saint Luc car il est possible de passer à travers les espaces verts des immeubles qui bordent la place.</p> <p>Cela permettrait de conserver la station BP qui est très utile.</p>
01/02/24	<p>Ce projet permettra d'offrir à l'Ouest lyonnais une alternative efficace pour relier le Sud de la Presqu'île et Gerland, en complémentarité avec le rabattement vers Gorge de Loup.</p> <p>En tant que tassilunois, ce projet est une opportunité rare pour réaménager l'espace public de Tassin malheureusement bien trop dédié à la voiture, le rendant désagréable, bruyant et très minéral. Il permettra de végétaliser des rues entières ainsi que d'y aménager des pistes cyclables sécurisées pour ceux qui souhaitent se déplacer à vélo, le tout sans augmenter les congestions du secteur par un jeu de report modal et de réaménagement lourds des carrefours pour conserver leur capacité d'écoulement.</p> <p>Il est temps de passer à l'étape suivante et d'accompagner les riverains dans le détail du projet et du grand chantier à venir.</p>

01/02/24	<p>Concernant le tracé B il semble emprunter des rues résidentielles arborées ce qui est très dommageable pour les riverains, les promeneurs qui se rendront au parc et la crèche récemment construite</p> <p>Restez donc sur les grands axes Charles de Gaulle et Brosset</p> <p>Le tracé À via Joliot Curie est à privilégier car c'est un grand axe de circulation</p>
01/02/24	<p>Ne mélangeons pas la volonté louable d'aider les habitants de Tassin à descendre plus rapidement en centre-ville, avec le FLUX des habitants des nombreux villages environnants, quasiment obligés de passer par la Demi-lune pour rejoindre Lyon.</p> <p>Pour les premiers dont je fais parti depuis 30 ans, l'offre TCL SNCF actuelle pourrait être acceptable, surtout si l'on allège nos routes aux heures dites de pointe, de ce FLUX, avec un moyen transport adéquat, (pour mémo moins d'un quart d'heure pour le métro de GDL / 8mns en train).</p> <p>L'idéal était, pour moi comme pour beaucoup, le métro E, réunissant les deux parties mais malheureusement aujourd'hui... enterré.(J'avoue ne pas avoir compris l'étude faite démontrant qu'il n'y avait pas assez de passagers pour cette ligne E). Le tramway pourquoi pas ? mais concernant le tracé impactant le chemin de la RAUDE , je trouve aberrant de souhaiter détruire un jolie cadre de vie par des poses de catenaires, de rails (dangereux pour les cyclistes), d'expropriations , démolition amputation de maison ancienne, villas abattages d'arbres...etc. et de vouloir rajouter à une mixité parfois déjà très compliquée (-habitants ; voitures ; vélos ;crèches ; services poubelles ; livreurs ; secours pompiers ;entretien voirie ;futur parc, école) UN TRAMWAY. (les concepteurs (trices) ne doivent pas vivre ici. Sont ils seulement venus voir sur place ?) .Pour moi ce mode, doit être attractif et exclusivement en site propre. Si c'est pour être bloqué par tous les " désagréments " évoqués ci-dessus sincèrement je ne vois pas et ne serai pas le seul, l'intérêt d'un tel chantier. Vouloir faire passer les flux de nombreux villages environnants dans un tel goulet, même élargi, me rappelle à une échelle nationale voire européenne, un certain tunnel sous Fourvière construit il y a 50 ans avec un croisement récurrent de l'Europe du Nord avec celle du Sud. Nous en "respirons" chaque jour les effets. Je propose plus simplement une solution enterrée en ligne droite directe entre le Quartier de MENIVAL et le futur pôle multimodal de la piscine d'Alaï, (environ 1km selon google earth) avec maintien ou aménagement d'une navette pour Tassin horloge reliant soit le pôle de gorge de loup,soit le futur pôle de Tassin Alaï. Au choix. Commerçants et habitants de Tassin sauront par ailleurs bien accueillir j'en suis certain en d'autres manifestations que des embouteillages et de la pollution , toutes celles et ceux qui auraient à cœur de découvrir notre si jolie ville.</p>

01/02/24	Le fait d'avoir TEOL à Alaï est une très bonne chose pour les habitants de l'Ouest Lyonnais, mais pour éviter que Craponne et Francheville Bel Air soient encore plus saturés (Car TEOL à Alaï devrait faire venir plus de monde), il faudrait prévoir des parcs relais en amont de Craponne, côté Grezieu-La-Varenne et côté Brindas et plus de bus entre ces parcs relais et Alaï.
01/02/24	De Craponne, il est facile et sécurisé de se rendre en vélo à Alaï, grâce à la voie de bus propre (LEOL) que peuvent emprunter les vélos. aussi, il faudrait des parkings à vélo sécurisés à Alaï pour pouvoir les laisser toute la journée.
01/02/24	Il faudrait mieux exploiter la ligne de bus "propre" (LEOL) permettant d'aller de Craponne à Alaï. Elle est très peu utilisée à ce jour (seulement le matin et le soir) par les C24E et 73E. Une plus grande fréquence et une utilisation tout le long de la journée permettrait de faire comme une navette entre Craponne (et de se parcs relais en amont) et Alaï et éviterait que des voitures en provenance de Craponne se parquent à Alaï
01/02/24	A ce jour, il n'est pas facile d'aller rapidement à Perrache. Il faut prendre le C24 puis le C21 (assez long) ou le C24 puis la ligne D et ligne A. L'option de TEOL par le cours Suchet permettrait de se rendre rapidement à Perrache (en direct depuis Alaï)
01/02/24	Le TEOL est une nécessité pour l'Ouest Lyonnais. J'y souscrit totalement en tant qu'utilisateur des transports publics depuis Craponne. Cela permettra de se rendre plus facilement dans le centre et notamment à Perrache avec l'option Cours Suchet, confluence, le 5°, ...
01/02/24	La continuité sur Craponne est une évidence, car le TEOL pourra passer par l'actuel LEOL (la voie de bus "propre"). un prolongement dont le coût et le délai devraient être modestes car l'infrastructure existe déjà en grande partie. Cela permettra de désengorger Alaï, mais aussi Craponne bien souvent saturé
01/02/24	Ce projet apparaît très urgent. L'ouest lyonnais est le parent pauvre de la politique de transport de la métropole. Un terminus à Craponne doit par ailleurs faire partie des études initiales, il parait inconcevable de laisser Craponne dans le désert de transport en commun. Des parcs relais, en amont de la métropole doivent être pensés, justement pour éviter un afflux massif de véhicules à travers Craponne et Francheville pour rejoindre Alaï. Toute solution rapide et sur voie propre (enterrée par exemple) est bien sur à privilégier pour l'efficacité. Il faudrait également s'interroger sur l'articulation avec les lignes de TER qui passent à Gorge de Loup, Saint Paul, Tassin et Alaï.

01/02/24	<p>La ligne de tram à destination du centre commercial est saturée aux heures de pointes. Si la demande en provenance de l'ouest lyonnais, mérite les investissements annoncés, cela signifie que le trafic passager va être très significatif, et sûrement supérieur aux 30% du trafic actuel prévu par l'ajout d'un wagon aux rames actuelles. Compte tenu du bassin de population visé, ne faut il pas retenir une solution ambitieuse et bien dimensionnée tel que le métro, plutôt qu'une solution bricolée par l'ajout d'un trafic sur une ligne déjà existante et saturée qui créera de l'insatisfaction non seulement chez les utilisateurs actuels mais aussi chez les habitants de l'ouest lyonnais qui après des essais infructueux préféreront sûrement reprendre leur voiture !</p>
01/02/24	<p>Ce projet permet de valoriser le quartier des Provinces (incluant une partie de Lyon 5ème, rue Commandant Charcot) avec une densité de population importante, et en croissance probable dans le futur.</p> <p>L'amplitude horaire devrait être bien plus élevée que celle des bus actuels, notamment en soirée (40 mn entre 2 passages pour le C20/C20E et 1 h entre 2 passages pour le 49). Le matin de 7 h 30 à 8 h 30 et le soir de 17 h à 19 h, les bus sont bondés.</p> <p>Liaison bienvenue avec Confluence et prolongement sur Gerland ; dans l'autre sens, accès facilité à Tassin (liaison plus rapide).</p> <p>Le TEOL en prolongement du tram T2 actuel permettrait la création d'une grande ligne transversale entre Saint-Priest et Etoile d'Alaï, sans que TEOL se traduise par un raccourcissement du trajet du T2.</p> <p>L'emplacement de la station du quartier nous semble plus pertinente au carrefour Charcot Provinces.</p>
01/02/24	<p>Ce projet est une belle alternative de transport structurant pour l'ouest lyonnais, avec une possibilité d'extension plus tard vers Craponne intéressante.</p> <p>Cependant 2 précisions me paraissent indispensables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour la partie nouvelle des infrastructures, qui est donc à créer, Lyon et Tassin doivent être traitées de la même façon : le tracé doit être enterré jusqu'au bout (Alaï), quitte dans ce cas, pour réduire les frais supplémentaires, à être le plus direct possible sur Tassin. La voiture ne doit pas être une cible, Nous avons besoin de notre réseau viaire déjà suffisamment contraint, et ce d'autant plus que notre bassin de vie est de plus en plus attractif ! - il faudra proposer et travailler sur des modes de rabattement pertinents et efficaces pour que le report modal soit à la hauteur de l'investissement. <p>Une dernière précision, les options Charcot (pôle médical) et Confluence (pôle économique et commercial) ne semblent particulièrement intéressantes.</p>
01/02/24	<p>Le tracé de TEOL à l'arrivée à Lyon le plus pertinent semble être le tracé nord, au plus près de Perrache.</p> <p>En effet le tronçon entre la rue Montrocher et le Cours Suchet des lignes de tram est déjà surchargé par les trams des lignes T1 et T2.</p> <p>S'il y a une troisième ligne de tram qui emprunte ce tronçon, ça va être la congestion !</p>

02/02/24	Option B ou C par Libération.
02/02/24	<p>TEOL : Un projet d'avenir ?</p> <p>Les liaisons de l'Ouest de notre agglomération lyonnaise avec la ville centre sont un sujet de préoccupation depuis de nombreuses années et sa densification, toute relative qu'elle soit, ne cesse de compliquer les déplacements des habitants de ce secteur.</p> <p>Le projet de métro E, mis au point après une longue concertation très suivie, avait retenu l'idée d'une liaison structurante forte entre l'Ouest de l'agglomération et son principal centre d'activités, corrigeant au passage l'absence de lien fort et direct entre la Presqu'île et la Part-Dieu.</p> <p>La nouvelle gouvernance du syndicat en charge de l'organisation des déplacements n'a pas donné suite à ce projet et, à ce jour, renoncé à tout projet de métro.</p> <p>Une nouvelle version de prise en charge de la problématique des déplacements des habitants de l'Ouest lyonnais, sous la forme d'un transport par câble a due être abandonnée, à cause d'une forte opposition de la population, confirmée par les résultats de la concertation.</p> <p>Un nouveau projet est proposé à la concertation, avec une présentation flatteuse qui laisse entrevoir la possibilité pour les participants d'avoir une réelle influence sur le projet.</p> <p>Peut-on dire que l'alternative proposée entre deux implantations de stations dans ou à proximité du quartier des Provinces à Sainte-Foy-lès-Lyon offre un choix structurant ?</p> <p>Compte tenu de la faible proportion de la population Fidésienne concernée par ce choix, et surtout de la redondance de l'offre de TC déjà existante sur ce secteur (lignes C20, 49, 90 et 6) l'apport du projet est-il bien en lien avec le besoin ?</p> <p>La proposition de faire déboucher cette ligne de tramway en aérien directement au niveau du quartier de Confluence exclut-elle le moindre service aux habitants de La Mulatière ?</p> <p>Rejoindre Perrache, quelque soit l'option retenue (Montrochet ou plus au Sud) ne met-il pas</p>

	<p>particulièrement en relief la difficulté d'insertion d'une nouvelle ligne de tramway dans ce secteur déjà très chargé ? Le choix de cette destination, à la centralité mal établie, autant qu'un prolongement vers Jean Macé comme terminus n'est-il pas une erreur stratégique ?</p> <p>Là encore la volonté d'une dimension structurante à une nouvelle liaison dont le coût avoisine pourtant le milliard d'euros apparaît-il clairement ?</p> <p>Que dire d'une ligne dont on vante l'aspect enterré, mais que l'on veut faire revenir en surface précisément dans un quartier, côté Lyon-Ouest et Tassin-la-Demi-Lune, où l'attente d'une solution d'apaisement et de réduction de la circulation est très forte ?</p> <p>Que pèse le choix d'imposer sans discussion une limitation du montant de l'investissement, donné comme motif de cette discontinuité, face à la réelle injustice que subirait ipso-facto les habitants de ces quartiers et face aux traumatismes liés à des expropriations probablement inévitables ?</p> <p>C'est bien là une des questions essentielles qui se pose à propos de ce projet : le choix préalable de vouloir absolument limiter le montant de l'investissement, pour un équipement dont la durée de vie se chiffre en multiples décennies, en tous cas bien au delà de toute notion d'amortissement économique, n'entre-t-il pas en totale contradiction avec la vision stratégique à long terme qui devrait en être le principal moteur ?</p> <p>Dans de telles conditions, quelle est la pertinence d'une concertation dont l'objectif affiché est de recueillir l'avis des futurs utilisateurs ?</p> <p>La consultation de la CNDP, largement utilisée par la communication de l'organisateur est, de toutes façons, une obligation pour ce type de projet. Cette Commission et ses Garants se contenteront-ils des questions d'intérêt marginal que l'organisateur pose à l'occasion de cette concertation ?</p> <p>La question de l'alternative au projet qui nest pas proposée par cette consultation n'est-elle pas une exigence incontournable de l'intervention de cette Commission ?</p> <p>Plus généralement, la volonté manifeste de l'organisateur, contrairement à ce que veut montrer sa communication, de ne proposer qu'une liaison inter quartiers supplémentaire, à capacité et vitesse structurellement limitées, et aux endroits même où elle est parfois déjà redondante, est-elle la réponse du SYTRAL au besoin largement reconnu d'un projet d'avenir réellement structurant, à l'échelle d'une agglomération de bientôt plus d'un million et demi d'habitants et au service de nos concitoyens de l'Ouest Lyonnais ?</p>
02/02/24	<p>On pourra toujours dire qu'une autre solution serait meilleure. On pourra toujours disserter des années et rien ne sera fait.</p> <p>Hors il n'y a qu'à regarder la qualité de l'air ces derniers jours pour se convaincre de l'urgence d'un changement dans nos déplacements.</p> <p>L'idée de Téol n'est probablement pas la plus satisfaisante mais c'est celle qui coche le plus de cases : coût, temps de réalisation, impact environnemental, population concernée.....</p> <p>Pour susciter l'adhésion du plus grand nombre ce projet doit intégrer sa possible extension sur Craponne et au delà. Les moyens d'approches avec des fréquences adaptées doivent faire l'objet d'une mise en place concomitante avec la mise en service de Téol. Des parkings auto peut- être , mais en périphérie des villes. Un pôle multimodal à Alaï avec connexion Tram/train, une tarification unique et attractive sans être forcément gratuite. Des espaces facilitant les modes doux.....</p> <p>La remise en place du Tramway Lyonnais avait suscité nombre d'oppositions. Aujourd'hui rares sont ceux qui remettraient en cause ces installations, y compris les riverains qui aujourd'hui promeuvent le Tramway notamment lorsqu'ils revendent leur bien immobilier pour justifier une plus value.</p> <p>Luxe suprême ce projet permettrait de voir régler "pacifiquement" l'épineux problème de la décharge Collet à Francheville et le déplacement négocié avec ce même entrepreneur de son énorme dépôt de Tassin qui n'a plus de sens ici aujourd'hui.</p> <p>Le tracé B est celui qui fait l'objet de ma préférence.</p>

02/02/24

Cette question peut être posée. L'ouest Lyonnais a besoin comme l'est, d'une ligne forte de transport. Un projet qui part d'un ou plusieurs point qui sont densément peuplé ou à coté d'axe routier existant fort, et un projet qui arrive sur l'hyper-centre ou en liaison avec une ligne de transport en commun forte qui est en liaison avec l'hyper-centre. On peut prendre comme référence le projet LEA, qui s'est transformé en Tram T3.

Le projet retenu, a comme point départ la gare de l'Altaï, en liaison avec le Tram Train de l'ouest Lyonnais. Le TTOL est un mode lourd de transport qui végète à cause des dissensions qui dure depuis de nombreuses années, entre la Région et le SYTRAL. Cette ligne SNCF ne draine que peu de voyageur par rapport à son potentiel. La gare de L'Altaï est un lieu peu densément peuplé. Cet endroit avait été choisi comme départ du projet de métro E car il allait être crée une sortie du projet du périphérique ouest. Le périphérique ouest étant enterré et les relations entre la Région et la métropole vont rester au point jusqu'aux prochaines échéances électorale, la gare de l'Altaï n'est pas un point de départ qui correspond aux critères identifié ci-dessus.

L'arrivé du projet se situe à la Confluence. La Confluence est un quartier en fort développement ces dernières années. Un quartier qui, je pense, n'est pas le lieu que les futurs utilisateurs de TEOL souhaitent se rendre. Même si la Confluence est accolée à l'hyper-centre, elle ne fait pas partie de l'hyper-centre et il n'existe pas de ligne de transport lourd qui rejoigne l'hyper-centre. (Au vu des vitesses commerciales des tramways T1 et T2, on ne peut pas les considérer comme des lignes de transport lourd.)

La question est : pourquoi cet axe ?

Si l'on regarde le PDU 2017 2030, cet axe n'existe pas. On retrouve sur le PDU l'axe du métro E qui apparait comme axe d'étude. Le TEOL ne reprend qu'un tiers de l'axe du métro E, de la gare d'Alaï jusqu'au Point du Jour.

La seconde ligne desservant l'ouest Lyonnais inscrite sur le PDU est l'axe A2, Francheville Sainte-Foy-lès-Lyon Perrache ou Bellecour. TEOL croise à 90° cet axe au niveau de la Clinique Charcot. A part ce point de croisement, elle n'a rien de commun cet axe.

De plus, sur l'enquête publique du PDU 2017-2030, si on relit dans les réponses du groupe EELV (qui est actuellement majoritaire à la métropole) (<https://rhone.eelv.fr/un-pdu-pour-une-metropole-respirable-les-10-orientations-deelv/> (Lien externe)) à ce nouvel axe ne figure pas.

Pourquoi ne nous servons pas des axes forts figurant dans le PDU au lieu dans créer de nouveaux qui ne sont appuyés sur aucune étude avant ce projet ?

Pour quelle fréquentation et quel coût ?

Les estimations de fréquentation sont à mon avis très optimistes. 55000 personnes par jour pour 5 stations. Maintenant si l'on écoute les réunions publiques, la ligne complète sera de la gare de l'Alaï à Jean Macé. Cela correspondra à 10 stations ou 11 selon le tracé choisi.

Cette fréquentation qui est réaliste mais cela pose le coût de ce projet. On peut penser que la fréquentation haute pour la partie Alaï Confluence sera la moitié de l'estimation total du projet, soit une fréquentation de 27500 personnes pour 6,5kms et 800 millions Euros d'investissement (4850€ voyageur/km pour mémoire le Projet du Métro E était à 3333€ voyageur/km). C'est un calcul d'apothicaire mais aucune fréquentation des stations n'est donnée sur le dossier concertation.

Cela pose aussi le périmètre de la concertation qui est, je vous rappelle est de la gare de Alaï à la Confluence alors que dans le dossier on parle de Alaï Jean Macé. Je trouve qu'ajouter la fréquentation d'une ligne existante à un projet ne respecte pas cette concertation.

Le tronçon commun T1 – T2 au vue du trafic actuel des tramways, ne pourra pas accueillir une ligne supplémentaire. La solution trouvée, toujours selon les réunions de concertation, TEOL Lyonnais sera la prolongation de T2. La question est comment va-t-on gérer une si longue ligne, Alaï – St Priest ?

Les tramways empruntant les tunnels ont des contraintes anti feu supérieur aux tramways classiques. Ce coût supplémentaire n'apparait pas sur le projet.

Quel temps de parcours ?

Les utilisateurs dans leurs majorités voudront rejoindre l'un des deux hyper-centres de l'agglomération qui sont la Presqu'îles nord et le quartier de la Part Dieu. Hors ce projet de tramway express arrive à la Confluence. Pour rejoindre les hyper-centres il faudra selon le calculateur TCL :

- Pour se rendre à la Part Dieu depuis la Confluence, 20 minutes par T1+Mb ou 22 minutes uniquement par T1.

	<p>- Pour se rendre place Bellecour, il nous faudra 14 minutes par T1 ou T2+MA ou 30 minutes par le bus C15. Ce temps est à ajouter au temps qu'il faut pour parcourir la nouvelle portion de tramway. L'expression tramway express n'est valable que dans la portion souterraine. Conclusion : Ce projet ressemble plus à brouillon fait sur un coin de bar plutôt sans vision à moyen et long terme. Il donne l'impression d'être un projet anti métro E. Je pense qu'il est plus intelligent de repartir d'une feuille blanche avec comme base le PDU, en mettant autour de la table tous les acteurs locaux et surtout en étant pragmatique.</p>
02/02/24	<p>On peut comprendre que la desserte du carrefour de la Libération soit mise en avant pour le choix des variantes. Seulement autant elle était concevable dans un projet souterrain autant cette "devenue obligation" devient aberrante pour un parcours en surface tant la défiguration le long des trois voies concernées va être importante sur un parcours de 1.4 km ce qui représente une surface au sol près de 10 000 m² . Bonjour l'écologie urbaine. Plus on avance plus on s'aperçoit que la solution souterraine est celle du bon sens.</p>
02/02/24	<p>Mardi 30 janvier lors du dernier atelier, on a redécouvert un tracé C en plus du A et du B pour la partie Lyon 5ème-Tassin. C'est bien de ressusciter un ancien tracé, mais suite aux différents ateliers et concertations, c'est l'option E qui est plébiscitée à chaque fois. Au vu des travaux de voiries, de réaménagements des carrefours, des expropriations, des problèmes de circulations, des mécontentements des résidents, des accès aux résidences, aux groupes scolaires, ..., remettez-nous le métro E. Les coûts de ces travaux ne compensent pas de faire un tunnel en tranchée couverte jusqu'au terminus d'Alai, en passant par Brosset, Charles de Gaulle et route de Brignais ? Un tram complètement enterré et une gare souterraine qui permettra d'avoir un vrai Parc relais serait préférable.</p>
02/02/24	<p>Si la décision tout à fait dogmatique de ne pas faire le métro E (qui irait de l'ouest lyonnais jusqu'à Part-Dieu dans son premier tronçon) est déplorable, autant être beaucoup plus ambitieux pour ce TEOL ! D'ailleurs, l'argument du coup avancé par les Verts est fallacieux car le TEOL coûterait à peine moins cher que le métro E . Et puis faire un métro c'est avoir une vision des transports pour le siècle qui arrive... (bref, passons). Dans un précédent avis, j'avais exprimé le fait qu'il serait plus avantageux de faire du TEOL une extension du T1 et non pas du T2, alors que c'est sûrement ce qui se profile. Cela privera donc l'ouest lyonnais d'une liaison DIRECTE et RAPIDE avec Part-Dieu. En effet, le gain de temps offert par le TEOL est plus que minime, voire nul. En réalité, le projet actuel est très mal ficelé car l'exécutif vend un court tronçon et fait croire que le TEOL aura une existence propre alors qu'il sera nécessairement intégré à une ligne de tram existante. En effet, il est quasi impossible d'exploiter trois lignes de tram à Perrache dans la configuration actuelle. Pourquoi alors ne pas avoir une vraie vision pour les transports et de faire du TEOL le T8 (abandonné alors qu'il était promis par les Verts en 2020) ! Ce serait un VÉRITABLE tram express qui, après Confluence, longerait les quais du Rhône jusqu'à Bellecour et rejoindrait les voies du T1 dans la rue Servient après avoir traversé le pont Wilson et aurait son terminus à Part-Dieu. Le T8 offrirait ainsi de RÉELLES alternatives à la voiture pour les habitants de l'ouest qui, tout en leur permettant de rejoindre les deux centres de Lyon, relierait enfin, de manière directe et par un transport lourd, Bellecour et Part-Dieu. Pour résumer, plus de pragmatisme et moins de dogmatisme ! P.S : Préférer le tram au métro signifie également de bétonner à nouveau le lit de la Saône pour un pont (pas très utile pour les autres modes de transport) et de défigurer et déboiser la colline pour creuser le tunnel... pas très écolo tout ça.</p>

02/02/24

Madame, Monsieur,

Je partage votre constat d'un engorgement du trafic dans l'ouest lyonnais, particulièrement aux heures de transit des domiciles vers les bureaux / écoles depuis et vers le centre de Lyon. La raison est simple : aucune alternative de transport en commun efficace n'est disponible pour les résidents de l'ouest lyonnais, au contraire de l'Est et du Sud de Lyon qui disposent de nombreuses infrastructures lourdes. Cependant, il est illusoire de croire que le TEOL sera capable de solutionner cet engorgement quotidien dans l'ouest lyonnais.

D'une part car il va lui même occuper de l'espace en surface et donc congestionner encore davantage la circulation entre Menival et Alai, lieu de transit fort.

D'autre part car le dispositif en lui même est inefficace :

1/ il est trop lent pour parcourir son itinéraire avec 25 min pour faire Alai / Jean-Macé : cela implique des temps de trajets équivalents à ceux de la voiture pour réaliser le même itinéraire et encore davantage en cas de correspondance vers la part dieu ou autre.

2/ Son débit maximum est insuffisant pour transporter le nombre de passagers transitant sur ces axes aux heures de pointe (7h30-9h et 17h-19h) : la sur-fréquentation du TEOL aux heures de pointes va allonger encore les temps de trajets puisqu'il faudra laisser passer 1 voir 2 trams avant de pouvoir monter dedans, comme c'est déjà le cas pour les autres trams lyonnais. En terme de confort pour les usagers, ce sera très inconfortable, et beaucoup préféreraient réaliser leurs trajets en voiture malgré le TEOL.

3/ Sa connectivité avec le reste du réseau TCL est parfaitement inadaptée. Le raccordement à Confluence et Perrache sont inintéressants car ce ne sont pas des centres d'emplois et ne sont pas des "noeuds" de transports (croisement de 2 métros par ex.). L'option Jean Macé est la plus pertinente des trois, mais n'est pas elle-même suffisamment connectée au reste du réseau de métro pour permettre aux usagers de se rendre rapidement dans les grands centres d'emplois que sont la presqu'île et surtout la Part Dieu. En effet, ces terminus impliquent de faire encore un ou plusieurs changements avec le métro B (dans l'option Jean Macé) ou pire avec d'autres tram puis encore d'autres métros (D, A ou B)

Ces trois facteurs combinés font que les temps de trajets pour rallier les grands centres d'emplois ou d'éducation (presqu'île, part dieu, etc.) seront équivalents ou supérieurs à l'option véhicule individuel, dans un confort très dégradé. Le rabattement des automobilistes vers cette solution sera donc très limitée.

Le projet initial de créer un Métro E pour enfin proposer une solution de transport lourd dans l'ouest de Lyon était bien plus avantageux :

- pas de concurrence avec les usages en surfaces = limitation de l'engorgement et accidentologie très réduite avec les piétons, cyclistes, 2 roues et voitures.
- une fréquence et une capacité de transport de chaque rame nettement plus élevées, au service d'un débit horaire très supérieur, adapté aux pics du matin et du soir et d'un confort accru pour les passagers
- une connectivité très nettement en hausse avec des arrêts envisagés à Bellecour et part dieu : sur des noeuds de transport forts (métros A et D puis métro B) et en ligne directe vers les grands centres d'emplois et d'éducation
- des temps de trajet très nettement réduits (plus de 30 % minimum)

Ainsi, bien que plus onéreuse, la solution métro réunit l'ensemble des critères qui en font la meilleure solution pour palier à long terme le manque de transports collectifs dans l'ouest lyonnais. Il est bien plus susceptible d'être utilisé en substitution du véhicule individuel de part ses temps de trajet réduits et son confort supérieur. En outre, les communes de l'ouest lyonnais se densifient à une vitesse prodigieuse, ce qui rendra d'autant plus pérenne cette solution, au contraire d'un tram qui sera très vite dépassé dans son itinéraire et son débit. L'exemple du métro D en est un bon exemple : pensé à l'origine pour transporter moins de 100 000 passagers / jours, elle accueille aujourd'hui près de 300 000 passagers / jours.

Aussi, j'invite le SYTRAL et la métropole de Lyon à reconsidérer leur projet de TEOL et lui préférer cette solution d'avenir qu'est le métro E pour le bien de l'ouest lyonnais.

02/02/24	<p>Le projet, avec une sortie du tunnel au bas de la rue de Ménival, prévoit la mise en sens unique de la Rue de Ménival. Cette voirie permet d'une part de limiter le nombre de véhicules passants Rue Joliot Curie et dessert à la fois un groupe scolaire et un marché important du quartier, que de nombreuses personnes fréquentent en y accédant par les transports en commun en venant de secteurs situés à proximité, notamment par utilisation des lignes de bus, ce qui ne correspond pas aux déplacements que permettra TEOL.</p> <p>Cette mise en sens unique engendre donc un risque de report d'usagers des TC vers la voiture particulière qui, elle, permettra un accès de proximité à ces équipements, même si ce n'est que dans un sens, ce que ne permettront plus les TC.</p> <p>En outre, le report TC et VP sur la rue Joliot Curie, entre son carrefour Ménival/Tourvielle et Eisenhower, est susceptible de congestionner ce secteur et d'apporter de fortes nuisances aux riverains.</p> <p>Il semble donc important de maintenir un double sens de fonctionnement de cette voirie. Ceci permettrait aussi aux bus de satisfaire à la desserte de proximité de l'ensemble de l'habitat du quartier.</p>
02/02/24	<p>Le passage du tram avec une arrivée à Montrochet désenclavera la colline de la Mulatière et arrivera à la station carrefour qu'est Montrochet.</p>
02/02/24	<ul style="list-style-type: none"> - les Franchevillois ont besoin d'un mode de transport rapide, régulier et fiable pour rejoindre le centre de Lyon, lorsqu'on n'a pas ou plus la possibilité de prendre le vélo. - l'option A arrivant à Suchet me semble plus centrale et plus économe en temps. - cela sera un plus pour la desserte de Francheville le haut si parallèlement une desserte est possible directement jusqu'à Alaï (actuellement contrainte de prendre le C20 + 14) en transport en commun, et/ou la création d'un parking relais
02/02/24	<p>Lyon, le 29 janvier 2024</p> <p>Le 5 février prochain, le Sytral clôturera sa consultation préalable destinée à recueillir l'avis de ses habitants sur le projet du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais.</p> <p>Lyon est née sur la colline de Fourvière, puis s'est développée en descendant vers le vieux-Lyon, a enjambé la Saône puis le Rhône pour aller toujours plus loin vers l'Est !</p> <p>Ainsi, à ce jour, il n'existe aucun équipement structurant d'agglomération sportif ou culturel, aucun contournement routier, aucun métro à l'ouest de la Saône !</p> <p>La majorité écologiste (Nupes) de la Métropole se devait de faire un choix entre 2 scénari concernant les mobilités :</p> <p>Un projet ambitieux de mobilités fortes, le Métro E, permettant un rééquilibrage démographique et économique de la métropole vers l'ouest. Ce scénario nécessite la réalisation d'un équipement structurant comme le métro, entraînant une densification urbaine en contrepartie.</p> <p>Un projet « doux », le TEOL, projet qui, malheureusement, signe un renoncement à combler le fossé toujours plus profond se creusant entre un « ouest » résidentiel et arboré, et un « est » toujours plus dense et populaire !</p> <p>Il est regrettable pour les habitants de l'Ouest lyonnais que la Métropole se prononce en faveur de TEOL :</p> <p>Aucune vision sur le long terme, le trajet s'arrêtant à Alaï, en 1882, la compagnie du chemin de fer de Fourvière et de l'Ouest lyonnais (FOL) était plus ambitieuse que le SYTRAL de 2024, en finançant la construction d'un train jusqu'à Vaugneray !</p> <p>Aucun changement à cause de sa faible capacité et de sa faible vitesse. En effet, quelle est la différence entre un métro et un tramway : un métro circule en site propre alors qu'un tramway</p>

	<p>partage ses voies avec les voitures, les vélos et les piétons. Par conséquence, le tramway va donc forcément moins vite, sa capacité est moindre et le trafic routier réduit et encombré. C'est une erreur stratégique car ce renoncement ne fera que renforcer les différences entre l'ouest et l'est de la Métropole, empêchera le développement économique et urbain harmonieux de l'Ouest de l'agglomération et de l'aire urbaine de Lyon.</p> <p>Cyrille Isaac-Sibille Député du Rhône, Ouest et Sud de la Métropole de Lyon</p>
02/02/24	<p>Si la métropole se veut visionnaire, une seule solution dans un objectif de valorisation du transport collectif: un métro véritable jusqu'à ALAI qui pourra s'étendre sur Francheville et Craponne. Un peu de courage !</p>
02/02/24	<p>Pour ma part immense regret que le PROJET METRO qui avait été pensé pour l'avenir ait fait l'objet d'un balayage en bonne et due forme.</p> <p>Le transport en surface est un non sens...</p> <p>Un système global enterré, structurant, et pas du bricolage pour les décennies prochaines aurait du être acté et assumé par la Majorité élue en 2020; sous prétexte que cela avait été travaillé par d'autres.</p> <p>C'est un recul qui aura des conséquences à très long terme pour les habitants de nos quartiers ouest lyonnais., leur habitat, leur mode de vie, leur choix de vie, et les possibilités de mobilités qui auraient du faire echo aux lignes de métro déjà existantes, tout semble beau et facile sur les documents de présentation du SYTRAL, je pense que si ce projet sort de terre tel quel, on payera le prix du non sens , un jour, et qu'il faudra repenser METRO (à nouveau d'ici 30 ans.) bref c'est un mauvais choix. et c'est grave</p>

02/02/24	<p>Bonjour,</p> <p>Je ne comprends pas ce projet qui n'a aucune correspondance avec le métro D .</p> <p>Nous avons pas eu d'explications concernant le pourquoi du comment le tracé ALAI - BELLECOUR - PART DIEU a été abandonné.</p> <p>En plus le SYTRAL prévoit de faire passer ce tramway par la rue Montrochet, mais quel trajet long !</p> <p>Et quel perte de temps pour les clients du T2 .</p> <p>La réduction temps de parcours sera quasiment nul avec le réseau qui existe actuellement.</p> <p>Même pour aller à Perrache de Tassin , le C21 restera plus rapide que ce long trajet .</p> <p>La correspondance entre le tramway et le métro à Perrache est juste un enfer en heure de pointe.</p> <p>de Carrefour Libération ==> Part Dieu C21 + Métro D et B plus rapide que TEOL.</p> <p>de Carrefour Libération ==> Bellecour C21 ou 72 + Métro D plus rapide que TEOL</p> <p>de Ménival St Anne ==> Bellecour C21-C24-72-14-73E plus rapide que TEOL</p> <p>de ALAI ==> Cordeliers TRAIN + C3 plus rapide que TEOL</p> <p>Ce projet est surréaliste est un gaspillage d'argent publique monstrueux.</p> <p>Pourquoi pas faire la ligne C21 en BHNS ?</p> <p>Pourquoi pas créer une ligne de bus express entre TASSIN et Perrache ?</p> <p>Et la ligne de train ST PAUL - BRIGNAIS qui est sous-exploité ?</p> <p>J'attends toujours le nombre de salariés qui travaillent à Confluence et qui vivent à Tassin et alentours . Incroyable le SYTRAL n'a pas communiqué les chiffres !</p> <p>Seul intérêt du projet, la desserte du quartier Confluence....</p> <p>TEOL ne sera pas plus rapide que ces temps de parcours officiel ici en pièces jointe.</p> <p>Ce projet restera un boulet au SYTRAL pendant de nombreuses années ...</p>
02/02/24	<p>Le tram express ne sera intéressant pour désengorger la circulation et améliorer les déplacements que si l'accès est facilité par de nombreuses navettes ou bus.</p> <p>Pour les Franchevillois notamment, la station d'Alai étant éloignée du Bourg et du Chater, le tram sera attractif si les rabattements ne sont pas chronophages, avec priorité aux feux, avec des fréquences de 10min maximum et suffisamment tard le soir (le c20 en soirée est insuffisant pour être compétitif face à la voiture, c 'est l'enfer !) Prévoir des liaisons rapides sans changements de ligne à Taffignon</p> <p>Des parcs à vélo sécurisés sont nécessaires ainsi qu'une station vélo'v +vélo'v électrique</p> <p>Des parcs relais sont nécessaires très en amont à Brindas, Craponne, pour ne pas aspirer toutes les voitures vers Alai.</p> <p>L'option B, me semble la plus intéressante pour la vie commerciale du quartier Libération de Tassin .</p> <p>L'option B est aussi celle qui sera la plus facile à relier à une extension future sur Craponne.</p> <p>Le passage par le cours Suchet me semble plus intéressant pour les correspondances (métro+tram).</p> <p>Pour finir mon propos je veux juste rappeler que le tram-TRAIN représente un moyen de transport magnifique, auquel il manque des aménagements pour en faire un mode de transport correspondant mieux aux besoins, avec des fréquences de 15 minutes et une tarification commune avec les TCL nécessaire.</p> <p>La situation de la gare entre le bourg et le chater est vraiment un atout pour notre commune éclatée en 3 quartiers. C 'est déplorable que pour des querelles politiques, la région aux mains des républicains ne s'empare de ce dossier pour le mener à bien avec la Métropole.</p>
02/02/24	<p>Je suis opposée au projet TEOL tel qu'il nous est présenté.</p> <p>Le projet de métro E initialement prévu, qu'une concertation publique avait très largement approuvé, permettrait un gain réel de temps pour rejoindre le centre ville, et à terme Part Dieu.</p> <p>Ce projet TEOL coûte quand même près d'un milliard d'euros, pour un résultat qui ne paraît pas à la hauteur de l'investissement envisagé. Quelques rares stations qui permettront aux usagers, malgré tout impactés par une rupture de charge à Alaï, de rejoindre Confluence, puis Perrache, via une voie sur laquelle les tramways s'arrêtent déjà actuellement pour attendre la libération des quais par la rame précédente.</p> <p>L'option Joliot Curie sans arrêt entre Ménival et Alaï est un non-sens qui place toute une partie de la population impactée par le sens unique à plus de 10min à pied des arrêts de TEOL. Un arrêt au niveau de la station Avia paraît plus pertinent pour cette zone densément peuplé (nombreux immeubles dont certains sociaux).</p>

	<p>L'atelier sur les reports de trafic a, de plus, démontré que l'arrivée du tramway n'aura qu'un faible impact sur la circulation, principalement dû à l'allongement de quelques voies de "tourne à gauche". Avec seulement quelques % de report modal prévu, cela montre l'inadéquation de la solution TEOL avec les enjeux de désengorgement de l'Ouest lyonnais. Un tel investissement doit se faire avec une vision ambitieuse, à plus long terme.</p>
02/02/24	<p>Tant attendue, une ligne forte doit être construite pour la liaison entre le centre et l'ouest lyonnais. Au regard des données techniques, mais aussi des données essentielles, sur le coût, la durée de livraison et les perspectives du nombre de voyageurs, le choix du T.E.O.L s'impose par rapport à un métro E. Car il faut considérer ce moyen de transport et son coût relatif qui permet aussi de développer des moyens de transport pour l'ensemble de l'agglomération.</p>
02/02/24	<p>Bonjour Il y a quelques temps, j'avais participé avec intérêt à la concertation préalable au métro E, car enfin le Sytral nous proposait un projet sérieux pour améliorer la desserte de l'Ouest lyonnais. Malheureusement vous avez arrêté ce projet. Aujourd'hui vous nous proposez un pis-aller. Vous avez fait des choix budgétaires qui, une fois de plus, font de nous les parents pauvres de la Métropole en terme de transports en commun. Et cerise sur le gâteau, vous nous proposez un tramway aérien de Ménival à Alaï qui va engorger encore plus un secteur déjà encombré à l'exemple de ce que vous faites à l'Horloge, où la circulation est devenue difficile (voire dangereuse) même en dehors des heures de pointe. Et que proposerez-vous aux riverains en termes de stationnement une fois que vous aurez supprimé l'existant ? Essayez au minimum de faire un projet qui soit efficace en enterrant ce « tortillard » jusqu'à Alaï, voire un peu plus loin jusque vers chez moi à Bel-Air. Il faut bien sûr un ou plusieurs parcs relais suffisamment grands pour que les usagers abandonnent leurs véhicules au profit du tramway, en évitant un parc trop petit comme à Gorge-de-loup.</p>
02/02/24	<p>Si le besoin démographique se fait sentir de relier Ménival à Confluence par le tramway, pourquoi ne pas créer un lien pour les Lyonnais qui se déplacent en modes actifs : à pieds, à vélo, trotinette ? Il existe déjà le tunnel Croix rousse qui est un peu long mais dont la fréquentation des modes actifs ne cesse d'augmenter. Le tunnel du TEOL ne sera guère plus long. La pente sera étudiée pour les tramways donc cela devrait aussi convenir aux modes actifs : 6% est une pente raisonnable. Bref, à ce stade de l'étude, il me paraît nécessaire d'étudier l'insertion d'un tunnel mode doux. La démographie, la longueur et la pente semblent le permettre. Ce tunnel pourra aussi servir aux secours d'urgence le moment venu.</p>

02/02/24	<p>A ce jour, le quartier confluence est relativement enclavé : on n'y pénètre que par le nord ou le sud. Ce lien nouveau vers Ménival va apporter des Lyonnais et avoir un impact. Je soutien le projet TEOL mais je suis inquiet de ses impacts sur la qualité de vie des habitants de confluence. Klaxons nocturnes automobiles, accélération de conducteurs qui prennent le moindre bout de goudron pour un circuit de formule 1, rires aux éclats des piétons nocturnes quatre heures avant l'embauche matinale liées à mes horaires de bureau... Lorsque la température est supérieure à 20°C (donc 17°C au lever du jour), la nuit à Confluence est bruyante et nuit déjà gravement au sommeil de ses habitants obligés d'ouvrir les fenêtres pour trouver un peu de fraîcheur après les journées de canicules.</p> <p>Avec le tramway, les clients des commerces de bouche seront plus nombreux, les ouvertures plus nocturnes, les errances plus nombreuses et plus ignorantes des règles de vie communes. Je suis favorable au projet TEOL mais je suis inquiet des nuisances qui risquent de devenir plus nombreuses et plus fortes au point que la question de déménager risque de se poser pour moi afin de préserver ma qualité de vie et ma vie professionnelle.</p>
02/02/24	<ul style="list-style-type: none"> - Insertion ouest en surface contraignante pour la circulation - Sortie du tunnel en bas de balme de Ste Foy pour traverser la Saône dans une zone qui a pu être préservée depuis des siècles et qui sera dénaturée visuellement et écologiquement - tracé permettant peu aux habitants de Ste Foy d'utiliser ce tramway : station très excentrée - principaux sites nécessitant des transports en commun complètement exclus pour le tracé (collège Jean Moulin , lycée St Just, cité universitaire, Ensatt, St Marc, La Favorite ..) - doublon avec les bus qui doivent être maintenus pour justement desservir les établissements scolaires et Ste Foy - ne résoud pas le principal problème des transports actuels qui est de pouvoir rejoindre Bellecour et Part Dieu facilement et qui est l'une des raisons pour continuer à utiliser la voiture - durée de trajet identique pour les habitants du 5ème et de Charcot avec celle du bus avec un avantage pour le bus dont les arrêts sont nombreux et proches des habitations - population peu enthousiaste et assez indifférente: tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut faire quelque chose mais la solution proposée est loin de répondre aux attentes <p>Et tout ça pour un budget conséquent.</p> <p>Ne peut-on pas se laisser le temps d'avoir une vraie réflexion et une vraie concertation citoyenne en co-construction pour engager un projet qui emmène l'adhésion des habitants, principaux concernés dans leur quotidien.</p>

02/02/24	<p>Nous attendons que ce projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - désenclave les zones Alaï Libération et Charles De Gaulle d'une saturation très importante le matin et le soir -relie rapidement la zone Ouest de Lyon au centre de cette dernière(Bellecour, La Part Dieu) -libère l'espace en surface des zones évoquées <p>Le métro E répond à cette problématique. Le TEOL est beaucoup plus lent (fréquence, vitesse), sa partie non enterrée augmentera les difficultés et la saturation de la commune de Tassin sans libérer l'espace en surface. Il est impératif au minimum d'enterrer en totalité le TEOL. IL est regrettable que le TEOL soit un projet au rabais. L'expérience montre que les économies à court terme deviennent une aberration à long terme et cette investissement important doit être réfléchi uniquement à long terme. Conclusion:relancer le métro E au minimum enterrer la totalité du trajet TEOL.</p>
02/02/24	<p>En ce moment a lieu à la Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris, une exposition intitulée "Métro ! Le Grand Paris en mouvement" https://www.citedelarchitecture.fr/fr/agenda/exposition/metro-le-grand-paris-en-mouvement (Lien externe) . On y mesure à quel point la construction du métro parisien il y a 130 ans et celle du Grand Paris Express en cours de réalisation avec son réseau automatique long de 200 km qui desservira 72 gares a été et est ambitieux. Le coût du Grand Paris express est estimé à 42 milliards d'euros. L'INSEE permet de comparer la population en 2020 du Grand Paris : 7 086 619 habitants et du Grand Lyon : 1 406 545 habitants, soit 5 fois plus https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-200054781+EPCI-200054807+EPCI-200046977 (Lien externe) Or la Métropole de Lyon a renoncé au projet de métro E en donnant comme raison son coût excessif pour l'agglomération, à savoir 2 milliards d'euros. Ce manque de vision de la part de nos décideurs va se payer d'importantes dégradations des lieux traversés par un tramway en surface tant dans la partie Confluence que dans la partie du plateau à Tassin. Les impacts sur la qualité de vie des riverains, sur les paysages, sur la circulation en particulier aux carrefours risquent d'être très lourds comme le montrent les avis dans la concertation. Les avantages retirés par les usagers de TEOL en termes de temps de trajet et de lieux desservis seront loin d'être aussi appréciables que ceux du métro E. Quel dommage que ce choix par défaut ! Et que de dommages va-t-il créer !</p>
02/02/24	<p>Habitant près d Alaï, mon temps de transport en c24e ou 73.e jusqu'à Gorge de Loup est déjà très rapide. De Gorge de Loup, qq minutes pour le centre ville où les correspondances sont efficaces et rapides. Je ne vois aucun intérêt à cette ligne. A partir du Point du jour, éventuellement... je pense que les habitants en aval préfèrent rejoindre Gorge de loup. S'il faut trancher je vote pour l'option A et l'arrivée à Suchet. J'espère que le quartier Alaï sera réinvesti car c'est pour le moment un lieu de transit et fort passage routier (abandonné par les 3 communes qui le partagent) et que le parc relais Alaï ne sera pas une nouvelle verrue pour un quartier totalement désinvesti de la municipalité.</p>

02/02/24	<p>Il résout le besoin de se déplacer de Tassin à Lyon. Il est moins cher et plus rapidement mis en œuvre qu'un dogmatique métro. Mais les remarques d'avoir des liaisons rapides sur les lignes de métro A, B et D me semble justifiées.</p>
03/02/24	<p>Il est urgent que Tassin se modernise ! Il est urgent que les trottoirs s'élargissent. Il est urgent que les cyclistes puissent se déplacer sans avoir à esquiver les rétros des chauffeurs à 70 en ville. Il est urgent que des arbres poussent sur l'espace public, qu'on puisse marcher à l'ombre un peu! Il est urgent que les piétons puissent traverser la route sans attendre indéfiniment que l'autoroute urbaine veuillent bien s'arrêter au feu rouge. Il est urgent que les riverains de Charles de Gaulle ne soient plus dérangés par le bruit des accélérations déraisonnables des conducteurs automobiles! On veut des voiries apaisées ! Un tram peut le faire, un métro ne pourra pas. La variante A va rendre la cohabitation avec les voitures invivables, et Charles de Gaulle devra tout de même entrer en travaux pour éponger le trafic reporté. Autant massifier la démarche et aller jusqu'au bout de l'investissement! Merci pour la réouverture de la variante C, la seule variante tenable pour les tassillunois. A bientôt dans un Tassin plus moderne, plus vivable !</p>

03/02/24

Le Conseil de quartier (CQ) Confluence Perrache remercie le SYTRAL pour l'organisation et la méthode utilisée pour la concertation préalable. Nous avons participé aux réunions de concertation et tenu plusieurs réunions sur le sujet. Le CQ est favorable au projet présenté uniquement dans la mesure où l'option par la rue MONTROCHET serait retenue. Nous espérons que ce projet contribuera à diminuer le trafic routier dans les zones du pont Gallieni, de la M6-M7 et du quai Perrache et à réduire les nuisances sonores et la pollution en découlant (40 à 50 000 trajets / jour évitables).

Par ailleurs, la desserte par le TEOL vers l'ouest lyonnais permettra aux habitants de notre quartier un accès plus facile à plusieurs EHPAD, cliniques et structures de santé, à des espaces verts ainsi qu'au centre aquatique Aquavert d'Alaï.

Par contre, nous demandons fermement à ce qu'il n'y ait pas dégradation de la desserte par les transports en commun de notre quartier : le T2 ne doit pas disparaître jusqu'à son nouveau terminus de Montrochet pour éviter l'opposition des habitants, étant donné que seuls 2 trams peuvent passer sur le cours Charlemagne et sous Perrache.

Pour ce faire, cela impliquerait soit que :

- le TEOL continue jusqu'à Grange-Blanche a minima (bassin d'emploi important) ou St Priest Bel Air et « remplace » exactement le service offert par le T2 ;
- ou que le TEOL continue en direction du métro DEBOURG qui connecterait à la gare de la Part Dieu sur la ligne ferrée du T1 vers le sud.

Nous sommes fortement opposés à l'option cours SUCHET pour les raisons suivantes :

- celle-ci a un impact très important sur le plan de circulation routière du quartier qui ne dispose que d'une seule sortie routière au nord via le cours Suchet et le quai Perrache
- De nombreux platanes centenaires seraient abattus pour le passage du TEOL ;
- une centaine de places de stationnement cours Suchet seraient supprimées ;
- il faudrait créer une 3ème passerelle modes doux parallèle au pont ferroviaire et au Pont routier/piéton/ vélo Kitchener sans aucun nouveau service rendu aux habitants ;
- le surcoût de 80 M€ nous paraît également un argument contre ce projet, d'autant qu'il n'y a pas encore de chiffrage du passage du TEOL sous le pont ferroviaire le long de la rue Gilbert ;
- nombreux sont les habitants du cours Suchet, artère peuplée contrairement à la rue Montrochet, qui craignent les nuisances sonores sous leurs fenêtres ;
- l'ensemble du trafic bus / voitures / vélos et piétons est déjà dense pour cette seule avenue et surtout pour la connexion vers le pont Kitchener ou direction M7 ou M6.

L'option rue MONTROCHET aura beaucoup moins d'impact sur les habitants, les plus proches se trouvant quai RIBOUD ou derrière des immeubles de bureaux.

Cette option présente plusieurs aspects positifs :

- sur la future fréquentation à Confluence du pôle de loisirs et du centre commercial, qui souffre d'une baisse de fréquentation depuis le Covid ;
- il y aura également un moindre impact des travaux en surface que ce soit dans leur durée ou sur la circulation automobile, bus ou vélos ;
- la connexion à la future navette fluviale sera également facilitée, surtout si un arrêt à proximité de la Saône / ancienne capitainerie s'y insère ;
- les bateaux de croisière actuellement amarrés sur la Saône avec leur motorisation fonctionnant en permanence seraient également décalés un peu plus loin des habitations, leurs nuisances sonores et de pollution seraient réduites ;
- une passerelle reliant le quai Jean-Jacques Rousseau et notre quartier aurait également un impact positif pour les habitants en permettant aux piétons et aux vélos de traverser à cet endroit et d'avoir une continuité de traversée en mode doux jusqu'au futur quartier du Marché ;
- à terme, il pourrait même être envisagé avec cette passerelle de créer une nouvelle promenade piétonne au travers de la colline et des Balmes avec un aménagement futur que nous appelons de nos vœux ;
- la connexion aux futures et actuelles Voies Lyonnaises (n°3 et 6) sera également facilitée.

Parmi les facteurs de succès, il nous semble important que soit vérifiée l'absence d'impact du TEOL sur la biodiversité des jardins aquatiques Ouagadougou et des 2 plus au sud ou à défaut d'étudier et de mettre en œuvre des aménagements pour minimiser l'impact sur la riche faune aviaire. Nous signalons la nécessité de rassurer les habitants du quai Riboud par des études quant à l'insertion paysagère de la future passerelle et aux risques de nuisances sonores générées par le freinage du tram lors de son passage sur la nouvelle passerelle située à 7-8m de

	<p>hauteur au-dessus de la Saône. Le devenir de l'ancienne capitainerie quai Rambaud récemment rénovée interroge également, en espérant qu'elle puisse être préservée. L'accès au centre commercial devra être pensé avec ses usages spécifiques : livreurs deux-roues, quai de livraison poids-lourds et accès parking, en préservant autant que possible les jeunes arbres et la piste cyclable. Enfin, il serait particulièrement apprécié par les habitants, travailleurs et usagers du quartier une mise en œuvre de l'arrêt du T1 prévu entre Montrochet et Musée des Confluences, plus rapidement ou au plus tard en parallèle de l'arrivée du TEOL. Dans les facteurs négatifs, nous notons : - le décalage calendaire du projet de réaménagement du quai des Étroits quai Jean-Jacques Rousseau par la Métropole. - le rallongement du temps de trajet par l'option Montrochet, estimé à 3-4 minutes jusqu'à Part Dieu, n'est pas significatif, ses avantages semblent très largement justifier cette option. Globalement, dans l'optique de favoriser les modes doux de transport, de désenclaver le quartier, de participer à la réduction de la pollution du quartier et du besoin d'utiliser la voiture, ce projet option rue Montrochet nous paraît à même d'améliorer la vie de ses habitants et des lyonnais et grands lyonnais de l'ouest.</p>
03/02/24	<p>Des années et des années que les projets se succèdent, s'enlisent et finissent pas être abandonnés, avec pour conséquence un statu quo regrettable pour les habitants de l'ouest. Ces derniers n'ont aucune perspective pour améliorer leur déplacement et dynamiser leur quotidien. Il faut enfin des actions et prises de décisions fortes pour y remédier afin que l'ouest rattrape son retard et puisse enfin bénéficier d'un même niveau de service que celui disponible dans le reste de la Métropole. C'est urgent et indispensable. Le TEOL est source de promesses, même si le métro E représentait une ambition encore plus affirmée. Trouvons le meilleur compromis en enterrant TEOL de Lyon 5 jusqu'au terminus annoncé. Oui au TEOL, ne laissons pas passer cette chance, au risque de laisser l'ouest en marge de la Métropole encore de très nombreuses années.</p>
03/02/24	<p>Je trouverais préférable et plus adaptée l'option par Confluences, pôle d'activités, commerces et de loisirs, plutôt que celle du cours Suchet. Les trams T1 et T2 y sont présents dans les 2 cas. Merci</p>

03/02/24	<p>La réalisation d'un tramway express reliant Alaï aux réseaux des lignes de tramway 1 et 2 jusqu'à Jean-Macé et le Metro B est une bonne démarche pour encourager les transport en commun et désengorger la circulation de l'Ouest Lyon. Le projet doit comprendre dès à présent une extension vers Craponne et au-delà et prévoir les infrastructures d'accompagnement nécessaires (parcs relais, pistes cyclables, ...) pour rendre les transports en commun efficaces et attractifs. L'extension à Craponne doit être poursuivie dans les plus brefs délais pour desservir mieux un bassin de vie important.</p> <p>La nécessité d'avoir des Parkings relais en amont de Craponne</p> <p>Pour limiter l'accroissement du trafic de transit dans Craponne, le parking relai à Alaï, avec un parking vélo sécurisé, devrait être de taille limitée pour répondre à des besoins ponctuels et de proximité. Il devra être impérativement accompagné de parkings relais situés aux entrées de la Métropole ou proche des extrémités lignes de bus desservant les communes à l'ouest (Grézieu la Varenne, Saint Genis les Ollières, La Tour de Salvagny, Marcy L'Etoile ...) et dont le service est amélioré, en fréquence, et en horaires de soirée.</p>
03/02/24	<p>J'attendais un projet plus ambitieux pour desservir l'ouest lyonnais ; néanmoins dans les propositions , je retiens celle passant par l'avenue de la libération à Tassin , permettant aux tassinais de profiter enfin d'un moyen rapide pour rejoindre le centre de Lyon ; autre point important , une tarification unique pour le tram train avec le SYTRAL ; c'était annoncé dans le plan de mandat de Laurent Wauquiez ; l'insuffisance du projet concerne la liaison vers Francheville Bel Air , Craponne , Grézieu la Varenne dont la population augmente considérablement et à l'horizon 2030 , ce sera l'asphyxie d'autant que Alai sera un entonnoir vite saturé par les véhicules ; il faudra revoir tout le schéma de transports en commun du secteur ; pas de parc relai à Alai , sauf pour les vélos , la place manquera et les pénétrantes seront vite saturées ;</p>
03/02/24	<p>Quel drôle d'argument qui consiste à prétendre que le projet permettrait de relooker l'avenue Charles de Gaulle et de la rendre plus agréable. C'est ne pas avoir connue cette avenue lorsqu'elle avait de part et d'autre de la voie une rangée de platanes magnifique. Un véritable projet consisterait à prévoir l'implantation d'une piste cyclable jusqu'au rond point d'Alaï car il est vrai que cela manque. Cela irait de paire avec un réaménagement du carrefour Libération pour améliorer le tourne à gauche et de rétablir un alignement d'arbres. Il faut envisager qu'à terme le bouclage du périphérique deviendra indispensable et qu'il aura l'avantage de réduire le trafic automobile sur cette voie.</p>

03/02/24	<p>Ayant participé à toutes les réunions de concertation, j'ai trouvé la méthode du SYTRAL robuste, argumentée et le projet réfléchi.</p> <p>Habitante des quartiers Perrache et Confluence, l'option Cours Suchet est à écarter, au risque d'une forte opposition de la population, contrairement à l'option rue Montrochet qui présente quelques avantages supplémentaires (fréquentation centre commercial et de loisirs, passerelle supplémentaire utile vélos et piétons...)</p> <p>La réponse apportée aux questions concernant la pérennité du T2 par le SYTRAL (cf "je pose une question") est rassurante pour les habitants : TEOL qui deviendrait T2, sans rupture de charge, permettant le maintien des 2 lignes de tramway du quartier.</p> <p>Connexion avec la future navette fluviale (arrêt prévu à l'embouchure de la darse) directe si un arrêt du TEOL-T2 a lieu près du quai, ou après un peu de marche à pied si l'arrêt reste à Hôtel de région-Montrochet : autre avantage.</p> <p>L'engagement de réaliser une étude de bruit sur le long du parcours est positif, en sachant qu'il faut absolument préserver la faune aviaire et batracienne des jardins aquatique, quitte à créer des brise-bruits. Les nuisances sonores des 2 tramways existants et des trains de marchandises ne doivent pas être majorées outre mesure par le projet, notamment les bruits de freinage.</p> <p>L'accès à l'ouest lyonnais permettrait aux habitants de Confluence d'accéder à des centres de soins, EHPAD, à d'autres espaces verts et à une piscine le centre Aquavert en direct, sans marche à pied longue ni prendre sa voiture.</p> <p>J'espère que cela réduira un peu la pollution de l'air et sonore liée aux M6-M7 qui pourrissent notre vie dans le quartier.</p>
03/02/24	<p>Le tramway a de multiples avantages, il est confortable, sûr et permet une desserte fine du territoire. Mais il plutôt lent et moins adapté à des trajets longs. Le SYTRAL met en avant le niveau de fréquentation en voyageurs par jour pour justifier le choix du mode : c'est un des critères à prendre en compte, mais pas le seul. En fait, le choix du mode entre tramway et métro n'est pas le point essentiel à retenir dans la proposition de TEOL . Le choix le plus important avec le projet TEOL est celui d'un tracé neuf plus court, rejoignant les infrastructures existantes sur la Presqu'île, ce qui n'améliore pas la capacité de transport de la partie centrale du réseau et ne permet pas vraiment d'améliorer l'attractivité des transports en commun vers l'ensemble de l'agglomération. Le prolongement de la ligne TEOL jusqu'à Jean Macé se fait au détriment de la ligne T2, à petite vitesse, et n'évite pas une correspondance pour aller à Part Dieu.</p> <p>Le métro E permet des temps de parcours beaucoup plus attractifs pour choisir les transports collectifs et réduire la circulation automobile. En allant jusqu'à la Part Dieu, il renforce la capacité du réseau dans sa partie la plus chargée, dans le centre ville. Son effet sur la structuration de la métropole est beaucoup plus fort, en permettant aux territoires du pôle Nord-Ouest d'accueillir davantage de logements et d'activités bien reliés par les transports en commun au centre ville (Part Dieu et Bellecour). Sa capacité, notamment en heure de pointe, est plus adaptée aux perspectives à long terme, en tenant compte du développement induit par le projet.</p> <p>Le projet TEOL , en réduisant le niveau d'ambition, présente un risque grave, celui de rendre définitivement impossible la réalisation du métro E. Or il est évident que les transports en commun doivent continuer à rester un objectif fort dans les décennies à venir, et que les moyens devront inévitablement être trouvés pour les développer au niveau national, dans toutes les agglomérations. Si aujourd'hui, il ne semble pas possible de dépenser plus de 800 M€ d'ici 2032 pour l'ouest lyonnais, il vaudrait mieux lancer tout de suite le métro E. Au pire, on en aura déjà fait le tiers en 2032, et au mieux, si les moyens augmentent, on pourra accélérer les travaux. Alors que si on a fait TEOL, il sera très difficile de commencer le Métro E, même si les crédits arrivent.</p>

03/02/24

Les extraits suivants du dossier de concertation montrent une grande incertitude sur l'intérêt du projet TEOL :

Page 36 Option non retenue : « Tronc commun à trois lignes (TEOL, T1 et T2) entre la Presqu'île et la rive gauche du Rhône. Motifs : dégradation des performances des trois lignes, temps d'attente en station de Perrache et dans les rames, effets sur la circulation aux carrefours Suchet-Charlemagne et Gallieni- Claude Bernard.

Page 59 : « entre Montrochet ou Place des Archives et Jean Macé, le Tramway Express circulera sur les voies actuelles des tramways T1 et T2 »

Page 60 : Les études de faisabilité menées sur les variantes de tracé Suchet et Montrochet ont démontré la difficulté de faire circuler la ligne de Tramway Express avec les tramways T1 et T2 sur le tronc commun entre la place des Archives et l'extrémité du pont Gallieni côté avenue Berthelot, avec le passage par la station Perrache existante.

Lors des échanges pendant la réunion d'ouverture de la concertation, l'option privilégiée semblait être d'arrêter la ligne T2 à Jean Macé. Les voyageurs de T2 poursuivant vers Perrache ou Confluence devraient alors changer de ligne, passant de T2 à TEOL. Dans le sens inverse, ils devraient monter dans TEOL, puis changer à Jean Macé.

Comment faut-il alors comprendre la fréquentation annoncée dans le dossier :

Page 53 : « La fréquentation journalière varie entre 40 000 et 55 000 voyages par jour entre Alai et Jean Macé. »

Ce chiffre comprend-il les anciens voyageurs de T2 qui se reporteraient sur TEOL ? A-t-on tenu compte des pertes de fréquentation sur T2 du fait d'une correspondance supplémentaire (que celle-ci se produise à Jean Macé ou ailleurs) ?

De multiples questions ont été posées en ligne au sujet de la fréquentation et de la capacité de la ligne, et la réponse du SYTRAL consiste à dire que des études supplémentaires seront effectuées une fois le choix fait entre les options de tracé par la rue Montrochet ou par le cours Suchet. Cela n'est pas satisfaisant dans un débat qui porte d'abord sur l'opportunité du projet avant de savoir par où il faut passer.

Il apparaît probable que l'intérêt du projet, en particulier à l'heure de pointe, sera limité à l'accès à la Presqu'île, en améliorant le service actuel de bus. Par contre, il va aggraver les problèmes de congestion du réseau existant entre la Presqu'île et la partie Est de l'agglomération. De ce fait, le projet profitera surtout aux déplacements hors heure de pointe, pour les retraités comme moi, et aura du mal à attirer de nouveaux usagers pendulaires pour le travail ou les études.

03/02/24	<p>Le poste principal du coût d'infrastructure de TEOL est le tunnel de 3,5 km. Les 3 km à l'air libre coûtent de l'ordre de 30 M€ du km, soit 90 M€. Le tunnel (avec ses stations) représente donc plus de 700 M€, ce qui ferait 200 M€ du km.</p> <p>Ramené à la longueur de tunnel, le métro E est à peine plus cher (2 Md€ pour 8,8 km, soit 220 M€ du km en valeur 2020, peut-être 250 M€ du km aujourd'hui). Le prolongement du métro B a coûté 391 M€ pour 2,4 km, soit 160 M€ du km.</p> <p>Si TEOL est 3 fois moins cher que le métro E, c'est principalement en raison de la réduction de longueur du projet en souterrain. Le fait de limiter la nouvelle infrastructure à la Presqu'île au lieu de viser Part Dieu change radicalement l'intérêt du projet. Le passage du mode métro au mode tramway induit certes une économie, mais celle-ci n'est significative que si le tracé peut se faire à l'air libre, sur les voiries existantes. Or ceci n'est possible que sur la partie Ouest du tracé. Rien n'est prévu pour améliorer la capacité du réseau des transports publics entre la Presqu'île et Part-Dieu.</p>
03/02/24	<p>Une option du tracé en souterrain sur Tassin avec des stations enterrées est indispensable, comme c'est le cas pour Lyon 5ème .</p> <p>Un passage en surface sur Tassin est incompatible avec le cadre de vie, la circulation et les voiries.</p> <p>Sur les stations choisies, le tracé doit passer par Libération (option B du dossier), l'option A de Ménival directement à Alaï n'apporte rien aux habitants de la commune. L'arrivée sur Confluence éloigne l'ouest lyonnais de l'accès direct au cœur d'agglomération.</p> <p>La solution pour répondre aux enjeux futurs de déplacements de l'ouest lyonnais en transports en commun pour le 60 ans à venir, c'est le métro E.</p> <p>Je partage le vœu voté par le Conseil municipal de Tassin la Demi-Lune le 22 janvier 2024 :</p> <p>"Nous élus municipaux de la Commune de Tassin la Demi-Lune, formulons le vœu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soit portée une politique ambitieuse de mobilité, à la hauteur des besoins de l'Ouest Lyonnais : un mode lourd de déplacement est essentiel pour l'Ouest Lyonnais - L'avis des Tassilunois, farouchement attachés au Métro E, soit pris en compte. Le « ça ou rien » proposé par le président du Sytral n'est pas acceptable, un tel projet doit être l'aboutissement d'une coconstruction à l'image de celle menée en 2019 et à l'inverse de celle menée depuis le 15 novembre 2023, qui impose un projet sans remporter d'adhésion massive alors-même que l'engagement financier est très conséquent. - Soit reconsidéré l'impact qu'aura le projet en surface sur le cadre de vie des Tassilunois (trafic routier engorgé, bruit du tramway en surface, travaux longs et impactants ...) et soit ainsi réétudiée la solution de deux stations enterrées sur la Ville de Tassin la Demi-Lune, garantissant ainsi un cadre de vie de qualité et une égalité de traitement aux Tassilunois comme aux Lyonnais.

	<p>- Soit étudié en profondeur une solution optimale de stationnement à Alaï, suffisamment dimensionnée et optimisée pour éviter le stationnement sauvage ou la convergence de nouveaux véhicules n'ayant pas trouvé de solution pour se garer en bout de ligne. Dans un contexte routier déjà largement en souffrance, il est nécessaire de penser une structure avec raison et cohérence</p> <p>- Soit pensé un réseau de bus en surface pour créer du rabattement significatif sur le tramway et ainsi desservir les villes voisines dont les habitants sont actuellement des usagers quotidiens des voiries Tassilunoises.</p> <p>- Enfin, s'il est un choix à faire, que l'option B avec le tracé passant par Libération soit privilégié : il participe à une meilleure cohérence globale en termes de desserte de centralité et de volume de passagers attendu. Au contraire, l'option A reliant directement Ménival à Alaï s'éloigne de cette centralité et en définitive ne concerne pas la commune. En outre, il permet d'envisager un prolongement possible et souhaitable vers Craponne. En ce sens, déboucher sur la zone de la route de Brignais semblerait plus approprié que sur le site Aquavert, très contraint qui pourrait préférer se concentrer sur le sujet du stationnement à dédier au projet et son intégration urbaine dans le site. De plus, l'essentiel du foncier route de Brignais pourra être maîtrisé et les acquisitions déjà engagées avec pour support l'outil réglementaire du périmètre d'attente de projet (PAP) instauré par le PLUH sur la zone, pourront être poursuivies.</p> <p>Etant entendu que cette option mériterait d'être avant tout en mode souterrain et enterrée".</p>
03/02/24	<p>Ce projet me paraît tout à fait essentiel. Il est nécessaire de désenclaver l'ouest lyonnais et de proposer des alternatives à la voiture. Le matin, trop d'embouteillages. Relier l'ouest de l'agglomération à la gare Perrache puis à Jean Macé pour rejoindre la ligne B et par là même La Part Dieu est un excellent projet. Trop d'oppositions pendant si longtemps ont empêché le développement des transports dans l'ouest de l'agglomération.</p>
03/02/24	<p>Depuis l'arrêt du tramway en 1954, notre secteur n'est relié à Lyon centre que par des bus dont peu sont directs. Le tram-train, plus de 10 ans après sa mise en service, n'est toujours pas intégré à la tarification TCL (puisse-t-il l'être enfin). Le TEOL constituera une première réponse efficace à la demande d'une liaison directe et rapide. En espérant que les acteurs de ce dossier en comprendront l'urgence pour une réalisation rapide.</p>

03/02/24	<p>Initialement, Alaï devait être relié aux Terreaux (donc avec les lignes de Métro A et C, ce qui reliait les deux collines), ou avec la gare de Perrache (métro A), ou avec Bellecour (métro A et D). Un choix avait été donné, et des études faites, à cette dernière option, dans l'idée d'une liaison avec la gare de La Part Dieu, par un métro aux normes SNCF (comme les autres lignes), donc spacieux et confortable.</p> <p>Certains ont préféré relier l'Ouest lyonnais à la confluence, par des œufs ... Option abandonnée. Maintenant, il nous est proposé un transport étroit avec des stations souterraines profondes, pour faire des emplettes dans un centre commercial excentré, sans autre liaisons directes qu'avec des tramways (T1 et T2) ce qui augmente le temps d'atteinte d'un métro (A puis, ou B). La date d'inauguration serait identique à la première proposition, si elle n'avait été stoppée. Que la circulation individuelle étouffe l'ouest, ou de voir des bus surchargés dans la montée de Choulans, n'a pas l'air d'inquiéter certains ...</p> <p>A mon avis d'habitant du Point du Jour, l'ouest lyonnais (depuis Alaï via Libération) a besoin d'aller en centre ville historique (voir La Part Dieu et l'est ...) avec des voitures larges, acceptant plus de voyageurs (et non pas aux normes parisiennes). Mon choix d'options se tourne vers la station Saint Luc (population plus dense) et sortie quai des étroits (liaison à la gare plus rapide). Il me semble qu'à plus long terme une nouvelle traversée du Rhône sera à envisager.</p>
03/02/24	<p>Si l'intermodalité entre TEOL et le métro B justifie d'amener cette nouvelle ligne jusqu'à Jean Macé, le lieu ne semble pas adéquat pour installer un terminus. Actuellement, de nombreux voyageurs venus de l'est utilisent T2 pour des correspondances à Perrache ; cela imposerait donc une rupture de charge avec d'importants flux de passagers devant traverser des axes routiers très fréquentés ; le tout s'ajoutant aux foules des TER.</p> <p>En outre, les différentes configurations proposées pour installer la station ne sont pas satisfaisantes. Les emplacements B et C nécessitent d'importants travaux avec un impact environnemental fort et mobilisent un espace important sur une place dont le potentiel est élevé. L'emplacement A, peut-être le moins pire, nécessiterait de supprimer une à deux voies de circulation, or l'avenue Berthelot est un axe routier central fréquenté en heure de pointe. Cela congestionnerait davantage le trafic, ce qui in fine ne serait pas bénéfique pour les piétons.</p> <p>Enfin, on peut s'interroger sur la pertinence de vouloir construire les infrastructures nécessaires (nouveaux quais, voies de retournement) pour un terminus qui pourrait à moyen terme être prolongé vers l'est (correspondance T4 à Jet d'eau, métro B à Grange Blanche). Comment justifier alors les millions d'euros dépensés pour un terminus devenu inutile, le tout dans un environnement contraint ?</p> <p>Un terminus plus à l'est dès la phase 1, par exemple avenue Jean Mermoz pour multiplier les correspondances, semble plus adapté à tous égards. Cela permettrait d'imaginer un avenir plus viable pour la place Jean Macé (parc ou espaces verts accessibles, et nouveaux accès au métro B dès la gare pour limiter les flux de voyageurs venant de la gare).</p>

04/02/24	<p>La nouvelle option C me paraît être la meilleure dans la mesure où elle préserve le calme qui caractérise le chemin de la Raude.</p> <p>Il n'est pas acceptable de rompre avec des projets de vie d'habitants ayant investi pour se situer dans cette zone tranquille de Tassin-la demi-lune et de détériorer ainsi leurs conditions de vie.</p>
04/02/24	<p>Le raccordement des voies nouvelles de TEOL au niveau du croisement du cours Charlemagne avec la rue Montrochet pourrait permettre deux évolutions possibles dans le futur développement de cette ligne :</p> <p>1. Proposer en alternance deux destinations aux rames qui arriveront sur le quartier Confluence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une fois sur deux, elles pourraient emprunter les voies existantes vers le nord et desservir Perrache et Jean Macé, comme prévu dans le projet actuellement soumis à la concertation ; - une fois sur deux, elles pourraient suivre les voies existantes vers le sud et desservir le sud de la Confluence et avoir son terminus à Debourg. <p>Dans les deux cas, la correspondance serait assurée avec la ligne de métro B, en alternance à Jean Macé ou à Debourg.</p> <p>Cette alternance entre deux terminus à l'extrémité est de la ligne pourrait être effective dès la mise en service de TEOL ou plus tard, en fonction des opportunités de développement du réseau.</p> <p>2. Envisager à plus long terme une extension de TEOL dans le prolongement de la rue Montrochet pour ensuite franchir le Rhône sur un nouvel ouvrage d'art et rejoindre le quartier de la Zac des Girondins en plein développement avec un terminus et une connexion à la ligne de métro B aux environs de la place Jean Jaurès.</p> <p>Ces deux possibilités de développement futur plaident une fois de plus en faveur du raccordement aux voies existantes par la rue Montrochet plutôt que par le cours Suchet, où l'alternance des rames entre les directions nord et sud semblent beaucoup plus difficiles à mettre en œuvre au vu de la plus grande exigüité de la voirie dans un secteur déjà bien densément urbanisé et où la proximité du franchissement du Rhône déjà opérant sur le pont Gallieni ne nécessitera pas de construire un nouvel ouvrage d'art dans le prolongement du cours Suchet.</p>

04/02/24	<p>Je ne suis pas favorable à ce projet, notamment pour sa partie aérienne sur Tassin. Cela ne favorisera pas la circulation sur cette commune. Peu de gain de temps pour rejoindre la part dieu. Beaucoup de temps perdu alors que des études sur le métro avaient déjà été engagées. L'intérêt ds habitants de l'ouest lyonnais n'est pas du tout pris en compte.</p>
04/02/24	<p>Le tracé de l'option C est plus direct vers Alaï, en passant en plus par Libération. Pourquoi ne pas le faire en tranchée couverte pour n'avoir aucun impact en surface sur la circulation. Cela a été fait à Paris en 1899 rue de Rivoli, en 1973 pour le métro A et B en presque île, et c'est la solution retenue pour le lancement du tunnelier avenue de Ménival. Ça permettrait de refaire les carrefours et intégrer les voies cyclables que la Métropole nous impose.</p>
04/02/24	<p>Bonjour, Je suis pour ce projet qui est une belle occasion de mieux connecter l'ouest de la métropole au centre et contribuera à limiter la circulation des voitures, grâce à une offre de transport alternative (moins de pollution, moins d'embouteillages, moins de nuisances sonores). Je privilégie l'option par le sud, qui est moins coûteuse et donne du sens au prolongement de la ligne, T2. Merci de votre attention,</p>
04/02/24	<p>Faire passer le TEOL par la rue Montrochet signerait à coup sur la mort du centre commercial Confluence en condamnant le parking automobile ainsi que les aires de décharges de Carrefour et des autres commerces. Déjà que les camions frigorifiques de livraison stationnent Cours Charlemagne au pied des immeubles d'habitation pour livrer des commerces du centre commercial (conséquence d'un autre projet au rabais de la Métropole : la pseudo piétonnisation ou plutôt vélotisation de Confluence), entraînant depuis 3 ans des nuisances sonores insupportables pour les riverains, cela va engendrer encore plus de nuisances. Tous ça pour des économies de bouts de chandelles après avoir gaspillé de l'argent public et perdu 2 ans à soutenir mordicus un autre projet au rabais de télécabines. La rue Montrochet est très bien aménagée: les trottoirs sont larges, les pistes cyclables également. Il y a des arbres. Elle est très bien comme ça! Comment allez vous concilier TEOL, voies automobiles, trottoirs et pistes cyclables ? Ce n'est pas possible sans supprimer les voies pour les voitures et les camions de livraison.</p>

04/02/24	<p>Une infra existe déjà pour l'ouest Lyonnais qui pourrait être grandement améliorée à condition que nos élus de différents partis s'entendent pour le bien de la collectivité. C'est le tram train de l'Ouest Lyonnais qu'il faudrait passer à double voie sur tout le parcours, y compris doubler le tube existant et prolonger en tunnel sous la Saône et voir où ressortir jusqu'à Part Dieu via le cours Lafayette par exemple. Et pourquoi pas passer ce tram dans le giron du Sytral pour une meilleure efficacité en financement et exploitation</p>
04/02/24	<p>Le projet me semble tout à fait intéressant et pertinent au regard des enjeux de mobilité et de développement durable de l'agglomération lyonnaise.</p> <p>La meilleure option serait de prolonger le T2 vers l'ouest, en passant par la rue Montrochet. Les avantages sont multiples et ont été clairement exprimés au cours de la consultation et au fil des échanges avec les riverains.</p> <p>Outre un projet moins cher pour la collectivité, moins impactant pour les riverains (circulation et nuisances sonores cours Suchet, riverains de la rive droite de la Saône), il assurerait une meilleure desserte du quartier Confluence - Perrache, encore en cours de développement, depuis l'Ouest Lyonnais (et réciproquement), au bénéfice des résidents de ces secteurs, avec une desserte améliorée des services et équipements locaux, au bénéfice de l'économie locale et du dynamisme de ces quartiers.</p> <p>Au contraire, le quartier Confluence - Perrache souffrirait d'être davantage isolé du reste de l'agglomération en cas de fin du T2 / contournement du TEOL (moins bien desservis), effet renforcé par le nombre limité de points d'entrée et de sortie du quartier, notamment du fait de la coupure Nord - Sud représentée par le CELP et en l'absence du pont des Girondins (coupure Est-Ouest).</p> <p>Bien cordialement, Gabriel</p>

04/02/24	<p>Alors que des études d'impact ont prouvées le bien fondé d'un METRO (ligne E) pour rejoindre ALAÏ, pourquoi faire un mixte de transport enterré sous la colline de Fourvière et en surface sur les communes avoisinantes de Tassin et Francheville sur des voies de circulation déjà fortement congestionnées aux heures de pointe ? Les bus et leurs infrastructures déjà réalisées sur Joliot Curi en particulier, permettraient sans surcoût, des désertes de proximité depuis le nœud ferroviaire d'Alaï.</p> <p>Avec cette infrastructure ferroviaire dédiée en surface, vous supprimerez encore davantage de place de stationnement et réduirez les espaces arborés/paysagés existants à ce jour. Merci de travailler de nouveau une alternative de type Metro.</p>
04/02/24	<p>A défaut de partager toutes les orientations, l'association Lyon Métro & Transports Publics se montre globalement favorable au Principe d'un tramway express, plus évolutif que celui d'un métro sur pneus à grand gabarit comme le métro lyonnais.</p> <p>Qu'entend t'on par évolutivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des mesures conservatoires pour permettre des prolongements ultérieurs à l'ouest, notamment, potentiellement via plusieurs branches, architecture qui semble adaptée à la taille du territoire à desservir et à un habitat "en filaments" le long des D50, D99, D342, D489 - Des interconnexions voire une interopérabilité rendues possibles avec les modes de transports existants : c'est à dire quand on parle de TC lourd, le Tram-train ouest lyonnais. - Un prolongement également, vers l'importante centralité métropolitaine et hub de transports que constitue Part-Dieu (plébiscité lors des phases antérieures de concertation) et même à terme vers l'Est de la Métropole. <p>Il est totalement illusoire de voir un jour se réaliser ces indispensables prolongements représentant un réseau de plusieurs dizaines de KM en mode métro sur pneus à 150 millions d'euros/KM.</p> <p>En mode TC "fer" cet ambitieux réseau paraît atteignable à horizon de 15 ans si la volonté politique est là et si des mesures conservatoires sont prises qui "n'insultent pas l'avenir" : Car une bonne partie des infras existent déjà : Le TTOL mais également le Rhône-Express à l'est. Seule manquent en réalité une branche ouest vers Craponne (qui a existé jusqu'en 1954 et qui subsiste sous la forme du site propre du bus C24E) et une connexion Presqu'île <> Part-Dieu. Ce dernier tronçon est celui qui demande les investissements les plus lourds, néanmoins il ne représente qu'une longueur de 4,5 à 5KM et pourrait, à l'instar du tronçon du TEOL objet de cette concertation, être réalisé partiellement en surface, via le futur pont des Girondins et le quartier</p>

	<p>éponyme en plein développement avant de plonger en tunnel jusqu'au secteur Part-Dieu Ouest et de la cité administrative aujourd'hui mal desservie, enfin il serait connecté au T3 et Rhône Express soit en passant en tunnel sous la gare ou même en empruntant en surface le passage Pompidou et ses nouveaux accès Sud aux quais de la gare.</p> <p>Tout ceci nécessite néanmoins dès la 1ère phase une chose importante : permettre l'accès au tunnel de TEOL aux tram-trains de 2,65 de large qui constituent le matériel roulant du TTOL actuel.</p> <p>En attendant que ces prolongements futurs soient réalisés, les problématiques d'insertion des TEOL dans l'hypercentre, sur les voies actuelles des T1 et T2 sont réelles. Le terminus à Jean Macé nous semble poser à la fois des pbs d'exploitation et des pbs d'insertion des tiroirs de retournement. S'agissant d'une phase qui dans notre esprit ne serait que provisoire, nous suggérons un double terminus du TEOL à Perrache pour donner accès à la Presqu'île + corres Métro A/T1/T2 et un autre terminus à Debourg pour donner accès à Gerland + corres Métro B(et donc Part-Dieu)/T6/T10.</p>
04/02/24	<p>Beau projet et très bien pour usagers. Mais dommage que le projet pour le métro n'a pas été retenu.</p>
04/02/24	<p>La mise en place de plus de transports en commun à l'ouest est indispensable. Je ne saurais donner un avis éclairé entre l'option b et l'option c, mais il ne faut pas s'arrêter à un tramway Express. Un ou plusieurs parking relais doivent être installés sur le tracé pour favoriser la transition voiture - transport en commun : le fait de ne pas pouvoir se garer facilement est souvent un frein au choix du transport en commun sur une partie de son trajet. Il vaut mieux un gros parking que toujours autant de bouchons de voitures, surtout si l'on réduit leurs voies de circulation.</p> <p>Un service de bus plus régulier et plus important doit accompagner la création de la ligne E. Nous sommes nombreux à vivre dans cette zone géographique (Lyon 5, Tassin, Craponne, Francheville, Sainte foy,...). Il n'est pas aisé pour tous d'accéder aux stations prévues: les familles avec enfants, les personnes à mobilité réduite peuvent plus difficilement monter au Point du jour ou à Menival par exemple. Des bus réguliers en remplaçant des lignes classiques en "lignes C" permettent de se projeter beaucoup plus facilement sur l'utilisation du tramway Express. À quoi bon créer une ligne de transport en commun si on contraint les habitants à prendre leur voiture pour rejoindre chaque station. La transition vers des modes de transport doux passe par une offre complète qui simplifie réellement les déplacements au quotidien.</p>
04/02/24	<p>Le projet TEOL est fantaisiste et totalement inadapté pour la commune de Tassin. Il a été créé dans Tassin des voies de bus qui aujourd'hui ne servent pas à grand chose, si ce n'est enchanter (pour rester poli) les automobilistes. Il suffirait donc juste de rajouter des bus sur ces voies.</p> <p>A ce jour, les bus TCL emmènent les voyageurs soit à Gorge de Loup, soit à Perrache, ce qui permet d'avoir accès à tous les quartiers de Lyon. A quoi bon rajouter une ligne de Tramway dans Tassin pour également aller à Lyon ?</p> <p>D'autre part, si ce projet fantaisiste venait à voir le jour, comment les automobilistes feraient-ils pour se déplacer dans Tassin ?</p> <p>Moralité: Abandonnez Teol, et rajoutez des bus TCL.</p>

04/02/24	<p>Si l on veut favoriser l'usage des transports en communs et de ce nouveau projet, il faut je pense le prévoir dans sa globalité avec peut-être plusieurs phases de déploiement. Pourquoi ne pas avoir un terminus à Craponne et pourquoi pas Grézieu ? Pourquoi ne pas faire un tracé permettant d'avoir un terminus à la Part-Dieu ? Le parc relais prévu à Alaï sera t il suffisamment dimensionné ?</p>
04/02/24	<p>Après l'abandon du téléphérique, vous souhaitez pour des raisons bassement politiques et dogmatiques, refuser un métro dont les études avaient pourtant bien avancées et prouvé que celui-ci répondait aux besoins des habitants des communes de l'ouest, qui l'avaient plébiscité et validé. Ce projet de tram n'est pas abouti, ne résout pas les contraintes de l'ouest lyonnais, c'est un mode lent, enterré donc c'est comme un métro avec les mêmes contraintes techniques, montées etc. sans parler des coûts très approximatifs et qui exploseront à n'en pas douter : tunnel. Total manque d'ambitions et de projections à long terme de votre part. Ne pas tenir compte des avis des habitants concernés serait un déni de démocratie. Chaque commune doit pouvoir être partie prenante et ne pas subir. Tassin ,et je n'y habite pas, sera lourdement impactée et les difficultés des communes plus éloignées ne seront pas résolues. Revenir sur une décision n'est pas synonyme de faiblesse mais au contraire signe de responsabilité. Nous attendons de votre part le retour du Métro E .</p>
04/02/24	<p>Voici les positions que le CIL défend suite au projet du TEOL reliant L'Etoile d'Alaï à place Jean Macé :</p> <p>1- La nécessité d'un tramway à l'ouest Lyonnais est-il plus justifié par rapport à un métro qui avait la préférence de l'exécutif précédent et des usagers, et dont les études ont consommées 11 millions d'euros d'argent public. Appelé Métro E, la mise en service prévisionnelle était alors prévue en 2030 pour un budget prévisionnel de 1 milliard d' € en 2019. C'était déjà minimum 1 an de gagner pour sa mise en service. Puisque ce projet a été rayé d'un trait par le nouvel exécutif du SYTRAL, espérons que les 11 millions seront quand même utile pour le projet du TEOL dont la mise en service est espérée à l'horizon 2031 pour un budget estimé à 800 millions d'€ hors taxes. Les raisons de l'abandon du métro E par la Métropole restent flous.</p> <p>2- Le terminus à Jean Macé sera-il opportun puisque le trajet montre son passage à Confluence par le tracé Montrochet (qui semble aujourd'hui préféré) et à Perrache? Sur l'un de ces 2 sites le terminus du TEOL serait bien plus opportun. A Confluence le terminus du T2 existant et à Perrache les anciens terminus des T1 et T2 permettraient des aménagements moins coûteux.</p> <p>Avantages ou inconvénients pour les usagers du TEOL de venir jusqu'à Jean Macé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour une correspondance avec le T2 ? celle-ci peut se faire aisément à Perrache ou à Confluence. • Pour une correspondance avec le métro B à destination de Part-Dieu, trajet 6 mn de Jean Macé à station Part Dieu, plus 5mn de Perrache à Jean Macé soit 11mn au total (plus le transfert à pied Tram/Métro). • De Perrache à Part Dieu, 15 mn par le tram T1. <p>En conclusion : un gain incertain de temps pour les usagers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avantages ou inconvénients pour les habitants du 7ème ? • Pour se rendre à la gare de Perrache ? Aucun intérêt puisque ligne T2. • Pour se rendre à l'Ouest Lyonnais ? Par Perrache par Ligne T2 et ensuite futur TEOL <p>Quels peuvent donc être les avantages pour les habitants du 7ème ? Nous attendons des</p>

	<p>réponses du SYTRAL.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puisqu'au fil des réunions le SYTRAL pense qu'il apparaît difficile de gérer 3 lignes sur une même voie entre Perrache et Jean Macé, pourquoi la situation serait-elle différente entre Confluence et Perrache ? <p>Alors pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ?</p> <p>Aujourd'hui la situation s'est modifiée puisqu'il semblerait que les lignes TEOL et T2 seraient limitées à un parcours ayant toutes 2 son terminus à Jean Macé.</p> <p>Pas d'accord répond le CIL puisqu'une autre solution existe avec un terminus du TEOL soit à Confluence, soit à Perrache pour un coût bien moins élevé qu'à Jean Macé, pourquoi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à Confluence (la meilleure solution à notre avis), il suffit d'aménager le terminus du T2 pour recevoir aussi le TEOL (cela a été fait à Gerland Debourg avec 2 lignes T1 et T6). - à Perrache en 2ème recours au niveau des anciens terminus T2 et T1. <p>Quelles conséquences au niveau du secteur Jean Macé si en dépit de notre opposition le SYTRAL voulait passer en force:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrefour multimodal avec la présence de gare SNCF, ligne de métro, cars et tram créent un afflux important de piétons qui est déjà aux limites d'engorgement aux heures de pointe. Avec cette nouvelle ligne du TEOL qui emmènera de nouveaux usagers, ne risque t-on pas d'aggraver fortement le flux piéton avec peut-être un risque accidentogène ? Sans compter sur le flux supplémentaire de vélos et trottinettes avec la nouvelle voie vélo VL9 sur l'avenue Jean Jaurès entre place Jean Macé et Gerland sud. • Emplacement du terminus du TEOL et T2 ? Du TEOL seul ? Du T2 seul ? Rien est clair. <p>Par contre le SYTRAL envisage 3 positions : avenue Jean Jaurès côté marché ou côté Mairie ou avenue Berthelot sur le tourne à gauche direction avenue Jean Jaurès ?</p> <p>Mais nous pouvons aisément deviner qu'il prendrait la place des stationnements dans ce secteur de la place Jean Macé et perturberait fortement l'activité des marchands du marché Jean Macé.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrefour avenue Jean Jaurès/ avenue Berthelot : ces 2 axes qui sont des voies principales de dégagement vont une fois de plus être impactées par des ralentissements supplémentaires provoquant nuisances sonores et pollution supplémentaire pour les riverains de ces 2 avenues. <p>Conclusion :</p> <p>Le CIL n'est bien entendu pas opposé à une nouvelle mobilité pour les habitants de l'Ouest Lyonnais afin d'améliorer leurs déplacements.</p> <p>Le Métro en reste sa préférence comme tous les participants aux diverses réunions organisées par le SYTRAL.</p> <p>Si TEOL doit être une solution imposée, le CIL s'oppose complètement au terminus à Jean Macé qui n'amènera que des nuisances complémentaires.</p> <p>Il demande donc impérativement au SYTRAL de revoir sa copie sur l'emplacement de son terminus à Jean Macé.</p>
04/02/24	<p>La nouvelle option surprise C du trajet du tramway sur la commune de Tassin apparaît totalement irréaliste. En effet les avenue Charles de Gaulle et route de Brignais sont quotidiennement fréquentées par un nombre considérable de véhicules, avec une proportion très importante d'utilitaires et de camions, et d'autobus des communes voisines. Le tramway n'ayant pas pour vocation de les remplacer, ils continueront ainsi à circuler dans un contexte d'encombres beaucoup plus important. La pollution de l'air et le volume sonore vont perdurer, voire augmenter avec une vitesse de circulation qui va forcément se réduire.</p> <p>D'autre part, va se rajouter au coût total du projet, déjà alourdi par les études des projets abandonnés (métro, téléphérique), le coût des expropriations à prévoir car le passage à 2 voies de tramway va obligatoirement entraîner un élargissement de l'avenue Charles de Gaulle et de la route de Brignais, si on veut garantir la circulation des tramways, vélos, piétons et autres véhicules (dont les bus de l'Ouest Lyonnais). Ces acquisitions foncières et de fonds de commerce se feront au prix élevé du m2 de l'Ouest Lyonnais, qu'il s'agisse de ventes amiables ou d'expropriations.</p> <p>Le tramway s'intègre bien sur le territoire de la commune de Lyon, dans la mesure où existe toute une panoplie de solutions de déplacement alternatives (métro, bus, vélo, larges trottoirs), et que des véhicules importants et polluants comme les camions et utilitaires y circulent très peu. Mais ce contexte ne peut aucunement se comparer avec le territoire de Tassin la Demi-Lune, qui est une commune traversée par tous véhicules, où les voies de circulation sont plus étroites, et où l'offre de transports en commun est plus restreinte.</p>

	<p>Si la solution retenue est finalement le tramway plutôt que le métro, il apparaît donc plus que jamais que la seule solution qui permettrait aux habitants de Tassin la Demi-Lune d'accéder à un mode de transport en commun plus rapide et plus moderne, tout en préservant une qualité de vie en surface, est d'enterrer les installations sur tout le tracé. Quant au tracé A, il ne concerne plus vraiment Tassin la Demi-Lune, mais plutôt Lyon. Il n'apporterait donc rien à Tassin la Demi-Lune.</p>
04/02/24	<p>L'avis des garants des différentes concertation était déjà unanime sur le besoin de créer un nouveau transport en commun sur le territoire de l'OUEST LYONNAIS ...qui n'a ni métro ,ni tramway La question de l'opportunité d'un transport structurant ne peut être que positive La question du financement limité à 800 000 € se discute (sur l'échéance de 2032 !) car avec 300 000 € supplémentaire TEOL peut être enterré jusqu'à ALAI Les questions des tracés restent ouvertes : l'option C sur av De Gaulle parait plus intéressante pour les Tassulinois ... ainsi que la réalisation d'un parc relais à ALAI l'option CONFLUENCE peut être envisagée ,s'il ny a pas de rupture de charge jusqu'à Jean Macé</p>

04/02/24

Nous avons appris par hasard que le projet de tram allait peut être rendre la rue Joliot curie à sens unique et de fait obliger les automobilistes à prendre la rue de Tourvielle et rue des noyers Pensez vous vraiment que ces rues sont adaptées pour recevoir autant d'automobilistes. Elles sont aujourd'hui déjà beaucoup empruntées ... il y a déjà une saturation de l'axe de l'avenue général eisenhower. C'est une aberration ! Et surtout personne , aucun habitant des rues concernées n'est au courant . Si on avait eu le métro E, tout aurait été en souterrain et aucune rue n'aurait été impactée. Merci de communiquer largement pour que les habitants puissent être informés ...

04/02/24

Le projet TEOL est une opportunité de desserte pour les territoires de l'Ouest Lyonnais, mais doit l'être aussi pour La Mulatière.

Le franchissement de la Saône dans la continuité du Cours Montrochet nous semble être le scénario le plus adapté car susceptible d'engendrer moins de nuisances pour les habitants. Un point nous interpelle néanmoins : le schéma de principe mis à disposition du public envisage de doter la passerelle d'espaces dédiés pour les modes doux, et notamment les déplacements piétons.

L'idée de donner un accès aisé jusqu'au quai Jean Jacques Rousseau nous semble réellement adéquate, cependant il engendrerait l'aménagement d'une rampe d'accès aux normes PMR réellement lourde.

Par ailleurs, la réalisation de cet ouvrage et de ce tunnel mériterait une étude d'impact paysagère poussée. La Balme est un espace naturel, doté par ailleurs d'Espaces Boisés Classés. Les propriétés remarquables, visibles parfois de très loin, contribuent grandement à l'aspect "préservé et calme" du quai dans son ensemble. Enfin, la Saône permet de dégager les perspectives entre le Pont de La Mulatière jusqu'à la Colline de Fourvière. Ces qualités paysagères et environnementales sont exceptionnelles. La construction de cette passerelle, et le creusement de ce tunnel risquent de dévisager cet ensemble paysager remarquable.

En l'état, les esquisses proposées nous interrogent.

En effet, le niveau de la passerelle étant proposée à 8-10 mètres de celui du quai, les aménageurs seraient contraints d'aménager une rampe de taille conséquente, soit plus de 200 mètres, d'un côté, ou de chaque côté de la passerelle. Cet aménagement peut clairement dévisager le paysage, nuire aux perspectives paysagères remarquables depuis le quai, et surtout nuire à la fonctionnalité de cet espace, dont la largeur est réduite.

Quel que soit le scénario retenu, il doit se faire sans remettre en cause le projet de réaménagement du Quai pour lequel les mulatins se sont mobilisés.

Les associations de riverains, l'équipe d'opposition « La Mulatière d'Avenir » et La Ville à Vélo, ont proposé à la Métropole une contre-proposition pour requalifier cet espace sensible.

Aussi, l'annonce faite par la métropole de Lyon, de reporter le projet de réaménagement du quai au prochain mandat, mais surtout de le conditionner à ce que le projet TEOL lui imposera, nous semble problématique.

En l'état, la concertation proposée dans le cadre de la création du TEOL vient rejeter l'ensemble des 189 contributions apportées dans le cadre du projet de réaménagement du quai.

<https://jeparticipe.grandlyon.com/project/reamenagement-quai-des-etroits-et-quai-jean-jacques-rousseau/presentation/la-demarche> (Lien externe)

Dans le souci d'une meilleure réalisation de la concertation quant à l'avis des habitants sur le projet du TEOL, nous demandons que les avis et contributions rédigées par les citoyens dans le cadre du réaménagement du quai, soient pris en compte.

Par ailleurs, il est envisagé depuis plusieurs années de requalifier une partie des quais afin qu'il puisse devenir un nouvel espace de convivialité et de rencontres (guinguettes, restaurants, bars flottants) en miroir avec les aménagements importants qui sont réalisés dans le quartier Confluence. Avec l'arrivée du TEOL, le quai serait ainsi accessible rapidement pour les habitants de Tassin, de Sainte-Foy, et du 5e arrondissement de Lyon. Ce projet ne pourrait aboutir s'il n'est pas aisément desservi par les modalités de transports collectifs et notamment depuis la Confluence. L'opportunité d'une gare de tram à cet endroit permettrait de structurer ce projet tout en permettant l'accès aisé des écoliers jusqu'à l'école de Bellevue.

L'opportunité d'un arrêt, permettrait :

- De désenclaver cet espace remarquable, le rendre apte à la promenade et aux rencontres. Le quai pourrait ainsi bénéficier d'aménités importantes.
- De faciliter les accès aux grandes infrastructures et équipements que la Métropole de Lyon propose (centre commercial, modalités de transports à travers la ville).
- De limiter les impacts sur les perspectives paysagères, en permettant aux usagers d'utiliser un ascenseur pour franchir le dénivelé de 10 mètres entre la rame et le quai.

Aussi, l'équipe de "La Mulatière d'Avenir" soutient l'opportunité de création d'un arrêt sur le quai, et considère qu'en l'absence d'un tel arrêt, ce projet n'est pas recevable.

04/02/24	<p>La concertation en cours au sujet de TEOL s'inscrit dans un objectif d'amélioration des offres de transports collectifs pour accéder au centre de Lyon. Cet objectif est louable au vu des flux de voiture quotidiens que nous subissons à Tassin.</p> <p>La réponse que le SYTRAL propose d'apporter au travers de TEOL est à objectiver et suscite les questions ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il manque dans le dossier de concertation une carte rassemblant l'ensemble des lignes de bus et de tram train de l'Ouest lyonnais. - pourquoi n'y a il pas un tram train tous les quarts d'heure alors que les voies existent ? <p>Qu'est ce qui empêche de faire cette évolution rapidement ? Cette solution ne coûterait-elle pas bien moins cher que TEOL ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - pourquoi à Lyon le ticket de transport pour TCL et le tram train est différent ? à Paris le ticket de métro donne accès au RER SNCF, est-ce que cette évolution pourrait être rapidement effectuée ? <p>Est ce que le projet TEOL ne ferait pas doublon avec le tram train ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - A l'origine, il était prévu que le tram train puisse aller de Lyon St Paul à Lyon Part Dieu par la rue de Grenette et le cours Lafayette. Pour une grande partie des habitants de l'Ouest lyonnais, cette solution serait très utile pour rejoindre le centre et le quartier Part-Dieu, et nécessiterait la création de moins de voies de tram que TEOL. Il serait intéressant de comparer cette solution avec TEOL pour vérifier si le projet que vous proposez est bien le plus approprié. - les études réalisées indiquent elles la provenance des voitures ? Ne serait-il pas plus approprié d'aller « traiter le problème à la source » en créant des sections de tramway qui viendraient peut-être de Craponne, Brindas... jusqu'à Alai ? <p>- Au niveau du quartier du Phare à Tassin, le projet que vous imaginez va impacter significativement les riverains que nous sommes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En termes de parking : quelles compensations pérennes sont prévues pour les riverains ? - En termes de nuisances : quelles pourraient-être les impacts aussi bien pendant les travaux qu'après les travaux ? sonores ? affluence et engorgement du quartier ? Peut-il y avoir des sujets de sécurité ? <p>Je reste attentive à votre réponse,</p>
04/02/24	<p>À ce jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une ligne de bus pour aller à perrache : C21 - 8 lignes pour aller à gorge de loup : C24, C24E, 73, 73E, 65, 14, C21, 72. <p>Je ne comprends pas l'intérêt de rejoindre « le Centre ville » par Perrache, visiblement le besoin n'existe pas à ce jour, pourquoi le serait-il à l'avenir ?</p> <p>Les utilisateurs des transports en commun ont besoin de rallier la ligne D du métro. Ce projet n'est que gaspillage d'argent public, bien qu'il coûte moins cher que le métro E, il n'en reste pas moins inutile.</p> <p>Moins cher pour ne pas servir restera toujours moins rentable que plus cher pour être utile. Etudier un projet alternatif au métro E était une bonne chose, maintenant merci de reconsidérez le projet du métro E pour désenclaver l'ouest lyonnais, et ne pas faire du projet teol une simple façade.</p>

04/02/24	<p>Bonsoir, Je pense que l'idée d'un tramway se révèle très pertinente. C'est le seul moyen de désenclaver l'Ouest Lyonnais. En effet le projet de construire un métro me paraît au contraire aberrant. Il serait bien trop coûteux et bien trop long. Or quand on voit les bouchons quotidiens, il est urgent d'agir !</p>
04/02/24	<p>Si je suis globalement pour le TEOL, je reste prudent quand j'ai lu en page 60 du dossier de concertation la difficulté de faire circuler T1, T2 et TEOL sur le tronçon commun entre la place des Archives et l'extrémité du pont Gallieni côté Berthelot. Cet difficulté est d'ailleurs mentionné dans l'étude d'Egis de 2017 sur une alternative tram du métro E. Cela signifie donc que soit le T1 ou soit le T2 sera raccourci. Comme le T1 va jusqu'à Debourg et compte tenu de sa fréquentation la plus élevée du réseau (Campus la Doua, Charpenne, Gare Part-Dieu, Centre commercial Part-Dieu, Guillotière, Campus des Berges du Rhône, Gare Perrache, centre commercial Confluence, Musée des Confluences, Campus Gerland), le T2 est le plus susceptible d'être impacté. Cela créera une correspondance pour les usagers qui vont de Perrache (côté place Carnot) jusqu'à l'Est via le T2 car ils devront changer de ligne à Jean Macé. Le nombre de correspondance peut dissuader de prendre les transports et à l'heure du réchauffement climatique ce n'est pas acceptable. Pour convaincre les gens de passer de l'autosolisme à un autre mode, il faut un réseau de transport très performant et donc limiter le nombre de correspondances. Voici 2 propositions afin de ne pas fortement impacter les usagers qui empruntent le T2 à Perrache et qui souhaitent aller à l'Est : -Après Jean Macé, créer une voie ferrée pour le T2 pour le dévier rue Raoul Servant (Lyon 7), créer une passerelle piétonne et cycliste qui va jusqu'à la rue Dugas-Montbel (Lyon 2) pour rejoindre la place des Archives. -Fusionner le T2 et le TEOL pour créer une longue ligne radiale de transport en commun. Merci de votre compréhension Lucien DI-BIN</p>
04/02/24	<p>En tant qu'ex-fidésiens, dont la famille est toujours implantée à Sainte Foy, nous ne pouvons que nous réjouir de ce projet d'équipement structurant sur l'Ouest lyonnais encore trop dépendant des bus. En effet, pour les lignes 49 et C20 que nous fréquentons, l'offre ne correspond pas à la demande actuelle : saturées en heure de pointe, les fréquences deviennent largement insuffisantes pour inciter à prendre les transports en commun en soirée, le weekend, ou pendant les vacances scolaires. Nous saluons donc ce projet, réfléchi pour une desserte rapide et fréquente de ce secteur. Néanmoins, en tant qu'usagers quotidiens de la ligne T2 entre Bron et Confluence, nous nous devons d'exprimer nos inquiétudes quant aux options évoquées de découpage de la ligne T2. Un arrêt de celui-ci à Jean Macé supprimerait la connexion du T2 avec le métro A, et créerait une réelle rupture de charge pour bon nombre d'usagers (selon les chiffres donnés en concertation, l'arrêt du T2 à Jean Macé nuirait à 15% d'usagers actuels quand l'arrêt du TEOL à Confluence ou Perrache nuirait à 21% d'usagers potentiels : la barrière est mince quand on sait qu'il s'agit de chiffres réels pour le T2, et d'usagers récurrents impactés dans leur vie quotidienne - et le désavantage s'inverse quand on compare les chiffres au lieu des pourcentages, le T2 étant le tramway actuellement le plus plébiscité de la Métropole). Si la ligne T2 doit absolument être sacrifiée - même si cela est à notre avis une dégradation réelle pour les usagers du T2, pas</p>

	<p>vraiment informés et concertés sur l'impact que pourrait avoir le TEOL sur leur ligne - il serait beaucoup moins impactant de la couper a minima à Perrache, où les usagers pourraient profiter de la connexion avec le centre-ville, avec le métro A, et pour ceux qui sont impactés par la coupure, de deux lignes de tramway pour aller à Confluence à l'abri dans la gare routière prochainement rénovée. Par ailleurs, parmi les (nombreux) étudiants actuellement usagers du T2, la plupart montent bien avant Jean Macé, pour descendre à Centre Berthelot, sans compter les étudiants qui font la navette entre le campus de porte des Alpes et des Berges du Rhône, pour qui il serait un non-sens d'arrêter le T2 à Jean Macé. Bien sûr, nous ne pouvons qu'être en faveur de l'option dernièrement évoquée de raccorder le TEOL au T2, qui permettrait une extension directe à l'Ouest, et serait bénéfique aux usagers des deux moyens de transport, sans nuire à aucun d'entre eux, ainsi qu'à un certain nombre d'usagers actuels du T2 qui se rendent dans l'Ouest lyonnais (Bron pour notre part, mais nous connaissons certains usagers venant de Saint Priest qui prennent le 49 ensuite pour aller travailler, même si le trajet est tellement long et entrecoupé qu'actuellement certains prennent sans doute la voiture, ce qu'ils ne feraient peut être pas si le trajet était direct). Une extension de la ligne T2 jusqu'à Alaï permettrait de réaliser une véritable connexion Est-Ouest dans la Métropole, actuellement manquante. Si la ligne est aussi rapide que prévue sur la partie Ouest, cela permettrait sans doute de déporter un certain nombre d'usagers de la voiture vers un tramway direct, fréquent, et sans temps de parking à prévoir. Dans la mesure où la ligne T2 va devoir se doter de nouvelles rames de 43 mètres (ce qui représente une excellente nouvelle vu la saturation de la ligne en heure de pointe !) d'ici 2025, il serait tout à fait pertinent d'envisager des rames compatibles avec le futur TEOL dans la mesure du possible. La ligne T2 étant actuellement la plus longue de la Métropole, elle fonctionne néanmoins très bien (hors quelques irrégularités dernièrement) mais il faudrait sans doute veiller à ce que cela soit toujours le cas dans cette nouvelle configuration si elle est retenue.</p> <p>En dehors des considérations liées au T2, nous nous exprimons en faveur des options :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De passage par Confluence, qui permet de desservir de nombreux bureaux, en sus du centre commercial, cinéma, etc. A noter que depuis le déménagement de l'Hôtel de Région de Charbonnières vers Confluence, de nombreux agents résident encore dans l'Ouest lyonnais et pourraient sans doute être de futurs clients du TEOL. Par ailleurs en termes d'impact, la rue Montrochet étant composée principalement de bureaux, les nuisances seraient fortement limitées. - De l'implantation d'une station à Charcot Province, permettant une interaction avec le centre commerçant de Saint Luc (toujours très pratique de faire une course en revenant du tramway) en interaction plus directe avec les quartiers d'habitation. <p>En conclusion : merci pour ce projet, le tramway c'est vraiment très pratique quand il circule à des fréquences telles que celles prévues, mais essayons de ne pas pénaliser des usagers d'un tramway au profit de ce nouveau projet prometteur !</p>
04/02/24	<p>Bus surchargés qui ne s'arrêtent pas, fréquence mauvaise la semaine aux heures de pointe dans les 2 sens.</p> <p>Téol n'apportera aucune solution, car l'option arrêt à St Irénée, évoquée initialement, a été éliminée....</p> <p>Quant à l'arrêt Point du jour, en 2024 comment peut-on penser que c'est une bonne idée de détruite une place arborée autour de laquelle s'organise une centralisé commerciale de quartier? Un projet ne peut pas faire l'unanimité, mais face au budget exigé, à la nécessité de revoir nos modes de déplacement et aux mécontentements exprimés, je suis passée d'enthousiaste à réservée.</p>

04/02/24	<p>Le projet TEOL est un projet qui va enfin offrir aux habitants de Lyon 5, Tassin et Francheville, un mode de transport attractif pour rejoindre les quartiers centraux de Lyon 25 ans après l'inscription au PDU de l'Axe A2 en 1997 ! Il était temps ! Contrairement à ce que peuvent dire certaines personnes, il offrira pour St Foy les Lyon (St Luc) et Lyon 5 (Point du jour ou Ménival), des temps de parcours très attractif pour rejoindre La Confluence, ou Gerland en 10 à 15mn. La part-Dieu sera à 20-25mn avec une correspondance. Impossible de faire mieux même en vélo. L'option Montrocher, semble préférable pour la desserte du sud de la presqu'île. A l'ouest celle via Tassin permettrait de mieux mailler cette partie sud de la commune et d'apaiser le secteur victime du transit routier. Dans tous les cas quelque soit l'option choisie, l'aménagement en surface est l'occasion unique de rendre plus urbain ces quartiers de ville délaissés par les 3 communes. Mettre l'argent pour le traitement de surface et pas dans un souterrain est un choix pour la qualité de vie des habitants ! Ma seule inquiétude sur le projet, est le traitement de la station de Perrache, déjà saturée aujourd'hui. Le dossier est assez limité sur les correspondances dans le CELP et/ou le métro. J'espère que ce point sera bien pris en compte dans la poursuite des études.</p>
04/02/24	<p>Arriver a la mairie et détruire un projet qui m'était tout le monde d'accord sur l'importance du métro dans une grande ville... Félicitations encore une fois cela prouve la bêtise de notre classe politique Pour se rattraper après un projet complètement farfelu de téléphérique, un tram enterré pour ressortir du côté de confluence.. Encore une fois cela prouve à quel point les personnes en charge du dossier ne connaissent pas la ville, ni le besoin des gens pour la mobilité. Le secteur est enclavé avec un centre commercial qui entraîne des bouchons de dingue, des immeubles collés les uns aux autres, des parcs qu'on aura aucun problème a détériorer pour la grande cause des Khmers verts. Je vois tout a fait un tram émerger sur ces secteurs. Sans parler de la saturation du trafic des trams sur le même axes de circulation T1,T2 ça va rouler sans pb. Et quid de la voie de stockage vers jean Macé ? Félicitations au sytral qui n'arrive pas a faire fonctionner son métro b et qui ose pondre des projets pareils. Bref encore des projets stupide qui font qu'au final on perd du temps de l'argent et que le produit final sera inadapté au besoin. Félicitations messieurs c'est du bon travail.</p>

04/02/24	<p>L'intérêt du projet TEOL est de pouvoir envisager ensuite un prolongement vers Craponne. L'infrastructure pourrait servir une deuxième antenne Craponne - Gerland et doubler la fréquence sur le tronc commun.</p> <p>Avec des rames de 43m et une fréquence doublée, peu de risque de saturation.</p> <p>On optimise aussi l'investissement.</p>
04/02/24	<p>J'ai suivi avec grand intérêt les réunions et les débats ainsi que les nombreux avis posés ici. Ancien Tassilunois et Lyonnais depuis 4 ans, je ne comprends pas bien ce projet !</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>- Si je résonne comme lorsque j'habitais à Tassin, je mettais 25 min pour aller de chez moi jusqu'en centre-ville Bellecour (72 + métro D) et là avec le TEOL je mettrai « seulement » 22 min ! Je n'appellerais pas ça un tram express pour le coup !</p> <p>.</p> <p>- Ce n'est pas un projet pour les habitants de Tassin mais ils en subiront de lourdes conséquences !</p> <p>Je m'explique, la liaison avec le centre-ville et Tassin est plutôt rapide que ça soit en bus direct ou en métro donc peu d'intérêts pour TEOL (gain de temps minime) mais avec les réductions de voies pour ce tram, la circulation va devenir INFERNALE ! C'est proprement injuste !</p> <p>.</p> <p>- La desserte de « Perrache », c'est d'ailleurs plus la Place des Archives que Perrache, il faudra marcher pour pouvoir rejoindre le métro A, puis éventuellement s'arrêter à Bellecour pour le métro D etc etc... que de correspondance et ainsi de temps perdu ! Lorsque je prends les TC, j'optimise au mieux mon déplacement et évite au maximum les correspondances, j'ai l'impression qu'avec ce TEOL, ça va être la foire à la correspondance !</p> <p>.</p> <p>- Le quartier de Confluence est très calme et plutôt agréable à vivre (bassins, nature etc), je me soucie vraiment de l'impact sur le quotidien des gens vivants à Confluence ! Quid du bruit ? quid de la vue gâchée de la colline en face ? quid de l'affluence ? J'ai le sentiment que les personnes qui ont choisi la tranquillité du quartier pour s'installer en famille ne sont pas nécessairement entendu dans cette discussion !</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>Je relève aussi d'une manière générale dans les nombreux avis que j'ai lu ici que les gens opposés à ce projet ont de solides arguments (les ressources en énergie lorsque le tram devra monter la pente pour arriver sur le plateau n'ont pas été chiffrés ! le report de la circulation sur les rues adjacentes sur Tassin non plus ! l'apparition à 5j de la clôture de la concertation d'une option C pour le tracé etc) mettant grandement en doute sur la capacité à gérer ce projet !</p>

	<p>Contrairement aux personnes qui sont pour ce projet et se contente de dire "c'est bien, il faut désenclaver l'Ouest Lyonnais" Merci Captain Obvious !</p> <p>.</p> <p>Au-delà d'une rivalité politique évidente et d'un clientélisme de surface, IL FAUT UNE VRAIE ALTERNATIVE DE TRANSPORT À L'OUEST ! Lorsque l'on regarde la carte des métros de Lyon, tout se passe au centre et à l'Est, rien à l'Ouest ! Pour un projet tel que celui-ci il faut faire de la Politique ambitieuse et non pas du clientélisme aux résultats bancales.</p> <p>.</p> <p>Pour conclure je suis contre ce projet !</p>
04/02/24	<p>A la veille de la fin de la concertation, nous estimons qu'il est temps de tirer le bilan et les enseignements de ces trois derniers mois, passés à discuter et réfléchir.</p> <p>Nous, l'AUATOL (Association des Usagers pour l'Amélioration des Transports dans l'Ouest Lyonnais), nous opposons fermement à ce projet et à tous ses tracés. Nous demandons au SYTRAL de reprendre les études pour le Métro E qui, pour rappel, a fait l'objet d'une concertation préalable en 2019, ayant conclu à une très large adhésion des élus de la Métropole et des habitants. L'annulation de ce projet témoigne d'un déni de démocratie et est à la limite du mépris envers l'expression citoyenne, et le citoyen lui-même. Dès lors, pour "remplacer" le Métro E, le SYTRAL et son président imaginent un tramway en partie souterrain, condamnant le 5ème arrondissement et les communes de l'Ouest Lyonnais. Le projet se dévoile au fil des mois, avant d'être soumis à concertation en novembre dernier.</p> <p>Or, rien ne va avec le TEOL.</p> <p>Le parcours du TEOL paraît peu intéressante pour deux raisons : l'abandon de la desserte de Sainte-Irène, quartier dense abritant une résidence étudiante, et le passage dans le centre de Lyon par Confluence pour arriver à Jean Macé. Quel intérêt pour les habitants de l'Ouest? Notre principale destination est le nord de la Presqu'île, la Part-Dieu, qui permet déjà une grande accessibilité pour rejoindre les autres quartiers de la ville. Se pose aussi la question de la scission ou non du T2.</p> <p>TEOL promet un temps de parcours de 15mn entre Alai et Confluence. C'est bien le seul gain de temps notable. Rejoindre Bellecour ou Part-Dieu sera tout aussi long qu'aujourd'hui en bus et métro.</p> <p>D'Alai, Bellecour est à 20mn aujourd'hui, ce sera 25 avec le tram, alors qu'avec le Métro E ça ne serait que 9mn ! Pareil pour la Part-Dieu, c'est 30mn aujourd'hui, 35 avec le tram, et seulement 12 mn avec le Métro E direct.</p> <p>L'Ouest Lyonnais attire, et a connu une forte hausse de démographie cette dernière décennie, en témoignent les constructions à Lyon 5ème, Tassin, Francheville et Craonne... ce développement DOIT être accompagné. Les prédictions faites auparavant sont de loin battues. Les routes et les bus sont saturés. Or, le tramway ne pourra suffire ! Au-delà de 100 000 voyageurs/jour, le tram s'essouffle. Pour rappel, le Métro E jusque Part-Dieu prévoyait une fréquentation de la ligne à 102 000 voyages/jour (chiffres SYTRAL 2021), estimation de base amenée à augmenter. Nous sommes à 2x moins sur TEOL. Contrairement au tramway, le métro est un moyen capacitaire, fiable, rapide et confortable, adapté à l'ouest lyonnais et à son développement. Le SYTRAL prévoit pour TEOL un tram toutes les 5mn en heures de pointe avec des rames de 43m, ce qui pousse déjà le mode tramway à ses limites. Qu'en sera-t-il des heures creuses et si la fréquence</p>

	<p>augmente?</p> <p>Pour ce qui est de la partie en surface à Tassin, deux solutions sont à l'étude, dont une troisième, sortie du chapeau à quelques jours de la fin de la concertation ! Peu importe l'option choisie, le tramway ne viendra pas diminuer la circulation selon l'aveu même du SYTRAL, accentuant donc encore plus les nuisances et embouteillages dont les habitants de Ménival, des Battières, d'Alaï et de Libération souffrent déjà. Le lot d'expropriations est très important. Pour rappel, c'est une attaque directe au droit de propriété privée.</p> <p>La caractère des travaux pose question, en particulier à propos du tunnel, le puits d'entrée à Ménival se situera au beau milieu du quartier et de la vie des habitants. Qu'en sera-t-il des lignes de bus et des voies de circulation majeures (boulevard des Hespérides)? On parle quand même d'amener une "usine", qui devra évacuer les déblais... La sortie sur les quais de la Saône posent aussi question. D'un point de vue technique, TEOL empruntera des pentes jusqu'à 9%, qui fait beaucoup pour un tram. Le tunnel et stations seront aussi plus profonds que ce qui était prévu avec le Métro E, ce qui nécessite des gros ventilateurs pour le renouvellement d'air et des sorties de cheminées en surface... sous les balmes de la Mulatière et de Sainte-Foy réputées fragiles ! L'évacuation d'un tram en tunnel est difficile, raison pour laquelle l'ancienne mandature avait écarté le scénario de tram enterré. La durée des travaux du tram est équivalente à celle du métro (environ 6 ans).</p> <p>Ce projet témoigne d'un manque de vision et d'un refus d'investir. On promettait en 2022 pouvoir faire un tram dans l'ouest et sur la plateau nord avec le même budget que le Métro E. Pour rappel, l'estimation de base (toujours dépassée après mise en service de la ligne) d'un prolongement du MB était de 64 à 81 000 voyageurs/jour. Beaucoup pour un tram quand on voit les performances du réseau actuel. Dans le monde, aucune ligne de métro n'est remise en question ou sous-fréquentée.</p> <p>Le coût de TEOL est de 800M d'€ Hors Taxes. Ce montant exclut en réalité la réalisation du pont (ouvrage très coûteux) et des expropriations, qui en plus est une procédure longue. Le Métro n'aura pas d'impact en surface. Bien qu'il se chiffrerait à 2 Milliards d'€, cela représente 40M d'€ sur 50 ans. Le SYTRAL est endetté à moins de deux ans. Pour soutenir la dépense, on peut l'étaler sur 2 ou 3 mandats, recourir à l'emprunt, ou solliciter l'aide d'autres collectivités (villes, métropole, région, Etat...)</p> <p>Enfin, la concertation, à notre grand regret, n'a pas assez porté sur l'opportunité du projet. Bruno Bernard a lancé un ultimatum à la population le 8/11 : "c'est le tram ou rien". C'est aussi un moyen de pression sur les habitants, jouant sur leur peur de ne rien avoir au final. Le calendrier est tout aussi politique, avec un début des travaux prévu juste avant les prochaines élections. Nous dénonçons donc la prise en otage et le mépris de l'exécutif envers nous, les habitants de l'Ouest Lyonnais.</p> <p>Clément DROIN, président de l'association AUATOL Site: www.auatol.fr (Lien externe) contact@auatol.fr</p>
04/02/24	<p>Le projet de Tram-Express de l'Ouest Lyonnais - TEOL - va répondre à un réel besoin de mobilité entre l'ouest lyonnais et le reste de l'agglomération. Il permettra à bon nombre de nos concitoyennes et concitoyens de choisir au quotidien un transport en commun décarboné, plus rapide et plus fiable que les trajets en voiture individuelle, sur un territoire saturé d'automobiles.</p> <p>Ce tramway semi-enterré, ou métro semi-aérien, comme on préfère l'appeler, va permettre de relier la Presqu'Île avec la desserte de Perrache, mais aussi la Part Dieu grâce à la connexion au métro B à Jean Macé</p> <p>On pourra également rejoindre Gerland depuis le quartier de la Confluence, ainsi que Francheville, Tassin, Craponne et le reste de l'ouest lyonnais en gare d'Alaï. Il transportera à minima 55 000 voyageurs par jour. Il permettra également de relier plusieurs communes entre elles dans notre secteur de l'ouest lyonnais. En outre, si cette option qui est notre préférée, est choisie, la nouvelle passerelle prévue sur la Saône pour tram et modes doux, au niveau de la rue Montrochet permettrait aux mulatins d'être en connexion plus directe avec le quartier de la Confluence.</p> <p>Tout en coûtant beaucoup moins cher que le projet du métro E, ce tram permet aussi la desserte de la commune de Sainte-Foy-Lès-Lyon ; nous proposons son prolongement en surface, à terme, vers Craponne et au -delà. Son opportunité est pour nous clairement avérée.</p>

	<p>Les élu.es et groupes signataires : Hélène Duvivier-Dromain, Cyril Kretzschmar, Elke Hallez, Bernard Legrand (Francheville Respire) Yvette Lathuilière, Serge Replumaz, Faiza Mihoubi, Weiwei Guo, (Sainte Foy Avenir), Julien Journet, Ahmed Khaladi, Anne Marie Bukowski Avellan, Olivier Coppens, Véronique Hartmann (Craponne partageons l'avenir), Olivier Mesnard, Patrick Caillon (La Mulatière autrement).</p>
04/02/24	<p>Bonsoir, Nous venons d'apprendre le projet potentiel de déviation de l'axe routier de la rue Joliot Curie par la rue de Tourvielle. C'est impensable ! Rue étroite, très fréquentée par les piétons (lycéens, enfants, retraités...) et bruyante...ce ne serait qu'aggraver une situation, qui n'est déjà pas satisfaisante actuellement pour les riverains/piétons/usagers automobilistes, vélos, trottinettes.... merci d'en tenir compte dans vos études.</p>

04/02/24

Je réside dans le quartier du Point du Jour avec mes trois enfants. La réalisation rapide du TEOL est essentielle à mes yeux, peu importe les opinions de quelques résidents de Tassin-la-Demi-Lune qui cherchent constamment des idéaux comme un Metro, peu adapté au secteur, dans le seul but de retarder le projet pour que l'Ouest reste « tout bagnole ». Les avantages du TEOL en termes de gain de temps par rapport au bus, particulièrement le matin lors des déposes scolaires, sont indéniables. Actuellement, le C21 est entravé par 50 voitures déposant des enfants à la Favorite, ce qui rend le trajet en bus peu performant, tout ça parce qu'une minorité de parents ne peut se résoudre à laisser leurs enfants prendre le bus scolaire (voir p53).

Le coût élevé du métro (1,2 milliard) et le délai d'attente disproportionné, compte tenu de l'urgence climatique et sociale de décarboner les transports dans l'ouest lyonnais, en font une option peu réaliste. De plus, il est mal adapté à la faible densité de population dans l'ouest (voir p17), surtout en cas d'extension vers l'ouest jusqu'à Craponne, une option plus pertinente en tram plutôt qu'en métro.

Un tram enterré sur une grande partie du linéaire, estimé à 800 millions d'euros, serait une solution fiable et plus efficace que d'autres lignes de tramway, grâce à un nombre limité d'arrêts, assurant une rapidité optimale sans conflits majeurs avec les voitures et les piétons.

Et on ne peut pas améliorer la performance des bus aujourd'hui, même avec un BHNS, les voiries du secteur ne sont pas du tout assez larges pour permettre la réalisation de couloirs bus. Ceux qui pensent que le bus est "suffisant" aujourd'hui ne l'ont jamais pris et sont ceux qui créent les bouchons dans leur grosse voiture!

En ce qui concerne l'impact sur la circulation, il est crucial de contraindre la circulation des voitures, même lorsque le tram sera souterrain, en minimisant les places de stationnement, par exemple sur la place Benedict Tessier, pour encourager le recours à d'autres modes de déplacement et limiter l'impact sur le foncier, comme observé sur Charles de Gaulle et Brosset à Tassin. C'est également une opportunité pour végétaliser et réduire l'emprise de la voiture, même dans les sections où l'itinéraire est souterrain, tel que Joliot-Curie.

Pour le projet TEOL, il est primordial de prévoir :

- Des infrastructures de rabattement piétons et vélo sécurisées vers toutes les stations, un stationnement vélo sécurisé à chaque gare, et des lignes de covoiturage type Lane.
- La possibilité de transporter de grands vélos (cargo) dans le tram (et les ascenseurs).
- Une fréquence maximale aux heures de pointe, ainsi qu'une amplitude horaire étendue en soirée et le week-end.

Il faut surtout conserver dans ce projet

- L'avantage d'une connexion directe avec les lignes de métro A et B, ainsi que les gares SNCF Jean Macé (et donc une unique correspondance vers Part-dieu) et Perrache.
- Une connexion à la gare d'Alaï, avec une demande de renforcement de la fréquence des TER à la Région.

Des actions immédiates seraient à mettre en place BIEN AVANT 2032 pour préparer le changement de comportement :

- Des infrastructures vélo sécurisées (donc pas des bandes cyclables, merci de penser aux jeunes enfants) AVANT l'arrivée du TEOL et des itinéraires de rabattement vélo sécurisés vers les différents arrêts bus, ainsi que des stationnements vélos sécurisés aux grandes stations de bus pour permettre un rabattement vélo de courte distance (par exemple, Point du Jour, Alai, Libération, Église Demi-Lune).
- de meilleures subventions pour les vélos électriques dans l'ouest (en raison du relief)
- Le renforcement de l'offre de bus les weekends et en soirée (le C21 toutes les 35 minutes le dimanche soir est actuellement bondé).
- L'amélioration des offres de CitiZ et la création de lignes de covoiturage type Lane.
- La suppression de la boucle vers Alai sur le C21 pour renforcer l'accès direct de la colline vers Gorge de Loup.
- L'élargissement des trottoirs pour faciliter l'accès aux arrêts de bus.
- La réduction significative du stationnement dès maintenant, par exemple sur la place Benedict Tessier. La fermeture de certaines rues aux abords des écoles /collèges / lycées, sauf pour les bus scolaires.
- La rénovation des quais de tram de Perrache, actuellement sombres, peu agréables et peu sécurisés.

En cas d'opposition des résidents de Tassin à un tram, l'option A (sans desserte de Libération)

	<p>avec un système de rabattement par bus entre Tassin et Alai, ou en vélo avec la VL5 sera aussi tout à fait pertinent.</p> <p>Si la desserte de Tassin est choisie, privilégier une boucle de circulation pour les voitures en sens unique (par exemple, sur CDG/Brignais/Raude), comme pour le tramway qui fait aussi une boucle, plutôt que de conserver des doubles sens sur CDG/Brignais, double sens qui seront inutiles vu le cout de l'utilisation de la voiture à l'horizon 2040. Autant planter des arbres qui seront bien plus utiles aux générations futures !</p> <p>Sinon, je suis plutôt pour la station Charcot-Provinces et pour la variante Montrochet, avec, pour une partie des trams en heure de pointe, pas de desserte de Ste Blandine et Place des Archives ?</p> <p>Un parking relais (P+R) pour voitures à Alai est envisageable, mais devrait être limité à 200 places, avec priorité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les covoitureurs et les habitants à plus de 2 km. Il est également important de mettre en place un grand parking relais surveillé pour vélos.</p> <p>Un point de vigilance pour le marché du point du jour, à relocaliser pendant les travaux par exemple sur l'impasse secret (en fermant la rue 2 jours par semaine) ou devant le lycée Branly?</p>
05/02/24	<p>Je regrette l'abandon du projet métro E, je fais avec le projet actuel TEOL</p> <p>Je voudrais me focaliser sur la place Benedict Tessier dont je suis riverain. Une station "Point du jour", nécessaire, est prévue à cet endroit. De tout le quartier, cette place en est le bijou, avec son espace ombragé, ses arbres majestueux et son marché. Si, pour avoir un tramway, on doit détruire l'endroit le plus sympathique du quartier, je ne suis pas d'accord.</p> <p>Je propose que l'on fasse la station en face, place des Compagnons de la chanson. Il parait qu'il y a un collecteur dessous. Un collecteur, ça peut se déplacer. Si ça n'est pas possible, au pire faire la station dans le parc de la mairie du 5e (à 200m). L'amélioration des transports ne doit pas se faire au détriment du cadre de vie. Merci d'en tenir compte.</p> <p>De plus, je ne vois pas l'intérêt de punir tous les habitants de la rue Joliot Curie en la mettant en sens unique dans sa totalité. elle peut très bien rester en double sens au moins jusqu'au carrefour avec l'avenue de Ménival, là où le tramway sera encore souterrain.</p>

05/02/24	<p>L'aménagement urbain concerne tout le monde et engage l'avenir pour des décennies. La saine utilisation des deniers publics doit faire d'abord appel à la recherche de l'intérêt général et la recherche du consensus.</p> <p>Nul ne conteste la nécessité d'un projet de transport lourd pour l'Ouest Lyonnais. Au contraire, Il est essentiel de converger vers un moyen de transport lourd. Pour l'Ouest Lyonnais, c'est à dire pour Lyon 5, Tassin la Demi-Lune, Craponne, Brindas, Marcy,...</p> <p>Il est étonnant que la concertation de 2019 ait fait l'objet d'un large consensus....au contraire de cette concertation.</p> <p>D'autre part, pourquoi AUCUN lien n'est-il fait avec la concertation de 2019 alors que plus de quatre ans se sont passés ? Où sont passés les anciens dossiers ?</p> <p>Qu'apporte ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gains de temps ? Ils ont disparu (cf atelier technique N°1 pour les communes hors Tassin) - L'économie d'argent ? On annonce un projet deux fois moins cher qu'un métro pour une fréquentation divisée par deux (45000/j pour TEOL jusqu'à +100.000/j pour le métro avec terminus Part-Dieu) ...Il n'y a donc pas d'économie au voyageur transporté. Il est étonnant aussi que les seuils de fréquentation à Tassin et environ pour l'accès au métro ne soient pas les mêmes que ceux appliqués pour le métro D (densité sur carré de soie) ou B (terminus Saint Genis Laval) - Moyen de transport impactant ? effet « aspirateur » de 300m contre 800m pour le métro. - Gain sur la circulation ? Les études EGIS montrent l'absence d'effet favorable en intégrant l'ensemble des effets (démographie, aspiration TEOL,...). Cf Ateliers techniques 1/2/3. <p>.... A quoi va donc servir ce projet ?</p> <p>Le métro, de par son effet structurant offre une opportunité Long Terme offre une opportunité de densification que n'offrent pas d'autres de transport. A l'heure où l'on recherche à limiter et réduire la circulation automobile cela devrait faire réfléchir.</p> <p>Cette concertation se construit en faisant table rase du passé. Ce n'est pas respectueux des électeurs et contribuables.</p> <p>J'espère que le CNDP donnera un avis sur l'absence totale de prise en compte des leçons du passé.</p> <p>Je souhaite que la validation du projet donne des axes structurant répondant clairement aux besoins exprimés par la population.</p>
05/02/24	<p>Lors de la réunion de commune à Tassin la Demi-Lune, M Kohlass a précisé que ce projet TEOL devrait être un projet pour les habitants.</p> <p>On peut imagine que les habitants attendent :</p> <p>Un gain de temps ? Surprenant de voir que l'on met +700M€ sur la table pour faire gagner 2min/50 aux habitants de Francheville/Brindas. bref, Rien. Vu le budget, autant mettre des voies protégées à 100% pour les C24/C21/73, non ?</p> <p>Un gain en terme de qualité de vie en surface : la congestion automobile ne vas pas se réduire, au contraire et c'est l'expert technique du projet qui l'affirme.</p> <p>D'autre part, un parking-relais est envisagé sur Alaï. Il reste à définir. Au vu de l'exemple de Gorge de Loup et celui tout récent de Saint-Genis Laval...On ne peut que s'inquiéter sur l'effet « monstre d'acier » /engorgeant et clivant d'un tel dispositif sur la zone terminus d'Alaï</p> <p>Un gain en termes de relations ? Les flux lyonnais vont naturellement vers Bellecour / Part-Dieu voire vers les nouveaux quartiers de Gerland.</p> <p>Est-ce que le projet les cible, non ?</p> <p>Il est étonnant que les études technique aient étudié le temps de transport vers Bellecour/Part-Dieu alors même que TEOL fait tout pour éviter ces zones (à contrario du métro E !). Il y a bien quelque chose qui cloche, non ?</p> <p>Un gain en terme d'attractivité ?</p> <p>concernant Tassin, zone qui offre le plus d'adhérence avec ce projet. La commune offre une attractivité commerciale importante pour le centre-ville (Tuileries,...). Est-ce que le projet le concerne : Non !</p> <p>Il est souhaité :</p> <p>Avoir un moyen de transport LOURD pour l'Ouest Lyonnais</p> <p>Que ce moyen soit enterré afin de ne pas ajouter de la congestion à la congestion</p> <p>Que ce moyen offre un véritable gain de temps pour les usagers, notamment des communes environnantes, du centre-ville de Tassin et ce à destination des pôles : Bellecour / Part-Dieu</p>

	<p>Une vision claire sur l'extension à Craponne et au-delà (programmation et orientation avec un dédoublement des parc relais entre Alai et le plateau)</p>
<p>05/02/24</p>	<p>Deux options ont été soumises à concertation, plus d'une dizaine a été étudiée et seule un de ces dernières est apparue en tout fin de concertation.</p> <p>Option A) +Offrirait un gain de temps pour certains usagers (mais pas pour ceux devant se rabattre en voiture)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un métro pour les lyonnais...pas pour les métropolitains. Ne concerte pas du tout Tassin ou Francheville (exception faite de la Rue Joliot Curie) - Une perte d'argent public avec une fréquentation 10% moindre qu'une option passant par Libération - Une mise en sens-unique de Joliot-Curie qui va créer des impacts négatifs sur les autres carrefours structurants de la zone (Libération, Alai,...)selon l'expert technique du projet (cf ateliers techniques) - Pour le passage du pont d'Alai, dans la mesure où ce projet d'apporte pas de gain sur la congestion, on ne peut qu'avoir des doute sur les temps de parcours dans la mesure où le projet imagine une zone de passage mixte Tram/voiture sous le pont <p>Option B) + offre une fréquentation améliorée par rapport à l'option A (mais sans commune mesure avec ce qui était évalué pour le métro E)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le point noir reste sans aucune mesure la traversée du Chemin de la Raude : cette rue offre déjà une circulation avec de nombreuses incivilités en termes de stationnement, de nombreux logement (dont sociaux) se construisent ajoutant de nouveaux besoins. Le projet imagine une suppression totale du stationnement dans la rue. On peut estimer que les habitant ont le droit : d'inviter des amis, de recevoir quelque livraisons, de déménager...sans bloquer le tram. Cette spoliation d'usage ne peut qu'avoir des effets délétères (contestations judiciaires du projet, indemnisations,...) - Difficile d'image le passage chemin de la Raude, même avec des acquisitions de parcelles <p>Option C) Sur le papier, cette option semblerait être la synthèse positive des deux autres : fréquentation, pas d'impact sur la Raude, circulation en double-sens, traitement du tourne-à-gauche de Libération, la seule option à ne pas dégrader la circulation automobile en 2030 (pour un projet 2032 ?20235 ?)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effet d'une mise à la concertation en dernière minute, l'étude d'impact sur le voisinage est insuffisante. Un article du Progrès évoque une emprise nécessaire de 22m au lieu des 14m disponible....Une simple mesure sur Google Maps montre l'intégration plus que compliquée...et la difficulté de mise en œuvre. <p>Néanmoins, si le maitre d'ouvrage souhaite continue à dépense de l'argent sans gain de temps pour les habitants (Francheville, Craponne,... Cf autres contribution), avec le sens de l'intérêt général, il y a peut-être moyen de construire un projet acceptable sur Tassin.</p>

	<p>On peut proposer une contribution simple : la législation impact la mise en place d'une infrastructure cyclable. Le Plu-H de 2019 a dessiné un passage de piste cyclable sur Papon / Raude.... Pourquoi ne pas « débrancher » temporairement la piste cyclable devant longer le tram entre Alai et Libération. Le gain en « pacification » pour ces rues sera net. D'autre part, il réduira d'autant les besoins d'expropriation (acquisitions foncières en jargon technique !)</p> <p>Il est clairement souhaité que ce projet, engageant des moyens financiers importants apporte un gain de temps clair pour les usagers, sans congestionner en surface.... une solution enterrée, malgré un investissement plus structurant paraît la mieux adaptée.</p>
05/02/24	<p>La construction du PEM doit faire l'objet d'attention et de concertation avec les habitants du quartier.</p> <p>S'agit-il de faire un Pôle de vie ? (nécessite l'intégration avec les habitations environnantes) ...un pôle de mobilité désertique 70% automobile ? (voir l'impact du P+R Saint Genis sur les rues environnantes)</p> <p>Concernant le P+R, la nécessaire extension vers Craponne doit amener le projet à limiter la taille d'un éventuel P+R, ceci afin de ne pas créer une masse informe en face des habitations Francheville/Tassin (il n'y a pas que la piscine à Alai!). Il peut être proposé une intégration en lieu et place McDo/Carrefour permettant de combiner l'aspect vie de ces commerces et le stationnement automobile en hauteur (le pôle bus pouvant se trouver sur le parking piscine Pour la route de Brignais venant de Francheville, il s'agit d'un axe structurant avec +850veh/heure en pointe (selon le projet). Le dossier de concertation évoque un report possible par la rue de l'abbé papon. Cette rue est en sens unique, longe un parc naturel à protéger (cf PLU-H) et avec de nombreux animaux circulant dans le parc ou en lien avec la voie (écureuils, oiseaux). Au nom de la biodiversité, par pitié, ne touchez pas à cette rue !</p> <p>Pour l'aménagement de la zone Alai Terminus/PEM/éventuel P+R, il s'agit d'abord de créer des infrastructures s'intégrant de façon humaine à l'environnement. Les critères doivent être : une hauteur la plus fiable possible (enterrer une partie des installations ?), préparer la future extension vers Craponne et au-delà.</p>
05/02/24	<p>Le maître d'ouvrage est très sensible à la circulation automobile (et nous aussi). Il ne s'agirait pas qu'Alai devienne un nouvel aspirateur à voiture par effet de rabattement.</p> <p>Plus qu'un P+R monstrueux, il est demandé de regarder QUI va utiliser ce P+R ... s'il est à destination des personnes habitant à plus de 2km, il est proposé :</p> <p>Pour les habitants de Francheville (zone en fort urbanisation sur le chater) : la mise en place d'une desserte bus en site propre et avec un cadencement équivalent au tram, ...ceci afin d'aspirer l'essentiel des flux du centre de Francheville à Alai (flux dispersés car via de nombreux immeubles en bord de rue et au minimum à 500m d'Alai au vu des implantations actuelles de commerces et Service sur le bas du Chater avant le pont SNCF.</p> <p>Pour les habitants de Craponne et de l'Ouest Lyonnais : au vu de la circulation difficile sur les esses, il est proposé de positionner un parking relais sur le plateau (différentes réserves existent) et de développer l'offre sur l'ancienne voie du tacot (cf C24E...) . Pour les pointes, un temps de transport garanti vers Alai limiterait l'impact pour la population de Francheville-Bel-Air, Craponne,....</p>

05/02/24

Le TEOL est-il une alternative crédible au métro E ?

Le 6 novembre 2023, la concertation préalable relative au projet de « Tramway Express de l'Ouest Lyonnais » (TEOL) s'est ouverte, sous la garantie de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Elle doit s'achever le 5 février 2024. Ce temps de consultation vise à convaincre les habitants de l'Ouest lyonnais, et plus généralement l'ensemble des Lyonnais et Grands-Lyonnais, de la capacité du TEOL à décongestionner les mobilités de l'Ouest de la Métropole, tout en les décarbonant, notamment en y réduisant l'usage de la voiture. Ce texte constitue la contribution critique du groupe « POUR LYON » dans le cadre de cette concertation et cherche précisément à évaluer si, en l'état, le projet de TEOL est à la hauteur de sa propre ambition. Depuis le début du mandat, notre groupe respecte un principe essentiel : proposer une opposition constructive. Nous ne dérogerons pas à cette règle en ce qui concerne les enjeux de mobilités dans l'Ouest lyonnais. Dans cet esprit, nous tenons à rappeler que nous ne sommes opposés a priori à aucune solution de déplacements mais interrogeons dans les pages qui suivent la pertinence du TEOL tel qu'il est présenté en l'état par les majorités municipales et métropolitaines. La majorité décrit le TEOL comme le substitut prodigue du métro E. Il serait aussi ambitieux, aussi performant et beaucoup moins cher. Elle l'inscrit ainsi dans son discours tenu depuis le début du mandat : l'exécutif aux manettes depuis 2020 en ferait plus pour les transports que jamais auparavant. Vraiment ?

LE TEOL : Le fruit d'une démarche opaque ?

Une décision en contradiction avec les enquêtes ?

Une concertation (sous la supervision de la Commission Nationale du Débat Public) puis une consultation, plébiscitées par les habitants de l'Ouest lyonnais, avaient eu lieu respectivement en 2019 et en 2021. Elles avaient établi un invariant : proposer une solution à très fortes capacités d'embarquement pour décongestionner l'Ouest lyonnais. Ces deux enquêtes avaient aussi identifié une préférence pour le métro.

SYTRAL Mobilités, par la voix de son président, M. Bruno BERNARD, donne pourtant le verdict suivant : ce sera ce tramway express ou rien. Lors de la réunion d'ouverture de la concertation, M. BERNARD a martelé que la question du métro avait été tranchée. Comprendre : tranchée en dépit des résultats des précédentes enquêtes, qui établissaient la nécessité d'un mode lourd et la préférence pour le métro, soit, peu ou prou, le contraire de ce que nous propose le SYTRAL et l'exécutif aujourd'hui (le TEOL ou rien).

Le chiffrage incohérent du projet

Entre les premières annonces le concernant en mai 2022 et l'ouverture de la concertation en novembre 2023, le coût du TEOL est passé de 700 à 800 M €. Dans le même temps, de nombreuses options ont été abandonnées pour faire 380 M € d'économie. En particulier, le nombre de stations, autrement dit de territoires desservis par le TEOL, a quasiment été divisé par deux, en passant de 6/8 à 4/5.

Une question se pose immédiatement : comment un projet qui est censé faire autant d'économies voit tout de même son coût bondir de 100 M € ? Nous soupçonnons que ces 380 M € n'ont peut-être jamais été intégrés dans les premiers calculs relatifs au TEOL, rendant les projections initiales présentées en 2022 très approximatives. On comprendrait facilement pourquoi : ils porteraient ainsi son estimation actuelle à près de 1,2 MDS € d'euros, quand le métro E, chiffré à 1,2 MDS € en 2019 (1,8 M € avec l'option Part-Dieu), coûterait aujourd'hui 1,37 MDS (2,05 MDS € avec l'option Part-Dieu). L'écart ainsi constaté s'avère beaucoup moins significatif.

L'amnésie de la majorité sur les questions de sécurité

Comment faire si le tramway express a un problème dans une pente à 8/9% comme c'est le cas dans les reliefs en bord de Saône ? La majorité a répondu que c'était en cours d'étude. Mais une étude existe déjà : en 2017, à la demande du SYTRAL, les ingénieurs EGIS avaient indiqué qu'en cas de problème d'un tramway dans une telle pente, l'organisation des secours serait complexe et c'est justement l'une des raisons pour laquelle le tramway avait été écarté à l'époque !

LE TEOL : Un projet limité

Il ne répondra pas aux besoins de l'Ouest lyonnais

Ce faisant, il ne favorisera pas autant que nécessaire l'abandon de la voiture !

Ces besoins autour de l'axe E sont évalués à près de 95 000 voyages par jour, c'est presque deux fois plus que les capacités du TEOL, estimées à 55 000 voyages par jour. Et encore, c'est sans compter la croissance démographique dynamique qu'affichent les territoires de l'axe E, ce que tous les diagnostics territoriaux réalisés depuis que l'on cherche à décongestionner ce

	<p>corridor ont établi•</p> <p>Diagonale ouest-est : une ambition abandonnée ... qui fait pourtant tout l'intérêt d'un tel projet. Le TEOL ne desservira pas certains hubs multi-modaux de Lyon comme Bellecour, ou encore la Part-Dieu. Ce faisant, on renonce à créer une grande diagonale de transports, à fortes capacités d'embarquement, entre l'Ouest et l'Est lyonnais. Or, c'est précisément ce qui fait l'intérêt d'un projet comme celui-ci. C'est ce qui lui aurait donné un véritable potentiel de report modal, une véritable capacité à favoriser l'abandon de la voiture (potentiellement jusqu'à 28 000 automobilistes captés par jour et un véritable bénéfice pour les Lyonnais comme les Grands Lyonnais. En effet, ce tramway se contente de se brancher aux T1 et T2 au niveau de la Confluence, sans que l'on sache précisément s'il ira jusqu'à Jean Macé ou si les voyageurs devront en descendre pour prendre le T2 jusqu'à Jean Macé. Dans tous les cas, cela viendra mettre en tension des lignes déjà saturés par près de 100 000 voyageurs par jour. Autrement dit, nous sommes très loin de la logique d'un maillage efficace et fin du territoire.</p>
05/02/24	<p>Le quartier d'Alai est déjà très bien desservi par les bus, cars du Rhône et tramtrain (un départ toutes les 3 minutes en heure de pointe pour rejoindre le centre ville) Un autre moyen de transport avec terminus Alai va continuer l'engorgement des voitures sans permettre un desengorgement de Francheville Craponne et plus loin.</p> <p>L'option 1 est difficilement envisageable compte tenu de la circulation sur cette axe. L'option 2 aura un impact très important sur l'ensemble des habitations qui longent le parcours avec des espaces de voiries très réduites.</p> <p>Quant à l'option 3 elle n'a été présentée le 30 janvier qu'aux seules personnes présentes lors de la réunion, et visible sur le site du sytral que si l'on cherche dans le compte rendu de la réunion, alors que la concertation s'achève le 5 février. Les répondants ne disposent donc pas de l'ensemble des éléments pour donner un avis éclairé. Cette option semble la moins pire des 3 même si là encore de nombreux riverains se verront impactés avec de probables expropriation, là où le métro n'aurait pas eu autant d'impact en surface.</p> <p>Sans prévoir dès le départ un prolongement vers Francheville et craponne le Teol apportera une solution moins pratique pour les habitants proches (quel intérêt d'aller à montrochet pour changer ensuite pour rejoindre bellecour ou part Dieu ?) et aucune solution adéquate pour les habitants de Francheville et craponne.</p>

05/02/24	<p>Côté OUEST :</p> <p>Dans les options A ou B l'insertion de Téol semble très compliqué rue Joliot Curie entre le chemin de la Raude et le parking Aquavert (traversée du CD 342, passage sous les voies SNCF, foncier, interface avec Bus)</p> <p>L'option B, tracé en boucle, est, de plus, moins attractif moins compréhensible semble-t-il ; son cout serait plus onéreux que l'option C ; son exploitation serait plus complexe, la nuisance chemin de la Raude semble potentielle</p> <p>L'option A sans station intermédiaire entre Ménival et Alaï distant d'environ 1200m parait aberrante.</p> <p>L'option C qui vient de réapparaître (ce tracé des 2 sens de Téol par Charles de Gaulle et route de Brignais avait été écarté en son temps....) me semble la plus appropriée entre autre pour les points suivants :</p> <p>Desserte du carrefour de la Libération ce qui est indispensable pour Tassin</p> <p>Permet (si La Métropole et la ville de Tassin veulent s'en donner la peine) un réaménagement qualifiant et végétalisé de Charles de Gaulle et de la route de Brignais, certes avec un cout d'expropriation notable (la plupart des surfaces étant déjà en réserves foncières)</p> <p>Semble plus opportun pour l'extension de Téol vers Francheville Bel-air et Craponne et en termes d'exploitation</p> <p>Côté EST :</p> <p>La problématique d'exploitation des lignes T1 T2 et Teol entre Montrochet et Galliéni n'a pas vraiment trouvé de solution semble-t-il (voir les divers ateliers sur le sujet)</p> <p>Dans une solution à court terme (ou moyen terme) un recouvrement de T2 et Teol parait la plus opportune avec un terminus T2 à Jean Macé et un terminus Teol à Jet d'eau (en correspondance avec T4)</p> <p>A moyen terme il serait sage d'examiner et de prendre les mesures conservatoires et de sauvegarde pour un autre terminus EST de Teol ; et en assurant une correspondance T2 <> Téol à Montrochet (donc en rétablissant alors le T2 dans sa configuration actuelle).</p> <p>Par exemple un terminus EST place Jean Jaurès en correspondance avec Métro B, dans ce cas le passage de Téol se ferait par la rue Montrochet puis la rue des Girondins via un pont sur le Rhône (pont déjà envisagé au moins pour les modes doux).</p>
----------	--

05/02/24	<p>Existe-t-il une autre ville en France avec un site aussi remarquable que celui de la vallée de la Saône bordée par un long versant boisé et peu urbanisé appelé la balme qui domine la presqu'île ? Non, répondait un géographe et urbaniste lyonnais, Jean Pelletier (1926-2020).</p> <p>Ce site remarquable a une valeur paysagère certaine qui a été réhaussée par les aménagements des rives de Saône entre Perrache et le confluent il y a un peu plus de 10 ans. L'agrément paysager en fait un lieu de détente et d'activités physiques prisé des Lyonnais et non-Lyonnais. Il a aussi une valeur écologique que le projet TEOL passe sous silence. Dans les documents proposés à la réunion de concertation du 2e arrondissement du 9 janvier, la balme est nommée « friche » alors qu'il s'agit d'un espace boisé classé, riche d'une faune diversifiée. Dans l'atelier sur l'insertion du 30 janvier, la balme n'apparaît même pas dans l'image soumise à la discussion sur les points d'attention.</p> <p>Le percement de la balme par un tunnel puis le passage des rames de 4h30 du matin à 1 h de la nuit signifie artificialisation, bruits, éclairage nocturne dans cet espace vulnérable. Cette indifférence à l'atteinte irréversible de la balme est étonnante de la part de décideurs qui mettent par ailleurs en avant la végétalisation, la biodiversité, l'apaisement.</p> <p>S'il vous plaît, messieurs les décideurs, prenez un peu de recul et regardez en face les impacts durables de votre projet sur le site des balmes de la Saône.</p>
05/02/24	<p>Le projet, avec une sortie du tunnel au bas de la rue de Ménival, prévoit la mise en sens unique de cette rue, axe majeur pour la desserte du quartier.</p> <p>En effet cette voirie permet d'une part de limiter le nombre de véhicules passants Rue Joliot Curie et dessert à la fois un groupe scolaire et un marché important du quartier, que de nombreuses personnes fréquentent en y accédant par les transports en commun en venant de secteurs situés à proximité, notamment par l'utilisation des lignes de bus, ce qui ne correspondra pas aux déplacements que permettra TEOL.</p> <p>Cette mise en sens unique de la Rue de Ménival engendrera donc un risque de report d'usagers des TC vers la voiture particulière qui, elle, permettra un accès de proximité à ces équipements, même si ce n'est que dans un sens, ce que ne permettront plus les TC.</p> <p>En outre, le report TC et VP sur la rue Joliot Curie, entre son carrefour Ménival/Tourvielle et Eisenhower, est susceptible de congestionner ce secteur et d'apporter de fortes nuisances aux riverains.</p> <p>Il est donc impératif de maintenir un double sens de fonctionnement de cette voirie, qu'il s'agisse de la rue Joliot Curie, et ceci sur toute sa longueur, comme de la rue de Ménival. Ceci permettrait aussi aux bus de satisfaire à la desserte de proximité de l'ensemble de l'habitat du quartier.</p> <p>L'alternative qui consisterait à interdire la circulation rue Joliot Curie dans le sens Point du Jour vers le carrefour Ménival Tourvielle, en faisant transiter les voitures par la rue de Tourvielle, serait une aberration, la rue de Tourvielle étant inadaptée à ce surcroît de véhicules.</p> <p>Enfin, il est dommageable que les intérêts des habitants de l'Ouest Lyonnais ne soient pas davantage pris en compte.</p> <p>L'installation d'un tramway, de surcroît partiellement enterré, relève d'une vision étriquée, à court terme,, tant au regard de son coût qu'au regard du nombre de passagers transportés et de sa vitesse de croisière,</p> <p>Seul le métro, souterrain, certes plus cher au départ, étant susceptible à long terme de répondre à l'accroissement de la population sur ce secteur et aux exigences de rapidité voulues par les habitants.</p>

	<p>La création d'un immense parking relais, sur plusieurs niveaux, à l'Etoile d'Alâi, à l'instar de celui de Gorge de Loup, serait naturellement le corollaire de l'installation de ce métro.</p>
05/02/24	<p>Encore trop d'options sur le tracé, comment les options seront elles levées ? quand ? Quelle aberration de faire arriver le tram à Confluence ou aux Archives ! Sur quels critères ce choix a-t-il été fait ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour se rendre à Perrache il faudra reprendre 1 transport, (à moins de cheminer à pied dans les tuyaux infects que sont les voutes) - Pour se rendre à Bellecour, il faudra reprendre 2 transports <p>En résumé, ce projet est frileux , pas ambitieux, en tous cas pas à la hauteur des attentes et des besoins actuels ou à venir.</p>
05/02/24	<p>Les bénéfices attendus de ce projet pour la commune de La Mulatière sont limités.</p> <p>Pour commencer, il faut que le scénario "Montrochet" soit retenu. Dans le cas contraire (court Suchet), La Mulatière n'est pas concernée.</p> <p>Revenons au scénario "Montrochet", avec la construction d'une passerelle multimodale (tram, cycles, piétons) qui reliera le quai Jean-Jacques Rousseau et le quartier de la Confluence, mais sans arrêt du tram sur le quai. Pour les riverains du quai et les cyclistes, il y aura un effet positif. Pour les élèves de Bellevue et la nombreuse communauté éducative aussi mais à eux seuls ils justifieraient un arrêt sur le quai.</p> <p>Pour que le bilan du projet soit réellement positif il faut qu'il soit moteur, et non comme jusqu'ici un frein à un réaménagement du quai Jean-Jacques Rousseau que nous poussons pourtant depuis le début du mandat (et même depuis le mandat précédent).</p> <p>Les Mulatins sont très attentifs et même inquiets quant aux répercussions possibles du percement du tunnel, dans une zone naturelle précieuse et très sensible : celle des balmes. Nous n'avons aujourd'hui aucune garantie quant aux précautions prises pour éviter le bruit et les vibrations. Il en est de même pour préserver les multiples galeries anciennes qui traversent les balmes, les ruissellements souterrains qui alimentent des bassins anciens et sur toutes les éventuelles nuisances.</p> <p>Nous regrettons que le dossier de consultation soit incomplet sur la question des nuisances, des puits, des expropriations et que certains prélèvements ou analyses annoncés dans les parcelles impactées par le tunnel n'aient pas eu lieu.</p> <p>Enfin, les Mulatins sont très attachés à la beauté du quai Jean-Jacques Rousseau, probablement le plus beau quai de la Métropole, ainsi qu'au charme de la balme avec ses cascades de verdure</p>

	<p>ornées de bâtiments anciens. Nous n'avons aucune garantie quant à l'esthétique de la passerelle ni à son intégration dans ce décor. Nous demandons que ces questions soient mentionnées dans l'appel d'offres. Nous demandons également à participer à la commission d'appel d'offres qui choisira le projet architectural de la passerelle.</p> <p>Sur la globalité du projet, nous voyons bien que de nombreuses questions ont été soulevées sur son dimensionnement et son niveau d'interconnexion.</p> <p>Il faut que sur une question aussi capitale que celle des transports publics de notre bassin de vie, prévale une vision intégrée, transpartisane et de long terme qui dépasse de loin les objectifs électoraux des mois prochains, qui fort regrettamment semblent rythmer la vie politique aujourd'hui.</p> <p>Véronique Déchamps Maire de La Mulatière</p>
05/02/24	<p>Habitant de Ste Foy lès Lyon je suis très favorable au Projet TEOL.</p> <p>Ce tram-métro apportera des solutions de déplacements tant vers le centre de Lyon par les liaisons avec les métros A et B que vers le sud à partir de Montrochet avec la liaison avec le tram T1. Deplus il permettra une liaison beaucoup plus facile que par le bus actuellement vers Tassin, Craponne...</p> <p>Beaucoup de remarques portent sur le besoin d'un "vrai métro", il me semble que le moindre coup et les délais de réalisation sont des points positifs en faveur de TEOL contre un métro E. Il ne faut pas oublier que les habitants de l'Est et du Nord de l'agglomération ont aussi des besoins de déplacements et bien que les budgets d'investissement pour les années à venir soient très importants, ils ne sont pas extensibles surtout si l'on ne veut pas augmenter les impôts !</p> <p>Pour le choix des solutions proposées, je préfère la solution Montrochet pour la plus grande facilité à partir vers le sud via T1... et pour la création d'un pont "modes doux" à mi distance entre le pont de la Mulatière et le pont Kitchener. Pour la proposition à l'ouest il est nécessaire que TEOL passe par Libération zone de forte densité de population et à proximité du centre de Tassin la Demi Lune.</p> <p>Je suis par ailleurs favorable à l'implantation de la station Charcot au niveau des Provinces pour sa proximité avec le zone commerciale de la place St Luc et me semble t-il avec une plus grande densité de population tant dans le quartier des Provinces que dans le 5ème arrondissement le long de la rue Charcot en direction de la résidence universitaire ALLIX. Son coût moindre est aussi un aspect à prendre en compte.</p> <p>Dans les deux cas, il faudra bien envisager l'accès par les piétons, problème des grandes copropriétés qui se ferment empêchant leur traversé aux piétons, par les vélos en créant des parking vélos sécurisés, pourquoi pas en sous sol dans la structure de la station, et par le rabattement des lignes de bus. La création de parking voitures est impossible dans ce quartier déjà saturé.</p>

05/02/24	<p>Après avoir donné deux avis, qui comme tous ceux qui questionnent l'opportunité de ce projet ne seront de toute façon pas pris en compte (voir les réponses apportées aux questions dans l'onglet "Je pose une question"), le plus sage est de rejeter totalement le mal nommé tram express. Pour quelles raisons ne pas faire le TEOL :</p> <ul style="list-style-type: none"> . <ol style="list-style-type: none"> 1) Gain de temps nul pour une ligne qui, finalement, coûtera aux alentours d'1Md d'euros ; 2) Concevoir le TEOL comme une extension du T2 et s'évertuer à ne proposer qu'une connexion à Jean Macé avec le métro B pour atteindre Part-Dieu. Aberrant ; 3) Insertion en surface très compliquée au-delà de Lyon 5 ; 4) Projet sorti du chapeau pour justifier l'abandon dogmatique du métro E. . <p>Pour toutes ses raisons, et bien que tous projets de transport sont normalement bons à prendre, celui-ci est une aberration qui va plomber les finances du Sytral et obscurcir, pour des décennies, les perspectives d'implantation d'un vrai moyen de transport lourd, rapide et efficace faisant la liaison entre Bellecour et Part-Dieu par l'ouest lyonnais.</p>
05/02/24	<p>En préambule, je précise que j'estime extrêmement critiquable l'abandon du projet de métro E. Ce projet a été plébiscité à deux reprises par la population, tant lors de la consultation lancée par l'équipe précédemment au pouvoir que lors de la première consultation lancée par l'équipe actuelle.</p> <p>Son abandon montre l'importance apportée par les élus à l'avis des citoyens et met en question l'utilité même des consultations citoyennes.</p> <p>Par ailleurs, le projet actuel est rabougri et à courte vue. Dans moins de 30 ans il sera évident que le choix du tram, avec des tunnels trop étroits pour pouvoir le remplacer par un métro-RER desservant tout l'ouest lyonnais, sera autant regretté qu'est regretté aujourd'hui le choix fait, dans les années 70, de faire buter la ligne A sur les voûtes de Perrache ,au lieu de prévoir un passage inférieur qui aurait permis un prolongement du métro jusqu'à Debourg ,et de faire buter la ligne B à Charpenne sur la ligne A au lieu d'avoir prévu un passage inférieur qui aurait permis son prolongement jusqu'à Caluire.</p> <p>Cela étant, puisque l'équipe actuelle veut le TEOL, envers et malgré l'avis des usagers, autant tenter, par une proposition constructive, à tout le moins, d'en améliorer le tracé présenté lors de la réunion publique du 8 novembre 2023.</p> <p>Dans le sens Étoile d'Alaï-Perrache, le projet prévoit qu'après le Point du Jour la ligne desservirait le carrefour de la Salette et plongerait ensuite directement en direction de la Saône pour rejoindre la ligne de rails déjà utilisée par les T1 et T2 et rejoindre Jean Macé en passant par Perrache. La jonction se ferait soit à Confluence-Hôtel de Région, soit Place des Archives.</p> <p>La station prévue à Saint Irénée dans le projet de métro E serait renvoyée aux oubliettes.</p> <p>Ce tracé appelle les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le fait de créer une station à la Salette est sans doute une bonne idée. - Mais la création de cette station ne justifie pas la suppression de celle de Saint Irénée. Une ligne de tram n'est pas obligée d'être rectiligne et un petit crochet peut parfois rendre de grands services à la population. J'invite les élus à consulter le tracé de la ligne T1 du tram de Dijon, qui pour aller de la gare Dijon-Ville à Quetigny en passant par le campus universitaire de Dijon n'hésite pas à s'affranchir de la ligne droite pour desservir l'auditorium et le quartier Grésilles-Trimolet. Ce petit détour ne remet pas en cause la compétitivité de ce tram dès lors que, roulant en site propre, il est beaucoup plus rapide que le serait une automobile rejoignant les deux terminus en ligne droite au milieu des bouchons. - Allant de la Salette à Saint-Irénée, la ligne pourrait ensuite descendre directement sur Perrache et aboutir au niveau de la place Carnot, où les voyageurs auraient accès tant au métro A qu'aux trams T1 et T2. Tel serait son terminus. - Cette solution permettrait d'éviter la surcharge de la voie actuelle des T1 et T2 entre Confluence ou Place des Archives et Jean Macé. Or il est apparu, lors de la réunion du 8 novembre, que, même aux yeux des élus, cette surcharge est problématique dès lors qu'elle limitera les fréquences sur les trois lignes, alors que dès aujourd'hui les T1 et T2 sont déjà très chargés. Le fait d'inciter les voyageurs du TEOL à changer de transport à Perrache au lieu de Jean-Macé aura pour effet de les répartir à la fois sur le métro A et sur les T1 et T2, dont la fréquence ne sera pas diminuée par l'arrivée du TEOL.

	<p>- Le fait pour TEOL de ne pas desservir la place des Archives n'est pas en soi un problème, dès lors que la distance entre Perrache et la place des Archives est très facile à franchir à pied, grâce aux derniers aménagements réalisés sous les voûtes de Perrache.</p> <p>- Le fait pour TEOL de ne pas desservir Confluence non seulement n'est pas un problème mais constitue un gain de temps pour la grande majorité des usagers de l'Ouest lyonnais qui utiliseront TEOL au quotidien. Si une infime minorité d'entre eux travaille à Confluence, la correspondance avec les T1 et T2 à Perrache leur garantit un accès facile à ce quartier.</p> <p>- Afin de faciliter l'accès à la Part-Dieu, on pourrait suggérer de s'inspirer de la voie -bus de la montée des Soldats qui est réservée le matin aux bus descendants et le soir aux bus montants. Ainsi on pourrait prévoir que des T1 Express relient Perrache à Part-Dieu sans arrêt intermédiaire, en utilisant la ligne de contre-sens. Le matin le nombre de T1 circulant entre Part-Dieu et Perrache serait réduit pour permettre le passage de T1Express entre Perrache et Part-Dieu. Le soir, on ferait l'inverse.</p>
05/02/24	<p>Bonjour,</p> <p>très heureux de voir enfin un projet réaliste se dessiner pour l'Ouest lyonnais.</p> <p>Je ne vais pas m'étaler sur les raisons qui auraient fait du métro E un projet inadapté pour l'Ouest, qui sont nombreuses (cout, fréquentation attendue trop faible, difficultés techniques, desserte inefficace, etc...) mais plutôt me concentrer sur TEOL.</p> <p>Le principal avantage de TEOL est son cout, environ moitié moins que le métro à desserte identique. Le passage en surface sur une partie du parcours y joue beaucoup. Cependant, l'économie réalisée n'est pas réinjectée dans un développement plus important du réseau sur ce secteur, ce qui est dommage, nous y reviendront.</p> <p>Le mode tram est également plus adapté à la fréquentation attendue (de l'ordre de 50000 voyages/jour), rappelons qu'un tramway peut facilement absorber le double. L'anticipation de stations plus longues pour accueillir des rames de 2x32 mètres est intéressante pour préserver l'avenir, mais ne pourrait-on pas, encore mieux, prévoir des stations de 2x43 mètres ?</p> <p>Le branchement sur T2 à Montrochet n'est pas la meilleure solution : d'une part le détour au Sud et l'ajout de 2 stations dans ce secteur vont faire perdre du temps à cette ligne "express", d'autre part cela rajoute de la complexité au schéma d'exploitation du réseau en forçant à une fusion, au moins partielle, avec T2. Rappelons que cette fusion est motivée par une fréquence qui serait trop élevée sur le tronc commun de Confluence au pont Gallieni, ce qui est absurde, de nombreux réseaux de tramways européens ont des fréquences de passage sur les troncs communs encore plus élevées que 3 lignes passant toutes les 5 minutes.</p> <p>Une desserte par une infrastructure dédiée de bout en bout, via un viaduc passant à proximité ou dans le centre d'échanges, et découchant rue Raoul Servant pour y faire terminus à l'angle Nord-Ouest de la place Jean Macé aurait permis une desserte plus rapide depuis l'Ouest, en préservant les correspondances et la capacité du tronc commun T1/T2 non affecté, tout en permettant un prolongement futur vers la Part-Dieu par la rue Garibaldi.</p> <p>Une étude globale doit être menée sur l'exploitation du réseau de tramway, pas seulement sur les itinéraires des lignes mais surtout sur la façon dont elles sont exploitées, sur les moyens d'améliorer la priorité aux feux par exemple, et la vitesse commerciale en général (mise en place de limites de vitesses adaptées, par de meilleures protections de la plate-forme pour éviter les intrusions, etc...). Cela ne doit en aucun cas conduire à casser des lignes qui correspondent à des axes forts du PDU, comme T1.</p> <p>Sur les itinéraires à l'Ouest, Il est selon moi important d'assurer à la fois la desserte de Ménival et celle de Tassin. Les options A et C doivent être toutes deux mises en place, avec une branche desservant Joliot-Curie et Alaï, et une autre desservant Libération (celle-ci ne rejoindrait pas Alaï mais partirait plus au Nord pour desservir le centre de Tassin). Cela réduirait la fréquence sur chacune des branches, mais les 2 secteurs justifient une desserte efficace, même avec une fréquence de 10 minutes qui resterait correcte.</p> <p>Les points suivants restent à revoir car diminuant l'intérêt que devrait avoir le mode tramway. Deux points sont liés : la longueur trop importante du tunnel, et le faible nombre de stations. En effet, il est prévu que le tunnel ne débouche à l'Ouest qu'au niveau de Ménival. Cela rend l'infrastructure bien trop chère. On se rend compte avec le graphique des pentes que le tram, après la station Charcot, plonge plus profondément pour descendre sous le point du jour, or ce n'est pas sous le point du jour qu'il faut passer, mais bien en surface ! Un passage par St Irénée plutôt que Charcot aurait permis de faire déboucher le tunnel à hauteur de la mairie du 5ème,</p>

	<p>Charcot n'étant pas dans l'axe il est plus difficile de trouver un endroit propice à la sortie du tunnel mais ce n'est probablement pas impossible. Avec un plan de circulation adapté, rien n'empêche techniquement un passage en surface dès le point du jour.</p> <p>De plus, le cout plus élevé des stations souterraines fait qu'un tracé souterrain plus long réduit le nombre de stations. Or, ce sont les stations qui font la qualité de la desserte. A quoi bon avoir un tram toutes les 5 minutes, s'il faut marcher 10 minutes ou prendre un bus en correspondance pour le rejoindre ? Il manque au minimum une station entre Alaï et Ménival sur la rue Joliot-Curie, une entre Ménival et Point du jour, et une vers la Favorite.</p> <p>La desserte générale de l'Ouest lyonnais est également oubliée, comme elle l'était par le métro E. La desserte du 5ème arrondissement se concentre sur un seul axe, alors qu'on trouve des secteurs denses plus au Nord (Trion, Champvert) et plus au Sud (le long de Charcot, Valdo). La desserte de Tassin se fait à minima avec une seule station à Libération, donc même pas dans le centre de Tassin (on est loin de l'horloge), pas de desserte de Francheville ni des communes plus éloignées (Craponne, St Genis les Ollières, Ste Foy par exemples). La correspondance avec le TTOL ne se fait qu'à Alaï sur une seule des branches du tram-train, alors qu'une correspondance (certes moins pratique) aurait pu voir le jour à Tassin avec la gare d'Ecully, desservie par les deux branches actuelles du TTOL (et peut-être un jour la branche de Lozanne).</p> <p>TEOL pourrait disposer de plusieurs branches desservant Alaï puis Craponne/Grézieu; Tassin centre; Francheville; Ste Foy (sans que ces branches aient à ouvrir toutes en même temps) si le tunnel était plus court. La desserte de l'Ouest lyonnais en serait alors renforcée.</p> <p>Ainsi, le projet TEOL est un projet intéressant, répondant aux enjeux de l'Ouest lyonnais en terme de capacité, mais proposant une desserte calquée sur le métro E, donc pas assez utile en l'état. Il faut prévoir un tunnel plus court, des stations et des branches supplémentaires correspondant aux secteurs plus denses, même à plus long terme.</p>
05/02/24	<p>Le projet de TEOL est intéressant pour le territoire de Francheville avec cette possible extension vers Bel Air. Néanmoins il aurait été opportun de considérer les difficultés existantes de circulation sur Tassin et de proposer une version enterrée sur la fin du parcours.</p>
05/02/24	<p>Je préfère nettement une arrivée sur la presqu'île le plus près possible de Perrache afin de limiter les temps de trajets pour plus de mobilité. La station Suchet me semble donc plus pertinente.</p>

05/02/24

Bonjour,

La LPO AuRA a pris connaissance du dossier de concertation qui à ce jour ne présente aucun élément sur les enjeux environnementaux du projet, les inventaires écologiques étant, selon les plannings présentés, prévus à partir de 2024 pour alimenter la future étude d'impact. Toutefois, même si le projet n'est encore qu'en phase pré-opérationnelle, nous souhaitons rappeler par la présente contribution l'importance des impacts potentiels d'un tel projet sur la biodiversité.

Il est évident qu'une vraie contribution ne pourra être apportée qu'avec des éléments d'études qui restent à réaliser.

Nous serons donc particulièrement vigilants lors des prochaines étapes et à mesure que des précisions seront apportées.

A ce stade, nous souhaitons d'ores et déjà particulièrement porter à votre connaissance la sensibilité du site de la balme du quai Jean-Jacques Rousseau où le tunnel viendrait être creusé dans le cas où l'option 2 serait retenue.

Cette balme, présentée dans le dossier comme une zone de friche, est la balme des Fontanières, un espace boisé classé (EBC) au PLU-H métropolitain.

Elle fait également partie du périmètre de la ZNIEFF de type 2 «Val de Saône Méridional».

Bien que n'étant pas classée comme une zone humide, elle est caractérisée par la présence de nombreuses sources sur l'ensemble du coteau.

On y retrouve donc logiquement un cortège d'espèces protégées liées à la présence de l'eau, comme par exemple l'alyte accoucheur ou le triton alpestre, ainsi que la grenouille verte et le crapaud commun.

D'autres espèces sont également connues sur ce site ou à proximité directe, parmi lesquelles on peut citer : le blaireau, la sittelle torchepot, le milan noir, le pic vert et le pic noir, le rouge-queue noir, le faucon pèlerin, la chouette hulotte. Des chiroptères sont également régulièrement observés sur les balmes.

A noter également la sensibilité des jardins aquatiques de la Confluence, côté Presqu'île, qui accueillent une faune et une flore désormais bien implantées, et qu'il conviendra d'éviter.

Ce site accueille par ailleurs de nombreuses activités d'observation et d'initiation naturaliste, et de sensibilisation à l'environnement en lien avec la MJC Confluence.

Compte-tenu des sensibilités précitées sur ce site en particulier, mais également à l'échelle de l'ensemble du projet, nous souhaitons donc rappeler quelques éléments qui demanderaient à être étudiés en détail par des études spécifiques, afin de prendre en compte les impacts du projet sur la biodiversité et les milieux naturels qu'il va traverser :

- comparaison des différentes options proposées en regard des enjeux de biodiversité,
- compatibilité avec le SCOT, les trames vertes et bleues et les différents corridors identifiés existants,
- effets temporaires ou permanents sur certains groupes d'espèces comme les oiseaux ou les chiroptères,
- risques de dérangements permanents et temporaires de la faune, tels que les passages répétés des rames, mais aussi éclairage des ouvrages avec des périodes d'exploitations annoncées de 4h30 du matin à 1h du matin...
- rupture de corridors de déplacement ou d'habitats ou encore d'axes de migration,
- risques de percusion d'individus en raison des pylônes, câbles, notamment au niveau du nouveau pont sur la Saône,
- impacts de défrichement, d'artificialisation des milieux (infrastructure linéaire, pylônes, zone de creusement du tunnel et consolidation des abords, dans un secteur que l'on sait peu stable...)
- identification des mesures d'évitement et de réduction à la hauteur des enjeux de biodiversité (avant de parler des éventuelles mesures de compensation)
- préservation des zones humides, ZNIEFF et ENS, milieux naturels riches en biodiversité

Ces nombreux enjeux relatifs à la biodiversité sont à analyser et à traiter.

Nous restons vigilants sur ce dossier et en suivrons l'avancement avec attention, en particulier quant aux mesures d'évitement ou de réduction qui seront prises, et que nous espérons à la hauteur des enjeux.

Bien cordialement
 Denis VERCHERE
 Président LPO Dt Rhône

05/02/24	<p>Bonjour,</p> <p>Je trouve tout d'abord le trajet par le cours Suchet très peu pratique (angle droit fort avec le cours Charlemagne et carrefour déjà étroit), et nécessitant d'abattre des arbres, sans compter la difficulté de passer sous le pont ferroviaire.</p> <p>Alors pourquoi pas la rue Montrochet, mais pourquoi ne pas traverser le Rhône pour aller rejoindre le métro dans le 7^e ?</p> <p>Le cours Charlemagne et Perrache sont déjà très encombrés par les deux lignes de tramway, une troisième aboutirait à de nombreux désagréments au moindre incident.</p> <p>Certes continuer tout droit sur la rue Montrochet, nécessitera un 2^e pont, mais l'intérêt sera majeur pour les habitants du 7^e aussi, et désenclavera le quartier Confluence qui n'est accessible que par le nord (Perrache très chargé) ou le sud. Une arrivée à la station de métro Jean-Jaurès me semblerait parfaite pour les deux arrondissements (2^e et 7^e).</p> <p>Merci pour cette concertation, et merci d'avoir eu le courage d'abandonner le très coûteux et très long projet de métro vers l'ouest.</p>
05/02/24	<p>Le tramway de l'ouest lyonnais est un projet peu ambitieux au regard des besoins de transports publics à Lyon 5^{ème} et dans les communes de l'ouest lyonnais pour les décennies à venir. Le projet métro E avait été véritablement coconstruit avec les habitants des territoires concernés. Il bénéficiait d'un grand soutien dans la population. C'est un exemple réussi de démocratie participative.</p> <p>Le métro E offrait la possibilité de transporter un grand nombre de passagers, à vitesse soutenue. Le tramway souffrira du relief, du passage par des voiries étroites, et aura une vitesse d'exploitation relativement faible.</p> <p>L'arrêt de métro Saint Irénée était pertinent pour desservir le secteur Trion, Choulans, rue Sœur Bouvier, début de Sainte-Foy lès Lyon.</p> <p>Le métro E permettait un accès rapide au secteur de la Part-Dieu : la gare ferroviaire bien sûr mais aussi tous les immeubles de bureaux où travaillent plusieurs milliers de personnes. Il n'existe pas vraiment d'intérêt à relier directement l'Ouest lyonnais à la confluence.</p>
05/02/24	<p>Bonjour</p> <p>Le projet TEOL a été élaboré avec une approche de réduction de coût par rapport au projet Métro E mais sans tenir compte des besoins futurs de l'Ouest Lyonnais et sans avoir un plan à moyen et long terme permettant de corriger l'absence d'infrastructures de transport rapide.</p> <p>TEOL privilégie un transport aérien, le tramway, dont les déplacements seront ralentis par la circulation. De ce fait, la fréquence est bien moindre qu'en cas de solution propre comme un métro.</p> <p>Si l'on souhaite modifier la déserte dans l'Ouest Lyonnais, il faut non pas réfléchir sur un équipement mais bâtir un plan pluri-annuel. La vision stratégique est complètement absente du projet TEOL.</p> <p>Le projet actuel va générer des problèmes de circulation aux deux extrémités de la ligne (secteur Macé-Perrache et après Charcot) et ne permet pas la mise en place d'un mode de transport rapide avec une fréquence accrue en période de pointe.</p> <p>Il ne s'agit pas de rajouter une ligne de bus mais d'avoir un outil structurant. Le recours à un métro automatisé doit être privilégié.</p> <p>Bien cordialement François Coronel</p>

05/02/24	<p>Je fais suite aux réponses que vous avez apportés a mes questions du 19/12/23. Parfaitement conscient que mes propos sortent du cadre actuel des études, mais considérant que cette solution peut être une porte de sortie de la crise qui se profile entre dogmatiques du tramway contraints budgétairement et jusqueboutistes du métro E qui y trouveraient un projet équivalent, je me permets quelques remarques complémentaires.</p> <p>Le matériel roulant de la ligne A est déjà programmé d'être remplacé à l'horizon 2035. Bonne occasion d'accélérer un peu son remplacement avec du matériel spécifique qui, étant sur pneus, pourrait même franchir des rampes supérieures à 8% ce qui peut présenter d'autres avantages....</p> <p>La trémie sous les voutes SNCF est certes techniquement délicate mais néanmoins parfaitement réalisable. La longueur délicate est réduite (de l'ordre de 50 m) et des références d'ouvrages similaires existent (ne serait-ce que sur Lyon, la trémie de sortie du nouveau Parking Béraudier) La problématique réseaux reste effectivement à regarder comme pour un tramway.</p> <p>Pour le franchissement de la Saône, je vous joins une esquisse de coupe qui montre que rien ne paraît vraiment rédhibitoire avec un pont à tablier suspendu type pont Schuman ou Raymond Barre : tirant d'air de 7.00 m dans le chenal de navigation et rehaussement du quai de seulement 2.00 m avec un cadre métro de 4.50 m de hauteur totale (idem cadre Pont Morand). Pour mémoire, le tirant d'air est contraint à 6.00 m au Pont Kitchener en amont et 6.40 m au Viaduc de La Mulatière en aval.</p> <p>A l'ouest, seule l'analyse des sondages géotechniques permettra de définir la nature des travaux à mettre en œuvre mais la réalisation sur Tassin de divers projets immobiliers avec 2 niveaux de sous-sols (fouilles à 5 ou 6 m de profondeur) n'a présenté absolument aucune difficulté particulière : berlinoise lyonnaise traditionnelle, fouille à sec.</p> <p>Le délai global de l'opération n'est pas rallongé, la tranchée couverte pouvant être réalisée en même temps que le tunnel principal.</p> <p>Les tranchées couvertes se réalisent "en taupe », ce qui minimise fortement les gênes aux riverains et réduit même la durée, les travaux de piédroit, radier et équipement se faisant en souterrain.</p> <p>C'est l'option qui a été retenu sur le projet CEVA (rebaptisé Léman Express à sa mise en service) à Annemasse : montant de l'opération 42 M€ HT (base 2014) pour 1300 m de tranchée couverte entre la rivière Le Foron et la gare d'Annemasse avec passage sous Le Foron et dont 700 m ont été réalisés avec des parois moulées.</p> <p>On est bien loin des 220 à 360 M€ annoncés dans le dossier de concertation pour la mise en souterrain sur Tassin au tunnelier.</p>
05/02/24	<p>Madame , monsieur , dans les nouveaux trajets et plans de circulation liés à Teol, l'avenue de ménival serait mise en sens unique descendant, il ne serait plus possible d'accéder à la rue de boyer depuis Brosset/Hespérides/Eisenhower.</p> <p>Si c'est le cas , la desserte de notre établissement (Institution nd des Minimes) sera considérablement diminuée et cela entrainera par ailleurs une saturation de la montée de la garde qui deviendra le seul accès aux Minimes depuis l'ouest lyonnais .</p> <p>Nous rappelons que notre établissement scolarise 1650 élèves au quotidien.</p> <p>Nous demandons que l'accessibilité de la rue de boyer par brosseet/hespérides/eisenhower soit maintenue et étudiée.</p> <p>merci de prendre en compte cette demande .</p> <p>Régis Michel Chef d'établissement Institution nd des Minimes 65 rue des aqueducs 69005 LYON</p>
05/02/24	<p>Je suis en faveur du métro E, jusqu'à Bellecour ou Part-Dieu, plus rapide et mieux dimensionné que TEOL. Il a été plébiscité par les habitants lors des précédentes concertations publiques.</p> <p>Je suis en faveur d'un pôle d'échange multimodal à Alaï s'appuyant sur la gare, un parc relais, des stations vélo'v, et des lignes de bus en étoile qui rabattraient les habitants d'Ecully, Craponne, Francheville, Charbonnières-les-Bains et Saint-Genis les Ollières vers le métro pour efficacement désengorger l'ouest de la Métropole et ainsi réduire la pollution.</p> <p>M. Bernard, remplacez votre vision dogmatique de l'ouest de la Métropole par une vision à long terme pour optimiser les dépenses d'argent public !</p>

05/02/24	<p>A priori au vu des infos, en tant qu'habitant et commerçant du secteur, il me semble que le tracé le plus pertinent serait celui du cours Suchet, Montrochet me semble très problématique concernant les accès véhicules à la zone sud de la place nautique jusqu'à la pointe de la Confluence, en effet déjà très compliqué le WE entre le centre commercial et la zone Port Rambaud. Cette zone est déjà une enclave très mal desservie, avec une activité événementielle et nocturne importante pas très adaptée aux transports en commun. Le métro aurait il me semble été plus adapté en impactant pas les infrastructures extérieures.</p>
05/02/24	<p>Au dernier jour de la concertation, quand on lit les presque 500 avis envoyés, on constate :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que les habitants de Tassin pointent les grandes difficultés engendrées par le tracé aérien depuis Ménival jusqu'à Alaï, - que les habitants du Point du Jour et de Charcot acceptent TEOL avec ses stations souterraines - que les habitants de l'Ouest trouvent un intérêt au tracé le plus court vers Perrache ou mieux vers Bellecour - que les riverains du quai des Etroits et du cours Suchet refusent le passage de TEOL, facteur de multiples nuisances - que les voisins de Montrochet et les usagers des rives de Saône refusent le passage de TEOL qui dégrade les paysages et l'ambiance apaisée. <p>Conclusion : là où TEOL passe en surface, il est mal accepté par ceux qui sont concernés et qui connaissent le sujet. Le choix du métro est donc implicitement ou explicitement justifié.</p>
05/02/24	<p>En tant que député de la 1ère circonscription du Rhône qui englobe plusieurs arrondissements concernés par le TEOL (5e, 2e, 7e) et ancien Maire du 5e, je connais bien ce territoire et ses usagers.</p> <p>Fervent défenseur du développement du réseau de transports en commun sur cette partie ouest de l'agglomération, je regrette l'abandon du métro E qui est à mon sens le projet le plus structurant à long terme mais aussi le mode de transport le plus efficace par sa rapidité et sa grande capacité. Si la Métropole se refuse à une vision de croissance du territoire, minimiser l'évolution démographique de l'ouest lyonnais serait une erreur.</p> <p>Il n'y pas eu de nouvelle ligne de métro à Lyon depuis la ligne D inaugurée en 1991, en dehors du prolongement de la ligne B mais qui n'est pas la création d'une nouvelle ligne en tant que telle. Les études menées pour le métro E étaient très avancées et ses conclusions faisaient l'objet d'un large consensus chez les habitants du 5e ardt et de l'Ouest lyonnais, l'exécutif actuel a pour l'instant fait un autre choix que je regrette en l'état.</p> <p>Le TEOL peut certes constituer un scénario a minima permettant de mieux desservir l'Ouest lyonnais qu'aujourd'hui.</p> <p>Les scénarios proposés présentent cependant plusieurs défauts qu'il faudra impérativement corriger.</p> <p>En premier lieu, la question du temps de parcours et de la connectivité aux autres lignes fortes sont deux problématiques majeures et aucune des options présentées n'apporte entière satisfaction.</p> <p>Ainsi une transparence totale est donc requise sur les temps de parcours réels et réalistes, en prenant en compte un besoin de connectivité plus directe aux quartiers centraux comme La Part Dieu, souhait exprimé lors des consultations successives.</p> <p>Lyon 2e :</p> <p>La connexion en presque-île via le cours Suchet est trop contraignante pour le secteur et n'emporte pas la conviction des acteurs et habitants du quartier. En revanche, en fonction du sort réservé à la ligne T2, il n'est pas envisageable que le sud de la presque-île subisse une dégradation de service.</p> <p>La proposition de raccordement à Montrochet offre un accès direct à de nombreux services : pôle de loisirs et de commerce de Confluence, darse, vaporetto, Sucrière... Toutefois, le centre</p>

commercial ayant déjà connu des difficultés d'accès par le passé, ils doivent être pleinement associés à cette option.

La Mulatière :

Je demande que soit étudiée l'implantation d'une station supplémentaire en amont de l'entrée du tunnel dans la colline de Fourvière, permettant ainsi l'accès aux espaces de la rive droite de la Saône, et ainsi desservir davantage cette partie de la Mulatière et de Lyon 5e.

Par ailleurs, le percement de cette balme devra s'accompagner d'une surveillance accrue des bâtiments alentours, ce périmètre bien défini nécessitant de prendre toutes les précautions nécessaires.

Lyon 7e :

Le scénario visant un terminus du TEOL à Jean Macé assure une bonne connectivité mais j'émet des réserves sur les modalités de ce raccordement avec une rupture de ligne pour le T2. Au regard des contraintes relatives à la configuration de la place, ce double terminus, avec une rupture de charge importante entre le T2 et le TEOL, nécessiterait une reconfiguration de l'ensemble cet espace public sur la partie sud. Il reviendrait également à effacer un avantage acquis par les habitants de l'est lyonnais.

Lyon 5e :

Pour ce qui concerne les stations prévues dans le 5e arrondissement, j'émet un avis tout à fait favorable à l'implantation de la station du Point du Jour sur la place Bénédicte Teissier.

Ceci nécessitera néanmoins un aménagement urbain qualitatif pour l'insertion de cette station dans l'environnement immédiat de la place qui devra conserver un usage public et des caractéristiques de place de bourg.

Le débouché dans le quartier de Ménival est un exemple probant de l'erreur d'avoir abandonné le scénario du métro E, car l'arrivée du tramway va avoir des impacts négatifs sur l'ensemble du tissu urbain et viaire de ce territoire. La création d'une trémie pour l'accès au tunnel abîmera le profil de l'avenue de Ménival et sa mise à sens unique provoquera une importante congestion routière et des reports de circulation sur les voies attenantes non adaptées à une telle hausse de trafic.

Je suis fermement opposé à l'option A avec une implantation du tramway sur la rue Joliot Curie car la suppression d'une voie de circulation routière sur cet axe majeur de circulation, entre le Point du Jour et les communes environnantes (Tassin, Francheville, Craponne), serait catastrophique pour le trafic routier.

Même si l'un des objectifs du projet est de diminuer le trafic routier, la détérioration de la circulation est inéluctable en comparaison à un projet entièrement souterrain.

La création de cet axe va entraîner une réorganisation des autres modes de transport, je serai particulièrement attentif à ce que les lignes de bus existantes ne soient pas détériorées pour assurer la desserte des quartiers du 5e.

De même, la création de parcs relais, notamment à Alaï, constituera une exigence pour favoriser le transfert modal.

Il n'y aura pas détournement de la voiture si aucune solution suffisamment efficace et rapide n'est proposée. Or les projections de gain de temps de parcours ne sont pas toujours significatives dans certains cas.

L'offre de transport en commun doit progresser sur ce secteur contraint et mal desservi, comme dans le reste du territoire de la Métropole.

Le projet du TEOL peut être amélioré pour répondre au mieux à cette demande. Aussi, je reste dans l'attente de réponses circonstanciées à ces différentes observations qui sont aussi le relais de questionnements des habitants de ces différents quartiers.

Je reste convaincu que Lyon et l'Ouest lyonnais méritent toujours un projet plus ambitieux !

05/02/24	<p>Avant tout le projet de métro E était inégalable : + rapide, + pratique et + attractif... Je serais d'ailleurs prête à attendre plusieurs années supplémentaires si cela permettait d'avoir le budget et de réenvisager le métro ! Même avec ce projet TEOL , je trouve que l'ouest lyonnais reste désavantagé.</p> <p>Pourquoi ne pas faire un sondage déjà pour savoir si la majorité de la population est pour ou contre ce projet tram avant de demander l'avis du circuit ?</p> <p>Sur la question du trajet, je serai contente de troquer ma voiture contre un transport en commun. Je suis prête à faire un trajet plus long en transport en commun mais si cela reste raisonnable en temps.</p> <p>L'enjeu est de se déplacer rapidement vers le cœur du centre ville, d'arriver vers des correspondances (particulièrement les lignes de métros qui vont plus vites) pour ensuite rejoindre la destination rapidement.</p> <p>Ainsi pour les options, je ne vois pas l'intérêt de Montrochet qui ne nous fait pas arriver dans l'hypercentre et qui rallonge le temps de trajet . Autant arriver rapidement à Perrache pour récupérer le métro A ou alors les 2 tramways déjà existants...</p> <p>Sachant qu'avec la prolongation jusqu'à Jean Macé il y aura aussi la possibilité de rejoindre le métro B.</p> <p>La fréquence est jusqu'à toutes les 5mn. En période creuse, en soirée ou le dimanche quelles sont les fréquences envisagées?</p> <p>Pourquoi ne pas avoir envisagé une correspondance à Gorge de Loup, qui relie au métro D ? (NB je pensais répondre à un sondage pour les options mais je ne l'ai pas trouvé, je laisse donc un avis).</p>
05/02/24	<p>OUF ! Trop déçue après l'abandon de la solution Téléphérique.</p> <p>Merci pour cette alternative pertinente pour ceux qui utilisent réellement et quotidiennement les transports en commun ! Ils sont malheureusement nombreux ceux qui donnent un avis péremptoire sur des réalités qu'ils ne connaissent pas.</p>
05/02/24	<p>Je découvre le quartier point du jour-menival-alaï depuis trois mois. Je constate une assez forte pollution à cause du trafic routier et des difficultés à joindre la gare d'alaï le matin en bus et/ou en velov (absence de station à proximité de la gare).</p> <p>Je constate également qu'il est assez facile de sortir de Lyon avec sa voiture et de se garer dans le quartier.</p> <p>J'ai un peu peur que le nouveau projet avantage les modes doux et règle le premier problème (trafic et pollution) tout en sanctionnant les automobilistes à terme et en engendrant un nouveau problème.</p> <p>En effet, il manque en périphérie de Lyon des parkings qui permettent aux campagnards de se rendre sur Lyon avec le seul mode de transport encore utile pour eux : la voiture. Les fréquences des trains TER ont terriblement baissé depuis 25 ans, les fréquences des car du Rhône stagnent, tandis que des lignes tcl sont fermées petit à petit. Il y aura donc toujours des automobilistes qui viendront sur Lyon et qui chercheront une place de parking pour ensuite utiliser les TCL. Il y aura toujours des lyonnais qui partiront en voiture le week-end car malheureusement l'offre de transport en commun sur le territoire Rhône alpins et français n'est pas égal à celui du centre ville de Lyon.</p> <p>Je souhaiterais que ce projet soit accompagné d'une réflexion sur le stationnement automobile</p>

	<p>surtout dans des secteurs tel que celui où je vis depuis 3 mois (menival) proche des campagnes alentours (monts du lyonnais, monts d'or et beaujolais). Merci.</p>
05/02/24	<p>Avis réservé sur l'ensemble du projet Nécessité de choisir impérativement l'option de trajet par Montrochet Le Comité d'Intérêt Local Sud Presqu'île Confluence (CIL SPC) remercie le SYTRAL pour l'écoute et la prise en considération de nos remarques durant la phase préalable à la concertation officielle. Nous nous félicitons également de l'organisation et de la méthode utilisée pour la concertation préalable. Après notre propre concertation et écoute de nos adhérents et des habitants du quartier Perrache-Confluence, nous prononçons un avis réservé sur le futur projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais. En effet, nous considérons ce nouveau projet de transport en commun en direction de l'Ouest Lyonnais comme immature et lancé précipitamment à la suite de l'abandon du projet de téléphérique Lyon / Francheville. L'hypothèse d'une nouvelle et 3ème option de tracé sur la commune de Tassin apparu en toute fin de concertation en est d'ailleurs la parfaite illustration. Nous reconnaissons que la desserte proposée par le TEOL vers l'ouest lyonnais offrira aux habitants de notre quartier de nouvelles possibilités et notamment un accès plus facile à plusieurs EHPAD, cliniques et structures de santé, à des espaces verts ainsi qu'au centre aquatique Aquavert d'Alaï. Néanmoins nos réserves portent sur les points suivants : - création d'une nouvelle infrastructure de transport, potentiellement génératrice d'enclavement supplémentaire, dans un quartier qui n'en manque pas, - faible impact sur la diminution du trafic autoroutier sur l'axe M7 au niveau du quai Perrache, - absence d'informations précises sur l'insertion paysagère et technique au niveau des quais Rambaud et Jean-Jacques Rousseau, - absence d'informations sur les éventuelles nuisances sonores causées par des rames de tramway surmotorisées nécessaires à la montée d'une rampe à fort pourcentage, - fort risque de dépassement budgétaire pour l'ensemble du projet, principalement du fait du creusement d'un tunnel dans les balmes (historiquement fragile) et d'étude de sol tardive et dont les résultats ne sont pas publics. Mais au-delà de ces points d'inquiétudes, notre principale réserve porte sur la question de la césure TEOL / T2. En effet dans le projet TEOL présenté à la concertation préalable, ce point fondamental n'est pas clairement défini. Il est juste précisé que TEOL desservira la station Jean Macé pour une connexion avec le métro B. Mais le reste n'est pas clair ! Est-ce que TEOL est une simple extension de la ligne T2 qui reliera donc St Priest à Alaï sans rupture de charge ? Ou bien du fait de la trop grande longueur du trajet, une rupture de charge (une césure) aura-t-elle lieu à Jean Macé ou plus loin ? Pour les habitants de Perrache – Confluence il est inenvisageable de perdre en qualité de desserte TCL en direction de l'est lyonnais. Ils sont en effet nombreux à utiliser au quotidien la ligne T2 pour se rendre en direction de Jet d'eau, de Grange-Blanche, etc. C'est pourquoi nous pensons que l'idéal pour le projet TEOL serait une fusion totale TEOL / T2, ou bien à minima une césure des 2 lignes à Grange-Blanche qui constitue un nœud de communication important. Cette problématique de perte en qualité de desserte concerne également la question du choix</p>

	<p>entre les 2 options de tracé dans notre quartier, Montrochet ou Suchet. Sur ce point, nous sommes fermement opposés à l'option cours SUCHET pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - celle-ci a un impact très important sur le plan de circulation routière du quartier qui ne dispose que d'une seule sortie routière au nord via le cours Suchet et le quai Rambaud, - le passage sous la voute ferroviaire cours Suchet serait un véritable casse-tête, - de nombreux platanes centenaires seraient abattus pour le passage du TEOL, - une centaine de places de stationnement cours Suchet seraient supprimées, - le nouveau pont créé sur la Saône n'aurait que peu d'intérêt vu sa proximité avec le pont Kitchener. <p>A l'inverse, l'option rue MONTROCHET présente de nombreux aspects positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintien d'une desserte complète (T1 et T2) pour le centre commercial et l'hôtel de région - amélioration de la fréquentation du Pôle de commerce et de loisirs de Lyon Confluence qui souffre d'une baisse de fréquentation depuis le Covid, - positionnement du futur pont mode doux sur la Saône beaucoup plus stratégique à mi-chemin entre les 2 traversées existantes. <p>Il convient cependant de préciser qu'avec l'option Montrochet, l'accès au centre commercial devra être entièrement repensé pour chacun de ses usages (accès parking client, livraisons des commerces, livreurs deux-roues, etc). Cela pourrait être l'opportunité d'améliorer une situation actuellement critiquable.</p> <p>En conclusion, le passage d'une énième ligne de transport en commun dans notre quartier peut être bénéfique. Mais il convient de développer profondément la maturité de ce projet TEOL en entendant les réserves et questions que se posent les habitants de cette partie de la presqu'île historiquement très éprouvées par les projets de transports.</p>
05/02/24	<p>La contribution intégrale de l'UCIL à la concertation préalable sur le projet TEOL est disponible en pièce jointe.</p> <p>Extraits principaux :</p> <p>L'UCIL a toujours défendu le projet de Métro E. Nous avons d'ailleurs souhaité à l'époque un Terminus à Hôtel de Ville, via Saint Paul, qui permettait de désenclaver Saint Paul et de résoudre le problème posé par la ligne C3, au lieu du projet actuel de déporter les bus sur les quais de Saône et la rue Grenette.</p> <p>Nous rappelons l'opposition de l'UCIL à ce projet de détour des bus en Presqu'île, ainsi que le déplacement du terminus de Bellecour Est à Bellecour Ouest. Nous attendons encore que le Sytral et la Métropole reviennent à la raison et soient à l'écoute des acteurs locaux responsables.</p> <p>En ce qui concerne TEOL, la question est de savoir si ce nouveau projet permet de répondre aux besoins de mobilité des habitants de l'ouest lyonnais auxquels le métro E répondait.</p> <p>Les estimations de fréquentation sont en retrait par rapport au métro E. C'est le résultat du choix d'orienter TEOL vers Jean Macé au lieu de Bellecour / Part Dieu qui répondait mieux aux besoins de l'Ouest lyonnais...</p> <p>Nous sommes surpris de voir que TEOL utilisera le même matériel que les lignes T1/T2, malgré la pente... Et dans le même temps, il nous est annoncé que la profondeur des stations Charcot et Point du Jour serait moins profonde que prévu. Bonne nouvelle de voir que les contraintes sont moins importantes, mais nous resterons vigilants face à ces annonces contradictoires, dans l'attente de la confirmation que cela sera bien le cas.</p> <p>Pour que TEOL soit efficace, il faut un temps de parcours en baisse par rapport à l'offre actuelle de transport en commun. Si la profondeur des stations est plus faible, c'est un argument favorable</p>

au projet.

Mais dans le même temps, on choisit un tracé qui augmente le temps de trajet vers Perrache (via Montrochet) qui rend le bus (46) plus rapide pour un usager se trouvant proche du parc de la Mairie du 5 ou à la Poste et souhaitant aller à Perrache...

Cependant, l'attrait d'un mode de transport ne se limite pas à sa rapidité, mais aussi à son confort, sa sécurité, sa fréquence, son amplitude. Force est de constater que TEOL répond à ces attentes.

C'est pourquoi l'UCIL, en tant qu'acteur responsable ne reste pas dans une posture de défense d'un projet de métro E abandonné, refuse l'attentisme et choisit, à défaut, le projet TEOL. Il n'est plus possible de tergiverser et d'attendre plus longtemps.

Une liaison par Montrochet qui répond à plusieurs attentes, malgré un allongement du temps de trajet :

Le choix de Suchet n'était pas pertinent en termes d'insertion urbaine (pont SNCF Cours Suchet et insertion délicate dans la colline) même si le risque de stabilité de la colline existe aussi à Montrochet

Le choix de Montrochet permet d'imaginer plusieurs scénarios pour organiser la coexistence de 3 lignes de trams sur le même axe.

Le choix de Montrochet donnerait un nouveau souffle au centre commercial Confluence. TEOL permet la construction d'une passerelle attendue depuis longtemps dans le projet Lyon Confluence, avec un geste architectural à travailler (comme pour le Pont Raymond Barre)

Le choix de Montrochet permet d'envisager un autre parcours, à terme, avec la construction du pont des Girondins sur le Rhône...

Tous ces avantages du passage par Montrochet compensent, en partie, le handicap majeur de l'augmentation du temps de trajet, d'autant qu'on ne peut comparer un tramway aux bus en terme de confort, de régularité, d'amplitude horaire, lorsque le C21 affiche 40 minutes d'attente après 21h et s'arrête à minuit...

Un choix politique regrettable à Charcot

L'abandon de la station Saint Luc au profit d'une station à Provinces/Charcot obéit à un choix politique pour obtenir l'accord de la Ville de Sainte Foy. Surtout que l'argument avancé n'est pas utilisé pour la station Point du Jour qui est dans la même situation. L'UCIL renouvelle le choix d'un positionnement de la station Place Saint Luc. A défaut, nous aurions une préférence pour Provinces / Charcot, plutôt que Clinique Charcot, d'autant que ce carrefour mérite un aménagement.

Une profondeur à limiter si possible au Point du Jour

Sur les plans donnés à la concertation, la coupe montre un tracé qui redescend après la station Charcot et qui renforce la profondeur de la station Point du Jour. Est-ce une erreur de présentation du document ?

Nous sommes surpris de voir que l'argument des dommages causés à l'activité économique Place Saint Luc ne soient pas retenus pour Point du Jour. Deux poids deux mesures ?

Ménival, un oubli majeur : la rue de Boyer inaccessible depuis le carrefour Brosset/Eisenhower/Hespérides alors qu'il s'agit d'un accès majeur pour un établissement scolaire de 1 700 élèves les Minimes. dont le recrutement est particulièrement orienté vers ces communes Tassin Libération

Depuis l'origine du métro E, l'UCIL a défendu un trajet long via Tassin (Libération) plutôt que le trajet direct à Alaï. Nous maintenons notre position.

Cependant, à 6 jours de la clôture de la concertation préalable, un scénario C est re-proposé car il ne serait pas aussi complexe que prévu par rapport aux autres options. Permettez-nous d'en savoir davantage pour faire un choix, en ayant davantage de visibilité sur la nature des expropriations, leur coût, leur faisabilité et leurs risques

il n'est pas question qu'en raison d'un défaut d'information, la concertation aboutisse à choisir un scénario irréalisable dans un délai raisonnable. TEOL ne doit pas reproduire l'erreur de la ligne A2 du plan de déplacement urbain, arlésienne depuis 30 ans

Alaï : Parking relais et prolongement

Le Président de la Métropole semble de nouveau ouvert à la création d'un parking relais. Les documents de concertation sont bien silencieux à ce sujet.

L'avenir du réseau bus :

	<p>Le réseau de bus sera réorganisé. C'est une crainte souvent manifestée par les habitants à laquelle il faudra répondre lors de l'enquête publique.</p>
05/02/24	<p>C'est un projet qui ne correspond pas du tout à la demande actuelle et surtout avenir. Nous avons perdu du temps à cause de ces nouvelles études (5 ans au total).. ce n'est pas un projet structurant mais juste histoire de grignoter de la place aux automobilistes sans pour autant répondre à la demande (rapidité, commodité, nombre de personnes transportées) En revanche, des nuisances sonores et esthétiques y seront bien présentes en plus des points auxquels il ne réponds pas). C'est donc un grand NON sans compter son prix de plus de 800 millions (très cher pour un simple tram...) € qui je le rappelle, est l'argent public...</p>
05/02/24	<p>Le projet TEOL comporte plusieurs avantages, desservir l'ouest Lyonnais et Lyon 5 de manière efficace et rapide. J'ai une préférence pour l'option c à l'ouest (pas de virage à menival ralentissant la vitesse commerciale, desserte de Libération) avec intégration aux études d'un prolongement jusqu'à Craponne pour éviter une saturation d'Alai aux heures de pointe. À Lyon 2, le scénario Confluence présente plusieurs avantages, reprise du tracé T2 jusqu'à Jean Macé avec une ligne propre, une desserte de Perrache (à condition d'améliorer les infrastructures) et un meilleur maillage à moindre coût. Le parking relais voiture et vélo me semble indispensable pour pouvoir inciter le plus grand nombre à ne plus utiliser sa voiture en centre ville de Lyon. D'autre part le projet doit s'inscrire dans une dynamique métropolitaine et régionale avec une amélioration du tram train de l'ouest Lyonnais dans l'optique d'un RER afin de drainer un public venant de Francheville Le haut, Chaponost et Brignais.</p>
05/02/24	<p>Quand on est attentif aux questions d'aménagement territorial, notamment urbain, et à celles relatives à la circulation, on reste perplexe face à un projet ouvert mais pour le moins approximatif en dépit des études, relevés de trafic... Je sais que la concertation n'en est qu'à ses débuts et qu'elle continue au-delà du 5 février, mais je reste surpris de l'injection d'informations dont n'ont pas forcément connaissance les citoyens qui se sont renseignés tout au début du processus en novembre 2023 (l'option C, par exemple) Deux consultations avec la CNDP, en 5 ans, des sondages que l'on ne compte plus pour...des projets qui doivent encore se préciser avec le temps...Quand on regarde de près les conséquences négatives de solutions de surface on se rend compte que les options, à l'ouest, B et C (la toute nouvelle...) conduisent à des expropriations multiples, des destructions de bâtis...Par ailleurs, la circulation, dans le meilleur des cas, ne connaîtrait pas d'amélioration, c'est un euphémisme, selon les dires des experts d'EGIS. Tout cela, pour des gains de temps limités... Dans ces conditions, la partie ouest aérienne de TEOL gagnerait à être abandonnée (avec des économies à la clé, puisqu'elles semblent recherchées...) au profit d'un système de rabattement efficace sur Ménival (terminus suggéré), en plus de celui globalement performant que proposent les lignes fortes de bus actuelles. Ces dernières conduisent à Gorge de Loup, où la ligne D, plutôt fiable, dessert, grâce à ses correspondances à Bellecour et Saxe Gambetta, entre autres, une partie non négligeable de l'agglomération, alors que TEOL semble ne pas pouvoir offrir un accès très fluide au-delà du Cours Suchet...en direction de Perrache, Jean Macé</p>

05/02/24	<p>Je suis favorable à ce projet qui permettra de réduire le temps de trajet et améliorer de façon considérable le confort des voyageurs. Certains trajets pour aller vers l'Ouest se font en voiture car pas assez efficace en bus. La station à St Luc serait un atout pour les habitants proches, les commerçants et les étudiants de la résidence Alix plutôt que celle proposée à la Salette qui serait trop proche de celle du point du jour et représenterait un surcoût. Actuellement la station de terminus du T2 à Confluence sert de quai de retour serait il possible d'envisager des départs de celle-ci pour améliorer le cadencement en cas de panne ? Je suis pour l'arrêt Montrochet pour rejoindre le ligne B en reprenant le T1 pour Debourg en créant une passerelle entre La Mulatière et confluence manquante actuellement pour les modes doux. Ne pas négliger les conflits de circulation aux alentours du centre commercial (livraison et entrée -sortie parking). Emporter les vélos dans le tramway aux heures "creuses" serait un plus.</p>
05/02/24	<p>La concertation a porté jusqu'au 30 janvier sur notamment les choix de tracé A et B pour Tassin, mais une nouvelle option (C) fait surface 5 jours avant la fin de la concertation... n'apportant pas plus que les précédentes de solutions aux problématiques soulevées par les options précédentes: embouteillages supplémentaires, expropriations, nuisances pour les riverains. Je m'oppose donc aux options A B C et vote pour l'option E (métro)!</p>
05/02/24	<p>Ce projet est tres utile pour ameliorer les deplacements, y compris pietons. Pour ameliorer la qualite de l air. Lyon 5 a besoin d etre apaise et les bus sont remplis aux heures de pointe.</p>
05/02/24	<p>L'option cours Suchet permettra de se rapprocher de la gare et du métro et d'éviter de saturer le bout de la presqu'île: un moindre mal pour un projet qui ne répond pas aux enjeux de l'ouest Lyonnais condamné au tout-routier par des élus aussi inconsequents que ceux responsables de la liquidation des lignes ferroviaires dans les années 50. Voir l'article à ce sujet http://raildusud.canalblog.com/archives/2019/09/22/37653152.html (Lien externe)</p>
05/02/24	<p>Les lyonnais ont voté et accepté depuis une 20aine d'années le métro E. Depuis, le Sytral refuse d'en tenir compte et n'a de cesse de proposer des alternatives toutes plus consternantes les unes que les autres. Après le téléphérique, le tram semi-enterré. Il n'aura pas le débit du métro. Il va surcharger la circulation en surface, déjà saturée aux heures de pointe. Le temps pour se rendre sur la Presqu'île restera bien plus long que le métro, même en heure creuse. Sans compter l'aspect sécuritaire où les accidents de tram sont fréquents et potentiellement très dangereux. Tout ça pour un coût proche de celui d'un métro! Une ligne de métro desservant l'ouest lyonnais, se raccordant aux lignes de métro existantes, et desservant la Part-Dieu : c'est ce que nous attendons depuis des années...</p>

05/02/24	<p>Merci pour ce projet qui sera très utile pour les habitants du 5e et devrait améliorer la qualité de vie.</p> <p>pas d'avis sur la partie Tassin (mais il ne faudrait pas que TEOL se résume à 2 rues de Tassin), par contre, très favorable pour une arrivée à Montrochet.</p> <p>partante pour participer aux phases de concertation à venir pour faire de TEOL, un vrai projet pour le 5e et ses habitants et habitantes</p>
05/02/24	<p>Le projet TEOL avec des stations espacées devrait offrir un moyen de déplacement également efficace entre les communes de Lyon 5 et St Foy, ou Tassin ou Francheville.</p> <p>La plupart de ces déplacements sont aujourd'hui fait en voiture pour des distances très courtes entre 1,5km et 2,5km.</p> <p>Les déplacements en 5mn en TC offriront une opportunité très compétitive pour ce secteur très motorisé (40% des ménages sont multimotorisés).</p> <p>Aujourd'hui les habitants du Lyon 5/st Foy sont nombreux à se rendre régulièrement à Tassin /Francheville pour leur achat. Ils pourront le faire aisément en tram à l'avenir. Enfin une vrai alternative à la voiture !</p>
05/02/24	<p>Le projet d'implantation d'une station sur St Foy à proximité du secteur des Provinces est une idée très pertinente qui permet d'offrir une station moins profonde et un tracé très efficace pour la commune de St Foy.</p> <p>Le seul défaut est d'avoir écarté l'emplacement central de la place St Luc.</p> <p>Les commerçants n'y sont pas opposés. C'est la solution qui permettrait de dynamiser encore plus l'offre commerciale. Le tracé est le moins coûteux (il économise un puits de ventilation) pas rapport à la Salette.</p> <p>C' est l'opportunité unique qui ne se représentera pas, de recréer la place du "village".</p> <p>Il existe sans doute des possibilités de trouver des compensations de places en souterrain pour les commerçants</p> <p>Espérons que la Mairie de St Foy saura revoir sa position sur le sujet.</p>
05/02/24	<p>Dans l'ensemble, le mode, le budget, le tracé général et la temporalité du projet me semblent adaptés au besoin.</p> <p>Mon avis sur les choix de tracé :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Variante Libération sans hésitation. La fréquentation attendue justifie pleinement le détour, et la desserte en mode lourd de ce quartier en devenir, avec d'énormes marges de densification (pour peu que les hauteurs prescrites au PLUH soient réhaussées) semble indispensable. Je suis très favorable au troisième scénario d'insertion présenté la semaine dernière (tramway à double sens sur Charles de Gaulle). La possibilité d'offrir un tracé unifié, donc clair et lisible, sans doubler les impacts en phase chantier et en exploitation avec les tracés dissociés mérite bien qu'on pousse les acquisitions au maximum sur Charles de Gaulle. * Variante Est pour la station Charcot. Parce que j'habite plus près (c'est déjà une bonne raison en soi non ?). Le secteur me semble plus dense et plus densifiable, et cette position offrira une correspondance optimisée avec le C20, le 45 et toute autre ligne de bus circulant sur la rue Charcot ou le boulevard des Provinces. * Suchet vs Montrochet : sans avis tranché. La desserte directe de Confluence via la variante Montrochet est attrayante, d'autant plus qu'elle semble plus compatible avec le maintien de 2 lignes entre Perrache et Confluence. Mais comme signalé par d'autres, il est primordial que cette ligne mérite son titre de "express", et la perte de 4 minutes pour atteindre la rive gauche risque de limiter sérieusement son attractivité. <p>Deux suggestions :</p>

	<p>* L'opportunité d'un prolongement ultérieur (horizon élections de 2039 ?) vers Craponne en reconstruisant le viaduc du FOL d'Alaï semble faire consensus, j'y adhère moi-même pleinement. Or, sans se projeter sur ce prolongement, la qualité du rabattement sur le terminus Alaï sera (avec la densification massive de ce secteur, ne nous pondez pas de R+3 par pitié) un facteur clé du succès de la ligne à sa livraison.</p> <p>Je propose donc l'idée suivante : construire dès la première phase le viaduc d'Alaï, sans y poser de voie ferrée, mais en y faisant passer des bus, des cyclistes et des piétons dès 2032, rendant l'accès à la station Alaï sensiblement plus rapide depuis Bel Air et Craponne (et au-delà). Il suffira de transformer la voie bus en voie tram dans une seconde phase, en lien avec le prolongement des voies vers Craponne centre. Une partie de l'investissement aura déjà été faite, et aura bien servi aux usagers entretemps.</p> <p>* Profiter du TEOL et notamment de la station Charcot pour enfin réaliser l'élargissement de la rue du Commandant Charcot entre La Plaine et Saint-Irénée via une DUP (axe A2). Un couloir bus pour accélérer le rabattement sur TEOL depuis Francheville, un aménagement cyclable et des trottoirs élargis ne seront clairement pas de trop.</p>
05/02/24	<p>Bonjour</p> <p>.</p> <p>Le tramway TEOL est un plutôt bon projet, notamment parce qu'il se prête – dans des délais assez courts - à des extensions futures convenant bien aux développements de la périphérie de l'agglomération, et qu'il s'y prête bien mieux que ne pourrait le faire un métro, système nécessairement limité en extension par son roulement sur pneus et souterrain, entraînant des coûts vite insupportables.</p> <p>.</p> <p>Le projet TEOL peut cependant, et doit être amélioré, dès la construction, et ultérieurement.</p> <p>.</p> <p>1) Remarquons qu'au dernier jour de la présente concertation, un bon nombre de contributeurs paraissent encore croire que TEOL s'arrêterait à Montrochet ou Suchet, et qu'une correspondance avec d'autres lignes de tramway resterait nécessaire pour rejoindre la gare, le centre d'échanges et le métro à Perrache, et a fortiori la rive gauche du Rhône. Cette mésinformation a peut être été entretenue par des opposants au projet ?</p> <p>.</p> <p>2) Un bon point dans l'évolution du projet durant les deux mois écoulés est d'avoir abandonné l'idée d'imposer une correspondance place Jean Macé entre TEOL et T2, d'autant plus que l'implantation des terminus présentaient des solutions rédhibitoires, détruisant les espaces verts de la place. TEOL et T2 ne doivent impérativement pas faire terminus et correspondance à Jean Macé.</p> <p>.</p> <p>Le SYTRAL présente aujourd'hui comme solution privilégiée un service tramway continu sur les tracés du T2 entre St Priest Bel Air et Montrochet, puis du TEOL entre Montrochet et Alaï : T2 « devient » TEOL pour se prolonger à l'ouest.</p> <p>.</p> <p>L'avantage d'une telle solution pour les voyageurs est évidente : une grande transversale est-ouest donnant correspondance avec les métros A, B et D, les trams T1, T4, T5, T6, un grand nombre de lignes de bus et les trains en gare de Perrache et Jean Macé, le tram-train à Alaï Et qui desservira plusieurs pôles tels Grange Blanche, les universités Parilly, la Porte des Alpes, etc...</p> <p>.</p> <p>Un inconvénient sera peut être la difficulté de gérer une ligne de cette longueur (> 21 km). Il peut y être remédié en prévoyant plusieurs possibilités de terminus partiels et rebroussement, à utiliser en cas d'incident sur une section, pour éviter des répercussions sur la totalité du parcours. A noter que cette difficulté s'accroîtra quand la ligne ira plus loin (de Alaï vers Craponne).</p> <p>.</p> <p>3) Côté ouest, réaliser deux branches en surface sur le 5ème arrondissement et Tassin :</p> <p>.</p> <p>- une au départ de Ménival suivant le scénario A - avec une station intermédiaire à mi-chemin, au droit du garage AVIA, 165 rue Joliot Curie - en direction de Alaï,</p> <p>.</p>

- et une autre par l'avenue Brosset, station intermédiaire à Libération, puis avenue De Gaulle vers le nord et station terminus Tassin - centre sur le mail des Tuileries.

Ces quatre stations offriraient une réelle desserte de proximité aux Tassilunois, et aux Lyonnais résidant sur Joliot Curie ouest.

S'interdire la réalisation de la station « Avia » au prétexte qu'elle nuirait au caractère express de TEOL est un raisonnement inacceptable : un tramway n'a pas à être comme un TGV, qui traverse sans arrêt des territoires, il doit desservir les habitants de ces territoires, surtout quand ces habitants sont relativement nombreux (ce qui est le cas ici).

La fréquentation d'un TC diminue rapidement quand la distance aux stations augmente.

Ce n'est pas le cas si le trajet prend deux minutes de plus du fait d'une stations supplémentaire.

4) La (demi) desserte de chacune de ces deux branches a été objectée comme insuffisante :

La réponse est de rajouter des services, et d'envoyer ces services vers Gerland Debourg, ou vers Saint Fons par les voies du T10, à partir du carrefour Charlemagne-Montrochet, via le pont Raymond Barre.

5) Pour limiter les expropriations sur l'avenue Joliot Curie, il est envisageable de faire passer la circulation VP et la voie cyclable sur les quais de la station tramways, selon répartition suivante trottoir 2 m + voie vélo / quai 4 m + tramway 7 m + VP / quai 3 m + Trottoir 2 m = 18 mètres.

Une autre solution est de faire passer les VP sur les rails adjacents, donc entre les 2 quais, en assurant la priorité au tramway par feux de circulation.

6) La branche à réaliser sur l'avenue De Gaulle au nord du carrefour Libération poserait peu de problèmes d'expropriation, les rares bâtiments à démolir étant des constructions publiques (écoles...) pouvant être reconstruites sur une autre partie de leurs terrains.

La réalisation de ces DEUX branches ne devrait pas coûter vraiment plus cher que la seule option B ou C, qui passent l'une et l'autre par des expropriations relativement importantes.

7) Construire impérativement, et dès les travaux initiaux, des stations souterraines capables d'accueillir des rames doubles de 65 mètres et 400 places. Les stations en surface pourront être allongées ultérieurement.

8) Un collecteur souterrain obligerait à réaliser une station Point du Jour très profonde.

Il faut étudier les possibilités de contourner cette contrainte. Par exemple réaliser le cadre de parois moulées, créer en fond de fouille un siphon pour abaisser suffisamment le niveau du collecteur, de façon à dégager la place pour le passage du tunnelier plus près de la surface.

Des opérations telles que la multiplication des stations et des branches sont nécessaires pour parvenir à un report modal de la circulation de l'ouest vers les transports en commun.

Le but de l'opération doit être non pas de permettre autant de circulation automobile qu'aujourd'hui sur les voiries déjà engorgées, mais d'offrir des alternatives. Le tramway TCL (prolongeable à moyen terme plus aisément que le métro) et la recherche des modalités pour une exploitation en synthèse avec celle des trams-trains sont les conditions du succès.

Bernard GIRARD - DARLY

Questions recueillies sur la plateforme en ligne

07/11/2023	<p>Bonjour, après la mise service du TEOL à horizon 2032, serait-il possible de le fusionner avec le tram T5 (Grange-Blanche Eurexpo) pour obtenir une ligne de tram desservant Craponne Alaï Perrache Grange-Blanche Bron Eurexpo) en passant par les voies de tram existantes du T2 sur l'avenue Berthelot ? vous trouverez en pièces jointes une capture d'écran pour mettre en perspective la ligne de tram sur une carte où on voit l'agglomération lyonnaise. Bien cordialement, Lucien DI-BIN</p>
07/11/2023	<p>Pourquoi vous n'avez pas prévu de réunion plénière à Craponne, ville où il y a une forte concertation d'immeubles ?</p>
07/11/2023	<p>Dans la page 47, vous indiquez : "Si tronc commun à trois lignes (TEOL, T1 et T2 n'a pas été retenu, pour toutes les solutions d'étude, la ligne TEOL sera connectées sans correspondance au métro A à Perrache et au métro B à Jean Macé" Comme vous semblez vouloir ne pas toucher à la ligne T1. Cela signifie que la ligne de tramway T2 va être impactée par le tracé TEOL. - TEOL va passer à Perrache et à Jean Masse. - Le T1 passe à Perrache Sur la zone "Archive" / "Pont Gallieni" vous ne souhaitez que deux Trams. Vous ne le dites pas ouvertement, mais cela semble être le T1 et TEOL. Le tram T2 avec votre configuration semble s'arrêter à Jean Masse et ne va plus desservir "Perrache" et "Hôtel de région Montrochet". Cela est une régression pour les travailleurs côté Est qui utilisent le tram T2 pour aller à la gare Perrache. De plus, les résidents de Confluence ont attendu des années l'arrivée du T2 à Confluence pour se rendre au travail dans l'Est. Pouvez-vous être explicite sur le tracé du tram T2 et les impacts ? Pouvez-vous nous indiquer les aménagements à Jean-Macé ? En effet, s'il y a un terminus, il y aura forcément un tiroir. Il y a un manque de transparence sur le tramway T2 dans cette consultation. Il y a des options : 1) Pourquoi ne pas prolonger dans ce cas le T2 vers l'Ouest Lyonnais ? La distance est importante mais cela doit rester gérable on parle de 5 stations ! 2) Ou bien gérer une rupture comme cela est le cas pour le T1 et le T2 a Debourg (TEOL arrive à Confluence ou à Suchet, ensuite il faut descendre et prendre le T2, T1 ou Métro). Ajouter 5 stations c'est bien, mais il ne faudrait pas perturber l'existant qui fonctionne correctement pour les usagers travaillant dans l'Est. En attente de votre retour sur tous ces points</p>
08/11/2023	<p>Est-ce que la station Alaï sera à proximité de la station du tram-train pour faciliter l'intermodalité. il existe un terrain au niveau du magasin de chaussures très bien situé qui pourrait permettre une aménagement d'une station et d'une vélo station par exemple pour les 2 lignes de transport. Est-ce que ce terrain est étudié ?</p>

08/11/2023	<p>La distance entre les stations est importante à l'Ouest (1,2Km entre Alaï et Ménival et 1,5 Km entre Ménival et Point du Jour), bien supérieure à ce qui se pratique dans les tramways de surface. Pourquoi ne pas faire une station supplémentaire pour avoir une interdistance de 800 m entre station et mieux desservir le secteur ?</p>
09/11/2023	<p>Bonjour, Combien de voitures entrent ou sortent des parkings du centre commercial dont les accès sont sur la rue Montrochet , et couperont la voie du TEOL ? Est ce important par rapport à des carrefours urbains fréquentés, et où passent aussi des trams, comme par exemple le carrefour pont Galliéni rive gauche, la place Gabriel Péri, ou le croisement Thiers Lafayette ? Merci</p>
09/11/2023	<p>Bonjour, Pourquoi ne pas fusionner Teol avec la ligne T1 afin de desservir le quartier d'affaire de la part dieu et universitaire de la Doua sans escale pour la population de l'ouest Lyonnais ? Le système de fourches fonctionne très bien dans le RER parisien par exemple et limite le nombre de changements afin d'optimiser l'adhésion des usagers. Aujourd'hui, il faut au moins 2 correspondances pour se rendre de l'ouest Lyonnais à la part dieu ou la Doua, ce qui augmente le temps de parcours et incite les habitants à prendre leur voiture.</p>
09/11/2023	<p>Bonjour, Dans l'hypothèse où le tracé par la rue Montrochet serait retenu, que devient le bâtiment Port Rambaud, à savoir l'ancienne capitainerie du port Rambaud, construite en 1926 et réhabilitée en 2017 ? Sur le visuel présenté dans le dossier p.48, on voit le pont passer en aval du bâtiment. Sur l'image aérienne présentée dans l'annexe technique p.23, le tracé du TEOL semble couper en deux ou survoler le bâtiment. Et sur une photo de la zone de forage, le forage de la rive gauche se situe en amont du bâtiment. Quel serait le véritable tracé ?</p>

09/11/2023	<p>L'ouest lyonnais est destiné à se densifier. Or, on refuse d'accompagner et de soutenir ce futur développement, le tramway seul vampiriserait le territoire. Des territoires aussi denses que les quartiers traversés comme le 9ème arrondissement et Oullins disposent déjà du métro. 55 000 voyageurs/jour au maximum paraît un chiffre faible pour la SEULE ligne qui reliera l'ouest au centre. Les écologistes clament que le T1 transporte 100 000 voyageurs/jour, mais le fait-il dans de bonnes conditions? La réponse est non. De plus, beaucoup de quartiers ont connu un développement intense après l'arrivée du métro, comme le quartier de Gerland ou bientôt la Saulaie à Oullins. Pourquoi ne pas voir au-delà de 2040? Pourquoi ne pas penser une meilleure métropole pour nos enfants? Bruno Bernard avance que le SYTRAL n'a pas les moyens de financer le Métro E... Pourquoi ne pas étaler la dépense sur 2 voire 3 mandats? Pourquoi ne pas recourir à la dette? Pourquoi ne pas défendre ces projets auprès de l'Etat pour obtenir des aides, comme l'a fait Marseille récemment? Pourquoi ce manque d'ambition? Mais surtout, pourquoi se reporter sur un tramway trop lent, qui promet un temps de parcours jusqu'à Bellecour et Part-Dieu équivalent au bus + métro aujourd'hui? Alors que le Métro E aurait mis Tassin à moins de 10 mn de Bellecour et à 12 mn de la Part-Dieu ! Le Métro est même plus rapide que le tramway pour aller jusqu'à Perrache, Jean Macé et Confluence, que le tramway se vante de relier en 15 à 20 mn... Pourquoi, nous priver d'un moyen rapide, sûr et dans une mesure, visionnaire, de relier notre lieu de vie (l'ouest lyonnais) au centre de la ville? Pourquoi défigurer et provoquer l'embollie dans nos quartiers qui pourtant, suffoquent déjà?</p>
09/11/2023	<p>Si option A retenue au niveau Menival-Alai en aérien, comment sera géré la chaussée qui se rétrécit au bas de la rue Joliot Curie, en présence d'immeubles et villas ainsi que le pont de la voie ferrée Brignais-st Paul ?</p>
09/11/2023	<p>Bonjour, Ayant assisté à la réunion de présentation qui s'est tenue à l'Espace de l'Ouest Lyonnais le 7 novembre et à la concertation tenue ce 8 novembre Place Saint-Luc, je reformule et développe la question que j'ai posée le 7 novembre en réunion :</p> <p>Afin d'optimiser le déplacement multimodal et, de préférence, sans voiture, est-ce que tous les réseaux existants et/ou à venir, de Tram, Métro et TEOL peuvent intégrer en permanence sur l'ensemble des rames au moins une voiture dédiée aux usagers avec leur vélo (comme cela existe sur le métro de Montréal) ? L'utilisateur pourrait, dans ces conditions, alterner, selon son envie ou sa distance à parcourir, tous les modes de déplacement accessibles.</p>
10/11/2023	<p>Le profil altimétrique du tracé du TEOL montre que la ligne remonte un peu entre la station Point du Jour et la station Charcot, avant de plonger ensuite vers la Presqu'île. Dès lors, pouvez-vous expliquer pour quelles raisons la station Charcot n'est-elle pas prévue avec une profondeur plus importante, ce qui bien sûr réduirait ensuite la pente vers la Presqu'île?</p> <p>En parallèle à cette question, quelle garantie pouvez-vous apporter aux riverains d'une station enterrée à seulement 20m de profondeur sur l'absence de nuisances dues aux vibrations et au bruit au passage des rames de tram?</p>
10/11/2023	<p>L'objectif de cette nouvelle ligne est d'améliorer et optimiser les temps de parcours de et de relier des pôles importants comme les gares et en particulier la gare SNCF de la Part Dieu, gare de province la plus importante en terme de trafic voyageur, et l'ensemble du quartier de la Part Dieu avec tout son quartier d'affaires et centre commerciaux.</p> <p>Actuellement le temps de parcours de Piscine d'Alaï à Gare Part Dieu sur calcul d'itinéraire TCL est entre 33min et 36min; C21 MD MB</p> <p>Avec TEOL le temps estimé est entre 32min et 36min, quel est le gain pour le passager ?</p> <p>Le rabattement sur la station de métro la plus proche en bus sur Gorge de Loup reste plus avantageux.....</p> <p>De plus, pouvez-vous m'expliquer l'intérêt de venir connecter TEOL sur une ligne de Tram existante sur le cours Charlemagne qui est déjà souvent saturée, qui le sera d'autant plus à l'avenir (vision à mini 40 ans pour une exploitation de ce type); devoir investir sur la ligne existante</p>

	entre Perrache et Jean Macé pour pouvoir faire passer TEOL; quel non-sens! Quel montant cela représente-t-il sur le projet de TEOL cette amélioration capacitaire entre Perrache et Jean Macé ?
11/11/2023	<p>Connait-on le coût d'un Prolongement vers Craponne ?</p> <p>Pourquoi avoir supprimé sur votre concertation la phrase "Prolongement possible à Craponne"</p> <p>Des études pour un terminus à Craponne - Charral ou Grézieu Eugène Catalan sont-elles envisageables suites à la concertation ?</p> <p>Si vous écoutez les concitoyens dans cette concertation et qu'une majorité souhaitent déplacer le terminus + à l'Ouest (Craponne/Grézieu), pouvez-vous le rajouter dans le projet du TEOL où est-ce vraiment impensable pour vous ?</p> <p>Allez-vous vraiment rater le coche du futur en oubliant les communes de l'Ouest en développement en laissant un terminus comme Alaï qui empêche un transfert modal pour +15 000 habitants et d'une artère comme la D489 dans sa partie Métropole qui ne peut plus supporter un tel trafic routier tellement elle est congestionnée et limitée à 30 sans contournement routier/cyclable/bus/tram/méto?</p>
12/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>pourriez-vous m'expliquer pourquoi l'ancienne équipe avait trouvé des financements pour le métro et vous non?</p> <p>Qu'est devenu cet argent?</p> <p>Cordialement</p>
12/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Ma question concerne les nuisances sonores induites par le passage de TEOL lors de la traversée de la Saône si l'option Montrochet est retenue.</p> <p>On peut considérer que TEOL empruntera un tracé en pente puisqu'il partira du niveau du quai Rambaud (quai bas et non quai haut comme pour l'option Suchet) pour arriver à flanc de balme 8 à 10 mètres plus haut. La hauteur de ce pont au-dessus de la Saône devra être a minima de 5,25 mètres pour laisser passer les bateaux.</p> <p>De plus si l'on se fie aux sondages réalisés en novembre 2023, le tracé entre le pont et la rue Montrochet passera au nord du bâtiment Port Rambaud ou ancienne capitainerie, et donc suivra une courbe au début de la rue Montrochet.</p> <p>Cela signifie localement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grincement lors du freinage en descente • Grondement de la traction pour la montée • Crissement pour la courbe <p>et cela d'autant plus que les bruits résonnent énormément dans le secteur de la balme d'ordinaire bien silencieux.</p> <p>Il ne faudrait pas oublier qu'il y a des habitants le long de la darse (ainsi que les résidents du Novotel) qui vont être grandement impactés par le passage de TEOL (amplitude horaire : 4h30-1h, 1 rame tous les 5 minutes en heure de pointe). Comment imaginer dormir en été fenêtres ouvertes pour rafraîchir les appartements dans ces conditions ?</p> <p>Nous savons que le tramway n'est pas un transport silencieux car nous entendons déjà le T2 et le T1 quand ils passent et tournent cours Charlemagne pourtant plus loin que le futur pont.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle sera la vitesse du tramway en sortie de tunnel ? • Quel sera le niveau de bruit en db que vous allez apporter pour la traversée de la Saône sur ce secteur ?

12/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Pour traverser la Saône, le TEOL empruntera le pont qui enjambe la Saône et rentrera dans un tunnel. L'accès à ce pont se fera par le quai Rambaud ou par le cours Suchet ou par la rue Montrochet tous trois fréquentés par le public. Une personne ou un animal pourrait s'engager sur la voie du tramway et aller jusqu'à pénétrer dans le tunnel.</p> <p>Quel dispositif allez-vous mettre en place pour éviter ce risque pour la sécurité et le bon fonctionnement du tramway ?</p>
13/11/2023	<p>Les visuels de présentation montrent des têtes de tunnel de grande section. Quel est le diamètre prévu pour le tunnel en section courante et quel sera le mode d'alimentation électrique des rames ?</p>
13/11/2023	<p>Pour le projet du Tramway express de l'ouest Lyonnais, pourriez-vous nous dire la différence de coût entre la version du Tramway enterré et la version du Métro?</p> <p>La version Metro n'est -elle pas la solution optimale sur le long terme avec une vision sur les 25 ans à venir et au delà ?</p>
13/11/2023	<p>Le dossier évoque l'absence d'incidence sur la circulation de la rue Montrochet. Pourriez-vous confirmer le maintien des voies de circulation en l'état ? Je crains un report passage Panama. N'oubliez pas qu'il y a des habitants qui seront déjà incommodés par le bruit du tramway qui fera un virage depuis le cours Charlemagne pour rejoindre Montrochet De très nombreux témoignages sur d'autres projets mettent l'accent sur les reports non gérés de la circulation par le tracé des tramways et les nuisances sonores des tramways dans les virages. L'étude d'impact devra traiter sérieusement les deux points. Mêmes questions pour l'option Suchet.</p>
15/11/2023	<p>Hier lors des ateliers (très collectif et très intéressant), vous nous avez présenté les schémas de zone d'achalandise avec les isochrones à pied à 10minutes en tenant compte des pentes de voies pour chacune des stations.</p> <p>Pouvez vous nous donner a quelle population hébergée ces zones correspondent ?</p> <p>Pour la station CHARCOT SALETTE ?</p> <p>Pour la station CHARCOT - PROVINCES ?</p> <p>Idem dans les deux cas, si on rajoute les 10' en vélo (sur une base de 15km?)</p> <p>Enfin j'ai du mal à comprendre l'argumentaire développé pour ne pas poser la station de SFLL sur la PLACE SAINT LUC ! Pouvons nous avoir les mêmes chiffres pour ce positionnement de station ?</p> <p>Merci d'avance</p>
16/11/2023	<p>Alaï n'est pas un des secteurs les plus urbanisé mais ce terminus est aussi voulu comme un P+R / + rabattement pour les communes plus à l'Ouest, alors quel est le gain de temps pour ceux de Francheville Bel Air / Craponne ?</p> <p>Et quel gain de temps possible pour St Genis les Ollières si l'arrêt Libération n'est pas réalisé ?</p>
17/11/2023	<p>Est-il prévu un parc relais à Alaï ?</p>

18/11/2023	<p>Le projet tel qu'il est présenté laisse planer le doute (me semble-t-il) sur l'éventualité, mais pas la certitude, d'une station à Tassin-Libération, au profit d'une liaison plus directe entre Ménival et Alaï. Si le but de ce tramway est de desservir le plateau du 5°, n'est-il pas aussi important qu'il desserve, pour un surcoût de 40 millions d'euros sur une facture totale de 800 millions, cette zone de Tassin plutôt plus dense qu' Alaï, avec plus de logements, plus d'emplois, plus de petites entreprises, plus de commerces, et qui aurait aussi le mérite de rapprocher ce tramway du centre de Tassin (Horloge, Mairie) ? D'ailleurs, faut-il vraiment parler de surcoût si c'est pour assurer une desserte la plus fine et la plus qualitative possible de tout ce secteur de l'Ouest Lyonnais, sous-équipé depuis des décennies en transports "lourds, fiables, réguliers, confortables" (collégien, puis lycéen, puis enseignant, j'ai pris le bus 42 de 1962 à 1982...) qui mérite une desserte la plus efficace possible, et pas au bénéfice de l'unique critère "Alaï-Perrache en 10, 12 ou 15 minutes" ? Sans compter le supplément de voyageurs apportés par cette station, qui laisseraient leur voiture au garage, ce qui est bien un des objectifs de ce projet. Un arrêt supplémentaire n'augmenterait pas de façon vraiment pénalisante la durée du transport de ceux qui font le parcours complet. Même si Alaï-Perrache se faisait en 20 minutes, quelle révolution par rapport à la situation présente !</p>
18/11/2023	<p>Ma question part d'un constat lié à la géographie et la topographie du secteur Ouest Lyonnais. Nous avons un plateau situé à 300m d'altitude sur lequel nous avons les communes de Lyon5, Sainte-Foy-lès-Lyon, Tassin la-Demi-Lune (jusqu'à Ecully et une partie de Francheville). Lyon Centre est situé à une altitude de 160m environ. Et si nous voulons circuler en vélo et laisser de côté nos voitures, nous devons franchir les montées de Choulans et autres quelques peu rédhibitoires.</p> <p>TEOL permettra-t-il de charger sur une partie spécifique des rames, nos propres vélos ? Ce serait un vrai plus qui permettrait aux fidésiens, mais aussi aux Tassilunois, lyonnais du 5ème etc.. de partir de chez soi pour aller toujours en vélo et via TEOL sur le quartier de Gerland ou sur le quartier des Etats-Unis par exemple en faisant la première partie du trajet avec son propre vélo puis un trajet direct en TEOL jusqu'à Jean-Macé, puis à nouveau son propre vélo pour se rendre sur sa destination finale. Cela oblige le TEOL à s'équiper d'une partie des rames d'un dépose vélo (comme cela se pratique dans certaines régions en France ou sur des transports collectifs en Hollande, Allemagne ou Canada).</p> <p>Si nous avons des rames de 43m de long, une partie pourrait avoir cet aménagement spécifique et il faudrait que les accès PMR des stations (ainsi que les ascenseurs) soient dimensionnés pour accueillir les vélos en plus des personnes.</p> <p>Et comme une interconnexion est prévue avec le TRAM TRAIN, le réseau ferré sur l'Ouest Lyonnais pourrait aussi mettre en œuvre cette pratique permettant de retirer de nombreuses voitures sur le réseau routier pour des trajets pendulaires.</p>

21/11/2023	<p>Il me semble que les études réalisées à ce jour l'ont été sur la base de la mise en œuvre d'un tunnelier comme cela a été le cas pour l'extension de la ligne B vers St Genis Laval. Si l'utilisation d'un tunnelier est indispensable dans certains cas (terrains alluvionnaires, passage sous fluvial,...), cette technique implique de réaliser le tunnel en profondeur et donc des stations relativement profondes et donc des ouvrages conséquents : comparer les dimensions des nouvelles stations de la ligne B à celles des stations de la ligne A par exemple. D'autres méthodes de réalisations sont disponibles. Il avait été anticipé, lors de la conception de la ligne A, que celle-ci puisse être prolongée à travers le futur quartier de Confluence et Gerland avec notamment le passage sous la gare SNCF Perrache qui est déjà réalisé. Est qu'une solution de prolongement de la ligne A telle que synthétisé ci après a été envisagée et valorisée ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - réalisation d'une tranchée couverte Place des Archives et Cours Suchet similaire à ce qui a été mis en œuvre place Carnot et rue Victor Hugo par exemple -réalisation d'un pont sur la Saône comme pour le projet TEOL et contrairement au métro E - tunnel jusqu'à Ménival (traditionnel ou tunnelier), idem projet TEOL, mais avec peut-être une section un plus petite (grâce à l'absence de caténaires) et une pente un peu plus forte (grâce aux pneus) permettant de réduire la profondeur des stations Charcot et Point du Jour - réalisation de tranchées couvertes et station type station Ampère jusqu'à Alaï avec des techniques plus légères (voir ligne D secteur Grange Blanche) que les techniques qui ont été utilisées en presqu'île ou rive gauche du Rhône. <p>Cette solution pourrait être prolongée jusqu'à Bel Air sans surcoûts par rapport au prolongement de TEOL.</p>
23/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Quel est le différentiel de coût estimé entre : un pont exclusivement tramway sur la Saône, et un pont tramway + piétons + vélos au même endroit ?</p> <p>Construire deux ouvrages : un pont tramway + piétons (sur un petit trottoir) face à Montrochet, ET une passerelle piétons + vélos face au cours Bayard, serait-ce beaucoup plus coûteux qu'un seul ouvrage "global" ?</p> <p>La raison de cette question : Les habitants du quai Jean Jacques Rousseau seraient mieux desservis par la passerelle Bayard que par le seul pont Montrochet : Je pense qu'elle raccourcirait leur temps d'accès aux arrêts de tramways du Cours Charlemagne et diverses commodités de la Confluence (situées au nord de la darse).</p> <p>Merci</p> <p>Bernard Girard DARLY</p>
25/11/2023	Où seront localisées précisément les stations sur Tassin et Ménival ?

26/11/2023	<p>Bonjour, Les documents mis à disposition du public mentionne pour une grande part du trajet l'aménagement en parallèle de voies cyclables. Cela sera-t-il également le cas s'agissant des parties souterraines du tracé ? Merci bien, Jérôme</p>
27/11/2023	<p>Pourquoi ne pas simplement prolonger les lignes T1 et T2 sur le même tracé? Permettant d'avoir une ligne direct qui vas à la Part Dieu (T1) ou une ligne qui ramène les gens à Jean Mace pour connexion métro B Pourquoi ne pas prolonger le tram jusqu'à Antoine Charial? permettant d'avoir un parking relais pour l'ouest lyonnais. Pourquoi ce nom de TEOL? l'ouest lyonnais n'a t'il pas le droit d'avoir un nom de tram classique Sytral (T9, T10....).</p>
28/11/2023	<p>Bonjour, Avec les 7 lignes de trams existantes, le réseau de tramway va se densifier en 2026 avec l'arrivée du T9 (Charpennes - La Soie) et du T10 (Halle Tony Garnier - Gare de Vénissieux). Cependant il risque d'y avoir une ligne qui manquera à l'appel : le numéro 8. Initialement prévu pour relier Bellecour et la gare Part-Dieu, il n'y a plus d'informations sur cette ligne (il semblerait qu'elle est abandonnée). Du coup, est-ce que le TEOL s'appellera le tram T8 ou sera-t-il un nouveau mode (métro léger) autre que le métro, tram, BHNS, bus, funiculaires ? Bien cordialement, Lucien DI-BIN</p>
28/11/2023	<p>Bonjour, je m'interroge à propos des acquisitions foncières envisagées route de Brignais dans l'hypothèse d'une double boucle vers Libération, qui impliquerait d'élargir la route pour la faire passer d'une largeur de 10 à 35 m. Actuellement la métropole dispose d'une réserve foncière essentiellement côté Est de la route mais dont le projet d'utilisation est peu clair. Cette réserve foncière est-elle prévue uniquement pour un parking relais ou servirait-elle à l'élargissement de la voie? Lorsque des acquisitions foncières supplémentaires sont évoquées, cela concerne-t-il uniquement le côté Est de la route (et notamment le garage Renault) ou est-il aussi prévu des expropriation au niveau des habitations situées côté ouest, en particulier dans l'hypothèse où la station serait située route de Brignais ? Si oui, est-il prévu qu'elles aillent au-delà de l'emplacement réservé pour voirie, allant jusqu'à une expropriation des résidences principales en vue de démolir le bâti ? Par ailleurs, seconde question, les travaux envisagés sur le pont ferroviaire enjambant l'avenue Charles de Gaulle ont-ils été budgétés? Cordialement Bertrand Savouré</p>
28/11/2023	<p>Bonjour, Avez vous prévu des quais TEOL séparés de T1/T2 sur la station place des archives ou monrochet suivant le tracé ? Imaginons une panne d'aiguillage au niveau du raccordement sur T1/T2, il serait impensable de devoir arrêter l'exploitation de TEOL à cause de cette panne. Les utilisateurs de TEOL souhaiteraient rallier la presqu'île malgré cette panne. Il serait peut être judicieux de prévoir des quais de dépose/embarquement propres à TEOL juste avant de se raccorder à la ligne T1/T2 sur le cours Charlemagne ? Ainsi même en cas de panne de l'aiguillage au niveau du raccordement, TEOL pourrait continuer d'être exploité en service partiel entre alai et ces quais de dépose spécifiques à hauteur de place des archives ou de monrochet. Merci</p>

29/11/2023	<p>Le prolongement vers Craponne Brindas via, en partie, l'ancienne plateforme du FOL (Fourvière Ouest Lyonnais) est-il envisagé? Ce prolongement pourrait être réalisé en partie en voie unique pour baisser les coûts notamment lors de la réalisation d'éventuels ouvrages d'art. Craponne, Brindas, Grezieux, St Genis sont des zones de fort développement. Une desserte de qualité permettrait de limiter l'usage de la voiture pour se rendre dans Lyon. Comparés à celui du tunnel et du pont sur la Saône, les coûts ne devraient pas être trop importants pour un apport de clients non négligeable.</p>
29/11/2023	<p>A l'origine du projet de Tram-Train Ouest Lyonnais, il était prévu un prolongement sur voie urbaine suivant le trajet du C3. Au final, le Tram-Train s'est transformé en simple train, avec, certes, une très nette amélioration de la desserte. Pourquoi créer une infrastructure très coûteuse alors qu'il existe déjà une desserte performante d'Alaï? N'aurait-il pas mieux fallu améliorer cette desserte à ses deux bouts, vers le centre de Lyon côté St Paul et vers Craponne Grézieux Brindas de l'autre?</p> <p>En est-on toujours aux dissensions entre la Communauté Urbaine et la Région qui se traduisent aujourd'hui par l'absence de tarification commune entre le Tram-Train et les TCL, très préjudiciable en termes de fréquentation et de performance?</p>
01/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Voici au format PDF un dossier de 40 pages sur les projets de TEOL et de Métro E. Plus d'informations disponibles ici : https://www.a-quand-la-e.fr (Lien externe)</p>
02/12/2023	<p>Au débouché du Tunnel côté Ménival le tram en aérien va se heurter à la circulation automobile et réduire celle-ci déjà bien engorgée dans ce secteur .</p> <p>Je propose donc pour les 2 variantes Ménival - Alaï de réaliser le parcours en tranchée couverte avec donc les autos piétons vélos au dessus sans rien changer à aujourd'hui , et le tram en dessous .</p> <p>La tranchée couverte va induire un surcoût mais certainement plus faible que le tunnel qui doit rester à une certaine profondeur .</p> <p>Et peut-on envisager une interconnexion avec le tram-train ?</p> <p>Peut-on continuer sur Craponne ? les piles d' un pont existe encore .</p>
02/12/2023	<p>J' ai entendu que la pente du Tunnel côté Est est de 9%</p> <p>je sais que cette valeur est considérée comme maximale à condition d' avoir toutes les roues motrices .</p> <p>Faut bien prendre en compte les conditions d' humidité du Tunnel :</p> <p>Pourcentage d' Humidité</p> <p>Fuite d' eau issue du plafond on sait que cette zone est gorgée d' eau et on le voit entre le chemin de Fontanières et le quai JJ Rousseau .</p> <p>il y a présence de galeries de drainage Romaine et contemporaine .</p> <p>A mon avis selon les conditions de charges les 9% sont risqués .</p>

02/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le dossier de concertation, vous détaillez la difficulté de faire passer trois lignes de métro à fort cadencement sous Perrache et sur le pont Gallieni, et donc le rejet du tronc commun. (Problème soit dit en passant qui se posera à Villeurbanne également mais ce n'est pas le sujet). Vous indiquez également que le matériel actuel est adapté au franchissement des pentes sans sur-motorisation.</p> <p>Ma question est la suivante :</p> <p>Dans le cadre d'un projet retenu par la rue Montrochet, envisagez-vous une fusion TEOL-T2, soit un simple prolongement de T2 vers l'ouest ?</p> <p>Cela permettrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un fort cadencement de TEOL, - Une absence de correspondance redondante à Jean Macé vers l'est, - De ne pas construire une zone de retournement à Jean Macé, sachant que l'attente des rames pourraient poser problème au cadencement de T2 - Une simplicité des usages avec une seule ligne, en particulier pour les personnes qui ne viennent pas de Lyon - Une résolution du problème de franchissement de ces ouvrages, <p>La zone de retournement récemment inaugurée à Montrochet offrirait la possibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De permettre le retournement des rames en cas de problèmes sur la ligne et de services partiels - D'adapter les cadences si vous jugez que le T2 historique doit être plus cadencé qu'à l'ouest. <p>Ainsi, une parties des rames pourraient voir leur terminus à Hôtel de région : une ligne, deux cadencements.</p> <p>Cordialement</p>
05/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>à l'origine le métro E devait partir de Tassin pour arriver soit à Bellecour soit à part dieu. (demande des maires et des habitants depuis très longtemps). D'autre part M. Bernard avait un moment envisagé un tram entre Bellecour et la part-dieu pour relier ces 2 centres importants sans correspondance.</p> <p>Le tram TEOL proposé ne correspond donc pas aux objectifs : non seulement il ne dessert pas le centre de la presqu'île (sauf avec un changement à Perrache) mais en plus il a son terminus à Jean Macé qui n'a pas vraiment d'intérêt (là aussi il faut changer pour aller à la part dieu et le gain de temps est négligeable).</p> <p>En prenant l'option de l'arrivée par le cours Suchet, il serait possible de continuer le TEOL sur ce cours jusqu'au Rhône, puis par exemple remonter les quais jusqu'à l'hôtel Dieu, prendre le pont Wilson et récupérer la ligne du T1 jusqu'à la part dieu.</p> <p>Cela serait utile d'une part pour les habitants du 5ème plateau et l'ouest lyonnais qui enfin auraient des liaisons directes pour les gares et le centre ville mais aussi pour toutes les personnes qui vont du centre ville à la gare de la Part Dieu ! Cela éviterait les correspondances toujours embouteillées et il n'y aurait pas besoin de transformer les lignes T1 et T2 entre confluence et pont Gallieni !)</p> <p>Certes cela serait plus cher mais au moins se rapprocherait de l'idée initiale du métro E ! Plus d'ambition pour cette ligne me semble indispensable pour qu'un maximum de personnes laissent leurs voitures. Et merci de penser aussi aux citoyens de plus de 70 ans (qui seront de plus en plus nombreux) ou en mobilité réduite qui ne peuvent pas tous marcher longtemps ou faire du vélo ou porter des paquets dans les couloirs et escaliers des correspondances).</p>
05/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Comment éviter que les véhicules en transit dans TASSIN (70% du flux qui vient de l'Ouest lyonnais) qui congestionnent certaines rues à certaines heures n'aggravent pas ce problème de saturation sur les rues à l'Ouest de TASSIN, dues au déport de la circulation en raison de la mise à un sens de la boucle Brosset -la Raude?</p> <p>Cordialement</p>

06/12/2023	<p>Nous avons assisté hier soir à une réunion de concertation à Tassin Il a été annoncé 12 m de large au niveau du chemin de la raude sans acquisition de foncier sur la partie nord la plus large Nous sommes allés mesurer ce matin, en face des Méridiennes, et en ne gardant qu'un seul trottoir, il n'y a que 10,5 m et en supprimant le stationnement du chemin ! Comment dépose t on les enfants à la crèche ? Comment accède t on aux résidences qui ne possèdent pas assez de stationnement ? Comment installer une piste cyclable, un tramway ,un sens de circulation voiture sur 10,5 m, avec un seul trottoir en intégrant les sorties voitures des résidences ,sans faire prendre de risques sécurité importants notamment pour les piétons ?</p>
06/12/2023	<p>Dans le cadre de la réalisation du tunnel de TEOL entre le quai JJ Rousseau et Ménival, je présume que des dispositifs de secours sont prévus pour les tunnels et les stations profondes. Si le dispositif choisi est un tunnel de service latéral au tunnel du tram, est-il envisageable qu'il devienne un tunnel mode doux (un peu comme à la Croix-Rousse) entre Ménival et Confluence, avec des monte-charges à Charcot et/ou Point du Jour pour sortir sur le plateau ?</p>
06/12/2023	<p>Perrache est déjà un point de saturation des trams. Il suffit de prendre le tram pour le voir. Or, il est envisagé de faire passer TEOL par Perrache, en lieu et place de T2, entre Confluence et Jean-Macé. En quoi ça ne changera quelque chose pour la saturation à Perrache et au pont Galliéni?</p>
06/12/2023	<p>Quel est l'horizon et le schéma de développement de la métropole de Lyon qui a été utilisé pour cette étude ? Il me semble que les moyens de transports collectifs, au même titre que les voiries, participent au développement de la cité. Au lieu de continuer à concentrer les lignes à Perrache, Bellecour et Part-Dieu (j'entends bien les usagers quotidiens qui veulent circuler au plus vite), pourquoi ne pas profiter de TEOL pour tracer un nouveau parcours qui, à terme, relierait Craponne à l'est de Lyon en passant par Confluence, Jean-Jaurés, route de Vienne, ..? Ce serait l'occasion d'inciter à une répartition des zones d'habitation, d'activité, de commerce dans d'autres parties de Lyon, et de créer d'autres voies pour modes doux.</p>
06/12/2023	<p>La réalisation d'une "voie lyonnaise" des modes doux, montant le long de l'entrée du tunnel côté Saône puis empruntant l'impasse des Fontanières, le chemin des Fontanières et le chemin Léon Favre, est-elle envisageable lors des travaux de construction de TEOL par Montrochet (ou indépendamment s'il passe par Suchet) ? Actuellement, depuis Ste-Foy, atteindre Confluence ou Gerland nécessite de passer, soit par Choulans-Perrache, soit par le pont de La Mulatière. L'un comme l'autre sont des nids de pollution automobile.</p>

06/12/2023	<p>Bonjour, je reviens vers vous à propos de Tassin :</p> <p>Il nous est indiqué que l'option enterrée serait trop coûteuse.</p> <p>Le surcoût de 300 millions avancé paraît être celui, "maximaliste", du passage d'un tunnelier, avec toutes les stations enterrées. Il est en lui-même surprenant dans la mesure où le projet dans son ensemble est chiffré à 800 millions alors qu'il comporte déjà un tunnel proportionnellement plus long que celui qui irait de Ménival à Alaï.</p> <p>Mais admettons. Au regard des projets "non soumis à concertation", le projet avec station non enterrée à Alaï ne coûte "que" 200 millions de plus. Le projet enterré ne passant pas par libération avec station non enterrée à Alaï ne coûte "que" 100 millions de plus, qui pourrait d'ailleurs être quasiment compensé par le passage par Montrochet.</p> <p>On voit donc qu'il y avait bien des options pertinentes et que les options enterrées ne sont pas nécessairement si onéreuses que cela, alors que le coût total de 800 millions n'est pas détaillé en dépit des différences de coût résultant des options soumises à concertation.</p> <p>Après ces remarques, ma question est la suivante : a-t-on envisagé et chiffré la possibilité de creuser des tranchées pour faire passer le tram à faible profondeur sous la route? Compte tenu de l'importance des travaux de voirie qu'implique de toute façon le projet, j'ai du mal à croire que le surcoût soit si important que cela et il me semble que cette possibilité serait de nature à éviter bien des défauts de l'actuel projet, à plus forte raison en cas de stations en surface.</p>
07/12/2023	<p>A la page 19 de l'annexe technique du dossier de concertation il est indiqué que la construction du TEOL amènera à "Déplacer le terminus de la ligne de bus 55 (Ecully - Perrache) de Perrache à Alaï" ce qui signifie que cette ligne de bus ne passera plus dans le 5eme arrondissement sur le trajet Place Vauboin (Tassin)_Avenue Barthélémy Buyer_Place de Trion_Montée de Choulans (Lyon 5).</p> <p>Quelle solution sera mise en place pour remplacer ce tronçon de ligne pour les déplacements suivants, internes au 5eme arrondissement ?</p> <p>C'est la seule ligne disponible sur cet axe qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permet aux collégiens et aux lycéens habitant à proximité immédiate de l'Avenue Barthélémy Buyer de se rendre directement à leur collège et lycée publics de secteur : au collège Jean Moulin et au lycée St Just (situés Place des Minimes) en descendant à l'arrêt St Alexandre, sans changer de bus à Champvert (arrêt Frère Benoit) et en l'absence de ligne Junior Direct - dessert de nombreux ensembles de logement trop éloignés des stations du futurs TEOL notamment dans le triangle Barthélémy Buyer/Boulevard des hespérides/Place Vauboin - dessert de nombreux commerces et des marchés (côté Lyon 5eme comme Auchan et Leclerc où 25% des clients viennent en bus, marchés de Champvert, côté Tassin les commerces de l'Avenue de la République et le secteur du marché des Tuileries) - qui dessert des équipements publics entre Tassin et la Place de Trion (Stade des deux amants, centre social de Champvert, écoles maternelles et primaires). <p>Il s'agit de très nombreux déplacements du quotidien (par forcément liés à des mouvements domicile/travail comme ceux que le TEOL doit faciliter) où le bus 55 permet de se passer d'une voiture pour aller étudier ou faire ses courses...</p>
07/12/2023	<p>Je souhaite connaître le devenir des villas situées rue Joliot Curie entre le chemin de la Raude et le carrefour d'Alaï dans chacun des deux projets du tracé TEOL.</p> <p>Merci</p>

07/12/2023	<p>Bonjour, Ce projet me semble-t-il est à deux vitesses, enterré pour une très grande majorité à Lyon, et en surface à Tassin. Mis à part prévoir une acoustique qui objectivera les effets de TEOL sur les évolutions des niveaux de bruits à proximité de la ligne, que proposerez-vous concrètement aux riverains impactés par les nuisances sonores sur le tracé en surface? Merci par avance pour votre réponse.</p>
09/12/2023	<p>Bonjour, Envisagez-vous une enquête mobilité auprès des commerçants de Tassin et notamment ceux du Phare pour casser l'idée reçue selon laquelle leurs clients viendraient majoritairement faire leurs courses en voiture et que, par conséquent, un tram qui prendrait de la place à la voiture leur ferait perdre du chiffre d'affaires ? Cette enquête serait d'autant plus utile en considération de l'option d'une station à Libération . D'avance, merci beaucoup. Bien cordialement</p>
12/12/2023	<p>Bonjour, Avez vous étudié la faisabilité et identifié les travaux à mettre en œuvre pour que la station de tramway Perrache puisse accueillir à terme des rames doubles (2 x 32 mètres) ? . Merci Bernard Girard association DARLY</p>
12/12/2023	<p>Bonjour, . Pourrait on envisager une exploitation de TEOL avec : . - une branche Alaï - Joliot Curie - Ménival - Montrochet - Perrache - Jean Macé - Bron - Université Parilly exploitée à 6 passages/heure/sens . - une branche Tassin centre - Libération - Ménival - Montrochet - Musée Confluences - Debourg exploitée également à 6 passages/heure/sens . et maintenir le T2 de St Priest à Montrochet mais limité à maximum 8 passages/heure/sens ? ce qui représente une faible augmentation (+2) des circulations sur le tronç commun Galliéni/Perrache/Charlemagne, ainsi que sur Berthelot, Grange blanche et Bron. . Merci Bernard Girard association DARLY</p>

12/12/2023	<p>Il n'est pas possible de télécharger les comptes-rendus suivants :</p> <p>La réunion publique communale du 14 novembre 2023 à l'Ellipse à Sainte-Foy-Lès-Lyon : compte-rendu à télécharger ici (Lien externe) et la présentation projetée durant la réunion à télécharger ici. (Lien externe)</p> <p>La réunion publique communale du 20 novembre 2023 à la Mairie du 7ème arrondissement, Lyon 7ème : compte-rendu à télécharger ici (Lien externe) et la présentation projetée durant la réunion à télécharger ici. (Lien externe)</p> <p>Le stand mobile du 15 novembre 2023 sur la Place Jean Macé Lyon 7e : compte-rendu à télécharger ici. (Lien externe)</p> <p>Le stand mobile du 24 novembre 2023 sur la promenade des Tuileries à Tassin la Demi-Lune : compte-rendu à télécharger ici. (Lien externe)</p> <p>Le stand mobile du 25 novembre 2023 sur la Place André Marie à Craponne : compte-rendu à télécharger ici. (Lien externe)</p> <p>Le stand mobile du 5 décembre 2023 au Lycée Edouard Branly Lyon 5e : compte-rendu à télécharger ici.</p>
14/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Est il envisageable d'ajouter une branche en direction de Debourg après l'arrivée sur la Presqu'île ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cela permettrait de soutenir un peu T1 sans avoir à prolonger T6, de se connecter plus rapidement aux T6 et T10, au Métro B (pour aller vers le Sud notamment, et dans le cas où le choix se fait d'une arrivée par Montrochet), de rejoindre le Musée et la Halle Tony Garnier et pourquoi pas d'ajouter quelques trains en plus sur le tronc commun, si cela est techniquement possible (je suppose qu'il faudrait des automatisme en tunnel en lieu et place de la conduite à vue). - Autrement, dans le cas de l'arrivée par Suchet/PdA, cela permettrait de remplacer en partie T2 et de maintenir une connexion avec la gare Perrache. PdA pourrait alors être envisagé comme un pôle secondant la station Perrache, mais serait en retrait par rapport au Métro A (qui serait toujours connecté à T1 et à TEOL par sa branche Jean Macé). L'insertion d'une deuxième station PdA semble cependant complexe. - Cela permettrait également de décharger la station Perrache <p>(Notez évidemment que les visuels qui accompagnent cet avis n'ont aucun caractère officiel et que j'y ai involontairement omis la station Ménival.)</p>
15/12/2023	<p>Bonjour, Personnellement je préférerais le projet du Métro.</p> <p>Pour ma part mes trajets sont surtout vers Part Dieu et Bellecour.</p> <p>Pourquoi me faire descendre à Montrochet pour ensuite remonter via le T2 ou le métro de Jean Macé. Je suis à La Plaine ! Tout le monde ne peut pas habiter point du jour ?</p> <p>Je vais devoir prendre un bus jusque Charcot ensuite le Teol et ensuite un T ou métro ça va faire long et deux changements avec des attentes.</p> <p>Question l'arrêt Charcot sera t'il à Salette ?</p> <p>Pourquoi ne pas faire arriver le Teol à Perrache au lieu d'aller au l'est de confluence ?</p> <p>Le Bus C20 et C20 E vont ils encore exister ?</p> <p>Pour moi le gagnerai a prendre le C20</p> <p>Merci</p>
19/12/2023	<p>Suite à vos réponses à mes premières questions du 21/11, je me permets de vous apporter quelques réflexions/questions complémentaires.</p> <p>L'étude de faisabilité du métro E a surtout été basée sur la réalisation d'un tunnel profond avec une traversée sous fluviale de la Saône. Ceci rend effectivement les travaux très complexes pour la réalisation de la nouvelle station Perrache.</p> <p>La solution proposée consiste en une traversée de la Saône sur un pont dans les mêmes conditions que le projet TEOL.</p> <p>1) La station Perrache est aujourd'hui construite dans le centre d'échanges, au dessus des trémies autoroutières. Elle ne serait pas modifiée.</p> <p>Il faut par contre que la ligne s'approfondisse vers le sud pour s'insérer sous le T1-T2 à environ 20m après la sortie sud des voutes SNCF.</p>

	<p>Vous disposez d'environ 300 m (station actuelle, arrière gare sous les voûtes et partie Place des Archives) pour insérer le futur cadre sous la dalle du T1 T2 cours Charlemagne. La réalisation d'une trémie de 100 m de longueur située en partie Place des Archives et en partie sous les voutes laisse environ 200 m de disponible. N'est ce pas suffisant pour exploiter la ligne A avec les rames de 54 m actuelles ?</p> <p>2) Le franchissement du Rhône par la ligne A dans le Pont Morand ne comporte pas de trémie ouverte. Le pont TEOL est prévu en rampe avec une tête de tunnel dans la Balme 8 à 10 m au dessus du niveau du quai des Etroits.</p> <p>Un débouché du cadre métro aux environs de la cote 166 au droit du mur de soutènement du quai haut associé à la rampe du pont dégage une hauteur libre dans le chenal de navigation bien supérieure à celles disponibles au Pont Kitchner ou au Viaduc de la Mulatière.</p> <p>Le Quai Rambaud serait alors rehaussé localement de 1,50 m (zone circulation) à 2,50 m (zone promenade)</p> <p>Le niveau de 166 est proche de celui de la crue historique de 1955 qui reste très exceptionnel. Pour se protéger de crues plus importantes la structure du cadre peut être avancée au dessus du bas port (aspect architectural ?) ou le métro arrêté exceptionnellement à Perrache et le cadre protégé par un batardeau démontable.</p> <p>3) Concernant le tracé sur le plateau, le passage en continu sous la Rue Joliot Curie (plutôt que le zigzag de Ménival dont on ne voit pas bien la raison) est on ne peut plus direct ! Il a l'avantage de pouvoir être facilement prolongé jusqu'à Francheville Bel Air.</p> <p>Les voiries empruntées pour l'option Libération ne présentent pas des coudes biens différents de ceux empruntés par la ligne B entre l'Avenue de Saxe et Charpennes.</p> <p>De plus le passage en tranchée couverte Route de Brignais et Avenue Charles de Gaulle peut se faire en épargnant le Chemin de la Raude et sans acquisitions foncières.</p> <p>Les travaux de réalisation d'une tranchée couverte ne sont pas plus impactant que ceux nécessaires pour le tram : la mise en place de la structure du soutènement (profilés de parois berlinoise sur le plateau) est contrebalancée par la réalisation en taupe des terrassements et de la mise en place des équipements.</p> <p>Celle solution, d'un coût certes un peu plus élevé que celui de TEOL mais très inférieur à celui d'un métro E, pourrait être un compromis pour une liaison vraiment express et directe Alaï à Bellecour et au-delà.</p>
19/12/2023	<p>Un tramway (comme un métro) peut être réalisé en tranchée couverte, ce qui permet de libérer tous les espaces en surface.</p> <p>Cette solution permet dans le cas de l'option B de ne pas du tout impacter le chemin de la Raude entraînant probablement quelques économies.</p> <p>La réalisation de tranchées couvertes n'est pas forcément plus pénalisante pendant les travaux : les terrassements et la pose des équipements se faisant généralement en taupe.</p> <p>Avez-vous estimé le coût d'une telle solution sur Tassin ?</p>

22/12/2023	<p>Bonjour</p> <p>.</p> <p>Serait-ce intéressant (surcroît d'attractivité de l'opération) de prolonger le TEOL de Alai jusqu'à Francheville-le-Haut, sur l'emprise ferroviaire laissée à moitié libre par la voie unique du TTOL ? Quel en serait le coût ?</p> <p>.</p> <p>J'imagine ce prolongement également en voie unique, parallèle et totalement indépendant de la voie du tram-train (celle-ci devrait sans doute être ripée et certains poteaux supports de caténaire déplacés)</p> <p>.</p> <p>Le prolongement s'amorcerait sur le parking Aquavert par une rampe rejoignant la plateforme de la voie ferrée au sud du pont sur l'avenue du Chater :</p> <p>https://www.google.fr/maps/place/Francheville+Le+Bas,+69340+Lyon/@45.7513824,4.7704359,327a,35y,351.66h/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x47f4ec067958de43:0xaa18b3c363b2cb00!8m2!3d45.7383259!4d4.7713235!16s%2Fg%2F1f1rwwh3?entry=ttu (Lien externe)</p> <p>.</p> <p>La station terminale après environ 2 km de parcours pourrait être juste en sortie sud du tunnel de Francheville, beaucoup plus proche du cœur de F-le Haut que la gare TTOL :</p> <p>https://www.google.com/maps/@45.7361281,4.7667088,185a,35y,345.34h,25.84t/data=!3m1!1e3?entry=ttu (Lien externe)</p> <p>.</p> <p>Question liée : est ce possible d'assurer une fréquence aux 10 minutes sur une telle voie unique (2 km + échange des voyageurs + rebroussement + 2 km) ?</p> <p>.</p> <p>Merci Bernard Girard Association DARLY</p>
26/12/2023	<p>Bonjour,</p> <p>J'aimerais savoir comment devrait se reporter le trafic automobile venant de Chaponost, Craponne, Brignais, Vaugneray ...qui traverse aujourd'hui Tassin pour rejoindre le Tunnel de Fourvière si le TEOL est aérien à Tassin.</p> <p>Est-ce que des simulations de report de flux ont été faites ?</p> <p>Est-ce que nous pouvons craindre un report via Francheville et Sainte-Foy-Lès-Lyon pour rejoindre Lyon via la rue Charcot et la montée de Choulans ?</p> <p>Lors de la réunion de concertation mi novembre à Sainte-Foy-Lès-Lyon, vous nous avez prévenus que cette étude allait être disponible courant décembre.</p> <p>Merci de partager cette étude.</p> <p>merci</p>
03/01/2024	<p>Pourquoi ne pas envisager directement une ligne vers Craponne et Vaugneray ?</p> <p>Un parc relais à Tassin ne serait pas en mesure d'accueillir les centaines de véhicules qui circulent actuellement, et le serait encore moins à la mise en service en 2032.</p> <p>Les communes de l'Ouest grandissent vite malheureusement personne ne l'a anticipé.</p> <p>Il serait bon de renforcer rapidement le maillage et les infrastructures des transports de l'Ouest Lyonnais, au même titre que l'Est, pourtant déjà bien pourvu.</p>

04/01/2024	<p>Je n'ai pas d'avis pour un passage par Montrochet. Toutefois, un passage par le cours suchet participerait à aggraver la rupture urbaine existante située à Perrache côté Saône.</p> <p>En effet, cet espace subit déjà une rupture urbaine avec la voie ferrée, le périphérique M6. La création d'un 3ème pont à proximité immédiate viendrait nuire à l'esthétique urbaine mais surtout à l'ouverture des espaces.</p> <p>De plus, plusieurs projets avaient été initiés pour résorber ce "point noir" sur cet espace comme la requalification du périphérique M6 et le contournement ferroviaire de Lyon mais il n'en est rien aujourd'hui. Au lieu de cela il est envisagé de renforcer cette rupture par la création d'un troisième pont.</p> <p>Ne serait-il pas envisageable de réutiliser la voie ferrée existante et relancer le projet de contournement ferroviaire sachant que le trafic est engorgé? Idem ne serait-il pas possible de réduire une partie du périphérique pour accueillir le tram sur une voie?</p>
05/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>si la station Charcot est placée au carrefour Charcot - Provinces, la ligne C20 passera à proximité. Mais rejoindre la ligne 6 nécessitera un peu de marche à pied. Le 45 et le 90 passeront loin.</p> <p>Si la proposition d'une station sur la place St-Luc était retenue, la ligne 6 serait proche de la station et la ligne C20 serait rejointe avec un peu de marche à pied. Le 45 et le 90 passeront un peu moins loin.</p> <p>Si le choix était fait d'un station à La Salette, les lignes C20, 45 et 90 seraient en liaison directe à la station. Le 6 passera loin.</p> <p>Dans l'état actuel des lignes de bus et suivant le scénario de tram choisi, une ou plusieurs lignes de bus ne passeront pas à la station Charcot - La Salette.</p> <p>Y aura-t-il une redéfinition des trajets des bus C20, 6, 45 et 90, et du terminus du 6, pour mieux desservir la station Charcot - La Salette ?</p>
06/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Le choix de l'électrique impose d'électrifier tout le parcours pour probablement un cout significatif. La fourniture d'électricité sera un point critique en France pour les 15 à 20 ans à venir voire au delà et le choix de pousser les véhicules électriques ne sera pas sans effet majeur sur la capacité disponible.</p> <p>Avez vous étudié l'option hydrogene qui pourrait s'appliquer à ce projet</p> <p>M.Epinat</p>

06/01/2024	<p>Bonjour, Si j'ai bien compris l'ensemble des évolutions des systèmes de transport de la région est basé sur cette modélisation. Vous trouverez ci dessous la réponse à ma question concernant la multiplication par 5 des déplacements prévus suite à des modifications d'hypothèses dans le modele. Question posée dans le cadre de la concertation avant abandon du téléphérique. Le modele étant si sensible à des variation de paramètres comment peut on etre certain des résultats ? Quels sont les moyens de vérification utilisés ? Ce modele a-t-il été comparé au modele ile de France qui par ailleurs a été expiqué de manière simplifiée dans une présentation destinée à l'ensemble de la population....ce qui a au minimum l'avantage de démystifier cette "boite noire". Merci pour votre réponse M.Epinat +++++</p> <p>Bonjour Monsieur, Lors de l'étude de 2017, le potentiel voyageur du TPC était estimé à 4 000 voyageurs/jour, sur la base d'hypothèses de rabattement a minima (usages actuels des bus, pas d'anticipation d'une évolution de l'espace public plus favorable aux piétons et aux cycles, ...) Les dernières études en 2020 ont été réalisées avec le même outil de modélisation multimodal utilisé au sein de la Métropole Lyonnaise (Modely), mais avec des hypothèses plus affinées (évolution de l'espace public permettant un meilleur rabattement piéton et cycles, cabines plus petites mais plus fréquentes). Cet outil a de plus été mis à jour en 2021 en prenant notamment en compte les derniers aménagements, les potentiels d'évolution issus du PLUH révisé, les lignes de transports en cours de construction ou inscrites au Plan de mandat, l'arrêt de l'Anneau des Sciences. Elles donnent donc un potentiel voyageur de 16 000 à 23 000 voyageurs/jour</p>
07/01/2024	<p>Un critère qui pourra objectivement donner une indication de l'opportunité d'un tramway par rapport à un métro est la charge interstation en heure de pointe. Si cette charge attendue devient supérieure à environ 4000 ou 5000 voyageurs par heure et par sens à une horizon lointain, alors il faudra envisager d'augmenter la fréquence (pas facile en exploitation) ou de passer sur un mode de transport plus lourd. Avez-vous les chiffres de fréquentation en période de pointe qui permettraient de justifier cet arbitrage en faveur du tramway ?</p>
08/01/2024	<p>Je propose une variante qui consiste à ne pas utiliser l'avenue Charles de Gaulle. Le tracé part de Ménival, il emprunte la rue Joliot Curie avec une seule voie de tramway jusqu'à la piscine d'Alaï, puis toujours à une seule voie de tramway il emprunte la chemin de la Raude jusqu'à l'avenue du général brosset avec un arrêt à Libération (80m de l'arrêt de bus existant) pour rejoindre ensuite Ménival. Cette solution permet de conserver la circulation à 2 voies rue Joliot Curie et de desservir le carrefour de la Libération qui sont 2 objectifs majeurs. Elle limite aussi le nombre d'expropriation et ne touche l'ouvrage SNCF qu'à un seul endroit. En accompagnement l'avenue Charles de Gaulle peut être recalibrée pour y intégrer une piste cyclable, tout en conservant le type d'avenue existant et faire en sorte que le quartier d'Alaï ne soit pas mis à part, en améliorant son intégration au reste de la commune.</p>

13/01/2024	<p>Je reste favorable au teol. Super projet. Néanmoins 2 points pourraient baisser immédiatement l'usage de la voiture dans l'Ouest lyonnais.</p> <ul style="list-style-type: none">- Augmenter les plages horaires des trains. Tassin à 3 gares, mais des trains qui s'arrêtent à 21h, une fréquence toutes les heures le we...- avoir un billet unique train-metro <p>Pouvez me dire si ces sujets sont en études svp ? Merci</p>
15/01/2024	<p>Est-ce que vous confirmez bien qu'au regard du fait que la zone de la clinique Charcot est peu densifiée vous n'envisagez -bien sûr- pas d'implanter cette station "Sainte-Foy" non pas vers : "La clinique Charcot / l'EPAD -La Salette-" mais bien plus en lieu et place de l'actuelle station BP ? Est-ce que vous confirmez bien cela ? Cdt. Mr. G. Pin</p>

15/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai compris des présentations que les aspects techniques liés à l'intégration d'une troisième ligne de tramway cours Charlemagne posait plusieurs problèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'insertion cours Suchet implique de déplacer des aiguillages et / ou les quais - la solution alternative avec une insertion au niveau de la confluence est plus simple d'un point de vue voirie, mais l'exploitation d'une troisième ligne de tramway sur la voie est particulièrement complexe pour passer le centre d'échange de Perrache, et la question est éludée avec une future étude de fusion avec la ligne T2 pour permettre à Teol de rejoindre Jean Macé. <p>La fusion avec la ligne T2 permet en effet en théorie de ne pas avoir à gérer de ligne supplémentaire pour franchir Perrache et simplifie effectivement les problématiques d'exploitation, mais pouvez vous nous indiquer comment l'ajout des passagers apportés par Teol aux passagers "historiques" de T1 et T2 sur le cours Charlemagne a été pris en compte ?</p> <p>Quelle étude vous permet d'estimer que les lignes T1 et T2, même modifiées / densifiées, seront en capacité d'absorber sur cette portion de trajet les 40 000 à 55000 voyageurs par jour (minorés de ceux qui se sont arrêtés à confluence) ?</p> <p>ou, en posant différemment la question, quelle est la capacité maximale de la portion Charlemagne / Perrache / pont Galieni en exploitant 2 lignes de Tramway, en rapport avec le nombre maximal de passager attendus (T1 + T2 + TEOL) sur ce tronçon ?</p> <p>Les lignes de tram T1 et T2 peuvent déjà aux heures de pointe être comparées à des bétailières indignes d'une métropole comme Lyon, j'ai de gros doutes sur la capacité du réseau à augmenter significativement sa capacité sur cette portion.</p>
16/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Pourquoi dans le dossier de consultation, page 51, est-il indiqué 40 minutes de temps de parcours pour réaliser Alaï - Perrache en C21 hors aléa de circulation et temps d'attente aux stations, alors que ce jour (mardi - hors vacances scolaires) le planificateur TCL indique de 22 minutes (à 6h) à 29 minutes (à 8h), temps moyen le reste de la journée de 24 minutes.</p> <p>Idem pour Alaï part dieu (C24 / metro D / metro B), indiqué pour 41 minutes hors aléa et temps d'attente dans le dossier de consultation, contre 31 ce mardi à 8h30, temps d'attente aux deux stations intermédiaires INCLUS sur le planificateur TCL.</p> <p>(le C24E permet même 29 minutes en heure de pointe)</p> <p>Quelle peut être la sincérité du reste des informations données dans ce dossier ?</p> <p>Devons-nous tout vérifier ?</p> <p>cordialement.</p>

18/01/2024	<p>L'avenue Charles de Gaulle est un itinéraire pour les convois spéciaux. Le passage de cette voie en sens unique condamne cet itinéraire. Quand le carrefour de la libération a été refait il n'a pas été possible de le détourner. Comment allez-vous faire ? C'est le ministère qui a la main mais pas vous. Il serait peut-être préférable d'envisager le passage en tranché couverte?</p>
19/01/2024	<p>Le tunnel du tramway permettra pour les cyclistes et trottinettistes aventureux de réaliser le trajet vers Perrache à l'abri de la circulation et de la pluie, en évitant 50m de dénivelé et la montée de Choulans particulièrement anxiogènes.</p> <p>La réponse apportée à une autre question intitulée "sécurité en tunnels" renvoi à la page 52 du dossier de consultation et à "l'étude des solutions mises en œuvre pour les autres tramways enterrés".</p> <p>L'image en illustration (tramway de Nice) montre deux barrières à droite et à gauche des voies, censées empêcher les piétons d'y accéder.</p> <p>Nous avons ce genre de barrières à Lyon, notamment à Perrache, et il suffit de passer 5min à proximité pour s'apercevoir qu'elles n'ont aucun effet sur les piétons et cyclistes, alors que le détours induit par le respect de ces dernières n'est que de quelques dizaines de mètres.</p> <p>Les candidats au raccourci 'par le tunnel du tram' seront donc potentiellement nombreux. (sans compter les quads et autres mini motos qui auront un accès direct depuis la chaussée pour faire résonner leurs moteurs sans pots d'échappement)</p> <p>Quel impact sur l'exploitation des tramways entrainera la présence inévitable de personnes à pieds / en vélo / en trottinette dans les tunnels, puisque qu'aucune voie "mode doux" n'est envisagée pour ce projet ?</p>
20/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Favorable à un arrêt de tram à Charcot Salette pour développer l'offre de transport en commun insuffisante sur cet axe, qu'en est-il de la circulation de transit incessante de la rue du Commandant Charcot empruntée pour rejoindre la montée de Choulans jusqu'à Francheville ? Est-ce que les axes permettant de rejoindre les stations de tram ne risquent-ils pas d'être encore plus saturés si rien n'est prévu (bus relais, parking etc ...) ?</p>

20/01/2024	<p>Bellecour et la Part Dieu sont les 2 centres névralgiques de Lyon, en terme d'emplois et d'attractivité. C'est aussi ce qui faisait la force du métro E</p> <p>Le passage de Teol à Suchet ou Montrochet est trop excentré, et ne répondra que partiellement aux attentes des voyageurs concernés.</p> <p>Pourquoi au moins ne pas faire terminus à Debourg ? Le temps pour rejoindre Part Dieu serait réduit de près de 12/15 mn...</p> <p>Quoi qu'il en soit, il est bien probable que dans une ou deux décennies, le metro E soit de nouveau à l'ordre du jour...</p>
24/01/2024	<p>Le coût de TEOL est estimé à 800 000 €</p> <p>l'extension en souterrain jusqu'à ALAI à 300 000 € !</p> <p>(éléments fournis par EGIS dans le cadre des ateliers)</p> <p>Sachant que le coût du tunnelier pour l'installation et les 1 er kilomètres est ensuite dégressif pour les derniers kilomètres ,il serait dommageable de ne pas réaliser TEOL à 100 % en souterrain</p> <p>Budgéter 300 000€ sur une dizaine d'années pour un investissement évolutif vers Francheville, Craponne... serait plus écologique, plus durable ...</p> <p>Elle éviterait les expropriations , les problèmes soulevés à TASSIN ,MENIVAL ...</p> <p>Cette version n'est-elle pas en réalité moins coûteuse sur le long terme et correspondant mieux aux besoins de l'Ouest LYONNAIS?</p>

24/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaite connaître les données suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nouveaux flux entre les zones desservies du fait de l'amélioration de la desserte - report modal - impact(s) économique(s) estimé(s) sur les secteurs traversés <p>En vous remerciant par avance, GS</p>
24/01/2024	<p>Bonjour,</p> <p>Autant la desserte de Confluence ne devrait pas être impactée par l'option Montrochet, autant l'option Suchet paraît assez peu acceptable et assez floue...</p> <p>Lors de l'atelier sur la modélisation il a été évoqué les schémas d'exploitation envisagés. Il a clairement été évoqué l'impossibilité pour la station Perrache d'accueillir trois lignes, cela veut dire, si l'option Suchet est retenue, que la réduction de l'offre entre Perrache et Montrochet risque d'être définitive et irrémédiable. En effet, dans cette situation une ligne prolongée depuis le Sud en compensation (T6 ou T10 par exemple) ne pourra pas rejoindre Perrache dans la station actuelle et dans tous les cas offrira une correspondance très médiocre avec le métro sans effet fréquence (l'avantage de la situation actuelle est de pouvoir prendre indifféremment un T1 ou un T2, depuis le même quai, avec en plus une correspondance quai-à-quai entre le métro A et le tramway lorsqu'on se dirige vers le sud).</p> <p>J'aurais donc 2 questions.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Y-a t-il eu une réelle étude de faisabilité concernant l'option Suchet, notamment des mesures compensatoires réalisables pour Confluence (La station Hôtel de Région-Montrochet est parmi les plus fréquentées du réseau tram selon les derniers chiffres publics disponibles) et l'aménagement d'un terminus à Perrache pour une ligne venant du sud? -De la même manière que pour les différents scénarios de coupures sur Berthelot étudiés lors des simulations de desserte (15 à 17% des voyageurs impactés en fonction de l'hypothèse choisie, considéré comme réhibitoire lors de l'atelier), y a-t-il eu le même calcul effectué concernant les voyageurs impactés par la perte de desserte par T2 de Sainte Blandine et Hôtel de Région-Montrochet et la rupture de charge imposée aux voyageurs entre le Cours Charlemagne et l'avenue Berthelot ainsi que par l'inévitable baisse d'offre, même très partiellement compensée? <p>En vous remerciant,</p>

25/01/2024	Le raccordement à Perrache, où la correspondance T2 sera supprimée pose aussi de grandes questions. Pourquoi les usagers du T2, à minima dans la zone Grange Blanche / Perrache n'ont pas été interrogés dans cette concertation alors qu'ils seront également impactés ?
25/01/2024	<p>La comparaison avec le Metro E, rappelé dans le dossier de concertation avec une correspondance à Bellecour pour récupérer le Métro A et D, et un prolongement envisagé directement vers Part Dieu est sans commune mesure avec le projet proposé aujourd'hui qui n'autorise aucune évolution à l'Est mais dégrade au contraire les temps de parcours (et lèse les usagers du T2).</p> <p>Pourquoi aucune autre solution n'a été envisagée pour rejoindre un autre point de correspondance que Jean Macé, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> o rejoindre directement l'arrêt Place Jean Jaurès depuis la rue Montrochet ; cette option permettant de conserver le T2 en place et permettant de rejoindre Part-Dieu sans doutes plus rapidement, une nouvelle correspondance T10 pouvant être envisagée, etc. ; o rejoindre directement Bellecour avec TEOL, via l'ouest de la place Carnot, permettant là aussi de conserver T1 et T2 à Perrache, d'avoir une correspondance à quai avec la ligne A à Perrache, avoir une correspondance avec la ligne D sans rupture de charge, voire d'envisager un prolongement avec le projet T8 disparu.
25/01/2024	<p>Concernant l'option "libération", pourquoi la variante en voie double sur Charles de Gaulle, pourtant plus chère que la variante "boucle" (cf. cahier technique p21, 25M€ d'écart tout de même) est « non retenue » au regard des emprises prévues au PLU-H sur Charles de Gaulle et sur la Route de Brignais et du coût moindre ?</p> <p>Concernant l'option "directe", aucune réservation d'emprise ne figure au PLU-H.</p> <p>D'une manière général, quel est l'impact des expropriations sur les coûts annoncés et les risques sur les délais du projets (mise à jour PLU-H, instructions, etc.) ?</p> <p>Est-ce que ces impacts et risques ont été mis en confrontation avec les variantes souterraines ?</p>
25/01/2024	<p>Le tracé par Joliot-Curie sans station intermédiaire est une aberration qui rappelle l'absence de station sur T1 entre INSA Einstein et IUT Feysine, conduisant à la construction d'une station Croix Luizet.</p> <p>La pente sur Joliot-Curie étant importante, l'implantation de cette station devrait être définie dès aujourd'hui.</p> <p>Pourquoi aucune station intermédiaire n'a été prévue et comment sera-t-il possible pour en ajouter une à l'avenir ?</p>

25/01/2024	<p>A l'Ouest : L'étude de report de la circulation n'est présentée que de manière très succincte dans l'annexe technique.</p> <p>Cette partie ne parait pas finalisée et ne permet pas de juger des impacts négatifs sur la vie de l'ensemble de la zone une fois le projet tramway inséré.</p> <p>Il ne semble pas y avoir de chiffrage des impacts des requalifications et des « préservations » de rues avoisinantes (coûts ? délais ?)</p> <p>Est-ce que ces impacts coûts et délais ont été mis en confrontation avec les variantes souterraines ?</p>
25/01/2024	<p>A l'heure actuelle, le projet semble bloquer l'ensemble des habitants situés au-delà des esses dans Francheville à l'Ouest.</p> <p>Aucune solution n'est proposée pour comprendre le fonctionnement du PEM Alaï, avec sur ce point une volonté affirmée de ne pas construire de P+R à Alaï lors des présentations aux réunions de concertation.</p> <p>Le fonctionnement et le rabattement du PEM n'a pas été réellement étudié comme le confirme le dossier de concertation P54 où la zone Alaï n'est qu'une zone de passage.</p> <p>Pourquoi ce terminus à Alaï ? Point hérité du Métro E et qui a toujours fait l'objet d'interrogation :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pour être efficace, il semble indispensable de prolonger ce projet vers Francheville immédiatement, avec la construction d'un PEM à l'extérieur de la démarcation formée par le ruisseau de Charbonnières avec un vrai P+R. Ce prolongement permet potentiellement de réaliser un nouveau dépôt, dédié pour cette ligne qui disposera de toute façon d'un matériel roulant dédié aux vues des contraintes de la ligne avec sa très forte déclivité ; o Une autre alternative est de prévoir un tracé vers le Nord après Libération, comme discuté lors de la seconde concertation Métro. <p>Pourquoi ces options ne sont pas étudiées ni même chiffrées ?</p>
26/01/2024	<p>Existe t-il des modèles pour se représenter comment l'arrivée d'une ligne forte peut impacter l'activité économique et culturelle des quartiers qu'elle dessert ?</p> <p>Peut-on par exemple anticiper l'effet d'une station TEOL "Point du jour" sur l'installation de nouveaux commerces ou la fréquentation du théâtre ?</p> <p>Si TEOL facilite les flux de personnes non-résidentes vers le plateau du 5ème, quelles perspectives de croissance pour nos quartiers ?</p>
26/01/2024	<p>L'accroissement du trafic sur ce tronçon ne risque-t-il pas de nuire à la qualité et la fiabilité du service?</p>
26/01/2024	<p>Parmi les scénarios "alternatif" proposés lors du deuxième atelier, ont-ils tous été proposé ou es-ce que d'autres sont à l'étude ?</p>

29/01/24	Comment envisagez-vous la cohabitation avec les ligne C21, C24, et 73 et les autres lignes concernées
29/01/24	<p>Bonjour,</p> <p>Les nombreuses résidences de la rue de Boyer, à la frontière entre Lyon et Tassin, seront dans la zone de rabattement piéton de la station Ménival, située à 5-10 minutes à pied.</p> <p>Cependant, la seule liaison piétonne qui existe aujourd'hui est la rue de Boyer, très fortement en pente, avec un trottoir d'un seul côté de la rue, des voitures qui montent vite à pleins gaz et des lampadaires installés en plein milieu du trottoir le rendant très inconfortable et inaccessible aux personnes à mobilités réduite, pourtant nombreuses dans le secteur.</p> <p>Le potentiel de rabattement de ce quartier très motorisé vers le tram est très important, à condition que le cheminement piéton soit fortement amélioré, via l'étude d'un potentiel nouvel itinéraire moins pentu et plus confortable à travers les résidences végétalisées sur les pentes.</p> <p>Ce sujet de rabattement spécifique est-il pris en compte dans les études en cours ? Je n'en ai pas vu la mention dans les documents techniques à ma disposition, hors il constitue un enjeu majeur de ce secteur enclavé avec de très grandes résidences.</p>
29/01/24	<p>Ce qui ressort des diverses consultations, que ce soit pour le métro E, ou pour le tramway express, démontre une très forte demande de liaison vers la Part-Dieu. Le Sytral a-t-il envisagé, dans les nombreuses études faites depuis dix ans, l'éventualité de faire passer ce futur T11 (ou T8, allez savoir) sur les rails du T1, après Perrache, plutôt que de filer tout droit vers Jean Macé ? En effet, cela permettrait aux voyageurs venant de Alaï/Tassin-Libération/Ménival/Point-du-Jour/Charcot de se rendre (sans changement !) à la Part-Dieu. Et tout cela, sans construction de voies nouvelles, sauf bien sûr entre Montrochet et Alaï. Je ne connais pas les contraintes techniques ou financières qui pourraient empêcher cette liaison directe, mais je pense que l'encombrement des voies sur cette portion Pont Gallieni/Part-Dieu ne peut pas être plus dense que celui envisagé sur Confluence-Jean Macé ? J'ai cru comprendre qu'il n'était pas possible d'envisager sur cette portion Confluence-Jean Macé la cohabitation T1/T2/T11 (ou T8, allez savoir) et que cela conduirait donc à raccourcir T2 en provenance de Saint-Priest, qui s'arrêterait à Jean-Macé, entre autres schémas ? Le futur T11 (ou T8, allez savoir) offrirait ainsi une liaison directe promise, qui en douterait, à une grande fréquentation...</p>
01/02/24	<p>Bonjour,</p> <p>Sur les notices informatives de la concertation, ou les pages consacrées aux ateliers, il est bien précisé que nous pouvons continuer à poser nos questions ou exprimer nos avis sur le site de la concertation.</p> <p>A ce jour, 1er février 2024, soit à 4 jours de la fin de la concertation, aucune réponse n'a été apportée aux questions posées depuis le 8 janvier. Presque 40% des questions sont sans réponse.</p> <p>Les réponses à certaines questions sont certes en doublon avec les explications fournies lors des ateliers, forts instructifs et disponibles en lecture différée, mais un des objectifs du processus de la concertation préalable est que tout le monde ait un accès aux informations et précisions demandées. Tout le monde n'a pas le temps de visionner en intégralité les vidéos des ateliers.</p> <p>Comment s'étonner de l'éloignement grandissant entre les citoyens et les élus, du désintérêt de la population face à la vie politique quand, lors d'un rare processus de "consultation", l'absence de réponse fait clairement penser à la citation de Coluche sur la dictature et la démocratie.</p>

	<p>Fallait-il obligatoirement participer aux ateliers pour avoir des éléments de réponse dans un délai suffisant pour permettre la rédaction d'un avis avant la fin de la consultation ?</p>
01/02/24	<p>Bonjour,</p> <p>Entre les stations Point du Jour et Ménival, le tramway serait enterré. Cependant, en surface, il existe un fort besoin d'un aménagement sécurisé pour les cyclistes pour rejoindre ces deux stations.</p> <p>Hors, aujourd'hui, ces deux pôles sont reliés par la rue Joliot Curie sur un axe étroit à double-sens de circulation et emprunté par des lignes fortes de bus (C21). Il dessert aussi l'école Joliot Curie. Quelle solution crédible va-t-on proposer sur cet axe pour sécuriser les déplacements à vélo ? Seul le sens unique semble possible, mais est-ce crédible vis-à-vis des autres usagers ?</p>
02/02/24	<p>L'étude de tracé du TEOL a-t-elle considéré un itinéraire mixte tram-train, reprenant le parcours des voies SNCF entre les gares de Perrache et Jean-Macé avec la possibilité de rapidement et directement la gare Part dieu.</p> <p>L'utilisation de matériel apte à la circulation sur voies SNCF (exemple : Citadis Dualis) aurait conféré au tramway un caractère express également sur la partie Est de son itinéraire.</p> <p>Si oui, La gestion des TER comme c'est le cas des trams-trains Lyon Saint Paul - Saint Bel et Brignais (Tassin - Lozanne) par la région a-t-elle été un obstacle à cette hypothèse si ?</p> <p>La saturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise ?</p>

02/02/24	<p>Allez vous noter dans le bilan de cette concertation qu'il est essentiel de planifier des maintenant un prolongement à Craponne Bel Air, afin d'éviter ce qui se produira dès la mise en place de TEOL : bouchons en amont du rond point d Alai.</p> <p>Avez vous pensez à faire une étude sur le report prévu pour ceux de Craponne , Bel Air , Grezieu Vaugneray et les conséquences sur le trafic et le rabattement</p> <p>Est il prévu d'améliorer la desserte et d'utiliser le LEOL existant pour aller jusqu'à Alai en bus sans le prolongement ?</p> <p>La D489 est déjà en trafic important, le risque est présent d'empirer la situation et d'enclaver Craponne.</p>
02/02/24	<p>Bonjour</p> <p>La rue Eisenhower sera t elle réaménagée si l'option Libération est retenue ? En effet, le trafic routier est dense, dangereux pour les piétons et cyclistes... et tres bruyant. Ou bien l'aménagement ne se fera que si l'option a est retenue ? Merci de votre réponse</p>
03/02/24	<p>Bonjour,</p> <p>Il semblerait qu'une large majorité de contributeurs évoque leur besoin de desserte directe par le TEOL de Bellecour et de la gare Part Dieu.</p> <p>J'entends qu'un tracé par Bellecour engendrerait d'importants et coûteux travaux de réaménagement et je comprends que le débat soit clos.</p> <p>En revanche, concernant Part Dieu, je ne comprends pas : l'ensemble de vos réponses apportées aux contributeurs évoquent l'objectif d'atteindre directement Jean Macé plutôt que Part Dieu. La desserte directe de Part Dieu devrait être un objectif largement plus prioritaire que la desserte directe de Jean Macé, puisqu'une majorité de personnes venant de l'Ouest ont revendiqué la nécessité absolue de gagner en temps et en efficacité pour se rendre à Part Dieu, et non pas au secteur Jean Macé.</p> <p>A ce sujet, vous proposez systématiquement pour éventuel prolongement du TEOL la ligne T2 mais absolument jamais la T1. C'est l'objet de ma proposition / question.</p> <p>En supposant un tracé par Montrochet et donc le centre commercial Confluence (qui semble clairement la solution privilégiée des métropolitains par rapport au cours Suchet), considérer le TEOL comme un prolongement du T1 aurait de nombreux avantages. En effet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il permettra tout d'abord la desserte directe de Part Dieu par les habitants de l'Ouest lyonnais, ce qui représente un des objectifs principaux revendiqués depuis toujours par ses habitants ! 2. les avantages d'une fusion de ligne comme celle que vous proposez avec le T2 seraient conservés : il n'y aurait bien que deux lignes, le TEOL et le T2 (et non plus le T1 qui serait le prolongement du TEOL), qui seraient sur le tracé Montrochet - Pont Gallieni. 3. il n'y aurait quasiment aucune conséquence sur les usagers actuels du T1 : la portion amputée entre le centre commercial Confluence jusqu'à Debourg pourrait sans aucun problème être reprise en prolongation du T2, ou bien du T6 dans l'autre sens (cette dernière option assurerait ainsi toujours l'objectif de « boucle » T1-T6, avec un changement non plus à Debourg mais au centre commercial Confluence). Quant aux accès directs par le T1 au musée des Confluences et de la Halle Tony Garnier : aujourd'hui il est au moins aussi efficace, pour les habitants et voyageurs du quartier de la Part Dieu ou de Villeurbanne, de prendre le Métro B jusqu'à Debourg puis marcher 5 minutes ou prendre le T1 sur un ou 2 arrêts, que de prendre le sinueux et très lent T1 directement depuis Charpenne, par exemple. Le point positif en revanche est que les nombreux habitants de l'est et du sud-est lyonnais n'ont actuellement aucun accès direct efficace à ces deux lieux actuellement (seul le futur T10 le proposera pour ceux de Saint Fons et Vénissieux), or celui-ci serait ainsi permis directement via le T6 à la fois aux habitants de Bron, de Lyon 8 et de la Doua, qui prendraient ainsi le T6 au lieu du T1. 4. il assurerait aussi (en bonus !) un accès Doua - Ouest lyonnais directement.

	<p>Vu ces éléments, la fusion du TEOL avec le T1 plutôt que le T2 apporterait de nombreux avantages et remplirait le réel objectif attendu d'une liaison directe Ouest Part Dieu, avec aucun impact négatif sur ce qui fonctionne bien aujourd'hui, et sans surcoût. Pourquoi donc ne pas privilégier cette option, plutôt que d'insister sur un objectif non revendiqué par la population d'un accès Jean Macé ? Merci par avance pour votre retour.</p>
03/02/24	<p>Bonjour, A moyen terme, un prolongement du TEOL est-il envisagé avec une branche vers Vaugneray et une autre vers Brindas, la zone d'activités des Lats (laboratoires Boiron) à Messimy, voire jusqu'à Soucieu-en-Jarrest ? Cela réduirait considérablement la circulation automobile sur ces secteurs saturés de bagnoles ?</p>
03/02/24	<p>Bonjour, Je ne vois nulle part quelle seront les articulations, les cohérences entre TEOL et TTOL ?</p>
05/02/24	<p>Madame , monsieur , dans les nouveaux trajets et plans de circulation liés à Teol, l'avenue de ménival serait mise en sens unique descendant, il ne serait plus possible d'accéder à la rue de boyer depuis Brosset/Hespérides/Eisenhower. Si c'est le cas , la desserte de notre établissement (Institution nd des Minimes) sera considérablement diminuée et cela entrainera par ailleurs une saturation de la montée de la garde qui deviendra le seul accès aux Minimes depuis l'ouest lyonnais . Nous rappelons que notre établissement scolarise 1650 élèves au quotidien. Nous demandons que l'accessibilité de la rue de boyer par brosseet/hespérides/eisenhower soit maintenue et étudiée. merci de prendre en compte cette demande . Régis Michel Chef d'établissement Institution nd des Minimes 65 rue des aqueducs 69005 LYON</p>



05/02/24	<p>La proposition du SYTRAL de réaliser le TRAMWAY EXPRESS DE L'OUEST LYONNAIS permet de répondre à une absence évidente d'une ligne forte de transport collectif structurant l'ouest entre le métro D et le métro B, la desserte de l'actuel tram-train n'ayant pas été poursuivie par la région depuis sa création lors de l'ouverture du métro D.</p> <p>La densification des communes s'intensifiant, les autorités de TC doivent répondre aux demandes des usagers et à la nécessité de la transition écologique vu le dérèglement climatique qui accroît les inégalités sociales.</p> <p>Favorable au TEOL, le SYTRAL doit continuer la préparation du projet mais lui demande aussi de rechercher sa mise en œuvre avant la date annoncée de 2032, par exemple par des ouvertures progressives comme pour les métros B, C, D.</p> <p>Il est aussi nécessaire d'améliorer parallèlement le réseau TCL de surface en ne se limitant pas à l'axe du 5eme arrondissement en direction d'Alaï. En effet les habitants de Francheville, par exemple, ne peuvent se satisfaire de la qualité actuelle de la ligne 14 (desservant Francheville le bas) et de sa correspondance avec le C20 (en terminus à Francheville le haut).</p> <p>Plus précisément, l'amélioration du corridor du C20 est attendu pour réduire les temps de trajets: priorités aux carrefours à feux par un couloir, déclenchement du vert, utilisation des emprises pour élargissement prévues ou à prévoir au PLUh (rue commandant Charcot ...etc)</p>
----------	--



Pièces jointes déposées sur la plateforme

TEOL : Un projet intéressant mais pas assez ambitieux et un tracé en ville à revoir

L'abandon du projet de métro E avancé par la précédente majorité métropolitaine a conduit à l'élaboration de ce « tramway express » pour améliorer la desserte de l'ouest lyonnais. Les principaux arguments contre le métro étant son coût de construction et la densité de population insuffisante pour justifier un métro. Je comprends ces arguments et partage le choix du mode tramway pour réaliser cette liaison centre-ville – ouest Lyonnais. En revanche le projet tel que présenté lors de cette concertation comporte de nombreux points à améliorer, notamment sur le choix du tracé en ville. Seront détaillés ci-dessous mes avis quant aux choix proposés par la présente concertation et mes suggestions d'améliorations.

Terminus occidental : Proposition d'une ligne à trois branches

Le projet semble se diriger vers un terminus unique à Alaï, résidu du projet de métro E qui devait desservir à cet endroit un échangeur de l'ex-projet de contournement ouest de Lyon (Anneau des Sciences). La concertation nous demande de choisir entre un passage direct par la Rue Joliot-Curie ou faire un crochet par Tassin Libération, tout en excluant la possibilité de diviser la ligne en plusieurs branches au prétexte d'une diminution de la fréquence sur chacune des branches. Je pense au contraire qu'il faut plusieurs branches pour assurer une desserte plus fine (au passage, peut-on parler de desserte « fine », telle que présentée dans le projet, avec seulement 4 ou 5 stations ?). On pourrait envisager une fréquence à 7 min sur chaque branche, qui tomberait à 3-4 minutes sur le tronc commun, comme c'est le cas actuellement avec T4 sur sa portion propre et sur le tronc commun avec T1, T4 étant en outre une ligne bien plus fréquentée que ne le serait ce TEOL. Je tiens par ailleurs à préciser que cette idée de plusieurs branches me vient de M. Bernard Girard de l'association Darly et contributeur régulier aux concertations, qui lui aussi proposait une solution similaire, ses propositions de tracés étant toutefois légèrement différentes des miennes.

- Branche centrale : Terminus Alaï : N'étant pas compétent sur les caractéristiques géologiques de la colline du 5^e arrondissement, je fais confiance à l'étude menée au préalable pour proposer une émergence occidentale du tunnel au niveau de l'Avenue de Ménival. Cette branche suivrait l'option A de la concertation en tournant à gauche sur l'Avenue Eisenhower puis à droite sur la Rue Joliot-Curie jusqu'à un terminus au niveau du parking de la piscine d'Alaï, en correspondance avec le TTOL (qui on l'espère sera un jour intégré au réseau TCL comme promis par J-C Kohlhaas en 2021...). On peut imaginer à plus long terme un prolongement à Craponne via l'ancien tracé du FOL, dont les piliers de l'ancien viaduc au-dessus du ruisseau de Charbonnières existent encore, puis via la D489 pour ne pas trop impacter le site propre bus LEOL.

- Branche Nord : Demi-Lune via Libération : Cette branche se détacherait du tronc commun au niveau de Ménival, en continuant tout droit sur l'Avenue Brosset, puis tournerait à droite sur l'Avenue Charles de Gaulle et effectuerait son terminus sur la promenade des Tuileries, qui deviendrait alors interdite à la circulation automobile. À long terme on pourrait imaginer soit un embranchement sur les voies TTOL au niveau de la gare d'Écully-la-Demi-Lune, soit un prolongement jusqu'à Charbonnières via la Route de Paris.
- Branche Sud : Desserte de Ste-Foy-lès-Lyon : Non évoquée dans le projet tel que présenté, en dehors d'un choix de station au niveau de la Rue Charcot, la desserte de Sainte-Foy-lès-Lyon me semble pertinente. C'est pourquoi je propose cette 3^e branche qui reprendrait plus ou moins le tracé de la ligne 49, qui certes n'est pas la ligne la plus chargée du réseau, mais je pense que cela répondrait aux attentes des Fidésiens qui ont exprimé / expriment toujours un désir du métro E et un rejet de l'ancien projet de télécabines. Ainsi, cette branche se débrancherait du tronc commun en souterrain et émergerait au niveau de la place Saint-Luc, sous réserve que ce soit techniquement possible. Elle prendrait alors la direction du sud via le Boulevard des Provinces, puis Avenues Foch, Jarrosson, 11 novembre et continuerait sur le Chemin du Plan du Loup jusqu'au collège éponyme où elle effectuerait son terminus. Un prolongement vers Francheville serait idéal mais je pense difficilement faisable à cause de la pente du Chemin des Razes. Il y aurait alors une correspondance avec ma proposition de tracé pour le BHNS que j'avais émise lors de la concertation sur les télécabines (à propos, l'alternative BHNS Francheville - Gerland semble avoir été enterrée en même temps que les télécabines...).

Traversée de la Presqu'île : Éviter à tout prix un tronc commun avec T1 et T2

Pour l'émergence est du tunnel et le franchissement de la Saône, on nous demande lors de cette concertation de choisir entre un passage au niveau du Cours Suchet ou de Confluence. Quelle que soit l'option retenue, la ligne s'embrancherait ensuite sur l'actuel tronc commun T1-T2 sur le Cours Charlemagne pour desservir Perrache et continuer sur le Pont Gallieni. C'est à mon sens une aberration et une erreur à ne surtout pas commettre.

La lettre E de TEOL signifie « Express », ce qui implique une notion de rapidité, permise par la portion souterraine où la vitesse pourra aller jusqu'à 70 km/h. Or, la traversée de Perrache est limitée à 15 km/h. D'autre part, en plus d'être à vitesse réduite, cette portion est très chargée et la configuration actuelle des quais de la station Perrache, impossibles à agrandir, paraît inadaptée pour accueillir trois lignes. Un peu plus loin c'est le Pont Gallieni qui posera problème, en effet celui-ci ne peut supporter la charge de plus de deux rames en même temps dont une dans chaque sens. Il y aurait donc de sacrés ralentissements sur les lignes liés à l'espacement nécessaires entre les rames et les trois lignes perdraient ainsi en efficacité. Tout l'intérêt « express » de la ligne TEOL s'écroulerait donc une fois arrivé à Perrache.

Bien-sûr, une solution évoquée serait de remanier les actuelles lignes T1 et T2, intégrant TEOL à cette dernière, de manière à ne garder que 2 lignes en exploitation commerciale sur Perrache et le Pont Gallieni, néanmoins je trouve que ce serait dommage.

La solution que je propose consiste à ne PAS PASSER PAR PERRACHE, ce qui peut surprendre de prime abord mais je préfère privilégier la rapidité et la fluidité de la ligne pour conserver un maximum d'efficacité, quitte à perdre une correspondance directe avec le métro. Je n'ai pas de réelle préférence entre un passage par Suchet ou par Confluence mais la troisième partie de la ligne change radicalement en fonction de ce choix pour les idées que je propose :

- 1^{ère} option par Cours Suchet : Desservir Bellecour via la rive droite du Rhône : La ligne TEOL emprunte l'intégralité du Cours Suchet, en croisant T1 et T2 au niveau du Cours Charlemagne, puis tourne à gauche Quai Perrache et remonte tout le quai Gailleton jusqu'à Bellecour, où elle s'intégrerait à l'ancien projet T8, qu'il serait bien de remettre à l'ordre du jour, et continuerait ainsi sur le quai Jules Courmont puis emprunterait le Pont Wilson et s'intégrerait à T1 sur la Rue Servient. La correspondance avec le métro A à Perrache s'effectuerait via T1 et T2 à la station Place des Archives et l'accès à la gare SNCF serait plus direct que de passer par l'anxiogène CELP. La difficulté majeure serait de franchir les bretelles M7 et d'accès au Pont Gallieni, de lourds travaux seraient nécessaires mais ce serait beau de voir ce point noir de la circulation lyonnaise enfin supprimé. Plus au nord, mon idée est évidemment irréalisable à cause du projet en cours de réaménagement de la rive droite du Rhône. C'est dommage de ne pas avoir prévu d'y intégrer une ligne de tramway car, avec un peu de bonne volonté, je suis certain qu'il y a la place et que les deux projets seraient compatibles.
- 2^e option par Cours Suchet : Nouveau pont sur le Rhône : Une fois arrivé au bout du Cours Suchet, la ligne continuerait tout droit et enjambrerait le Rhône via un nouveau pont, qui serait légèrement désaxé un peu à la manière du Pont Raymond Barre, pour s'aligner sur la Rue Gustave Nadaud dans le 7^e. Je détaillerai plus bas la suite de ce tracé. Le dossier de concertation explique qu'un nouveau pont sur le Rhône est inenvisageable techniquement, notamment à cause de la M7. Je trouve cela dommage et suis persuadé qu'en joignant ce projet à une accélération de la reconversion de la M7 en boulevard urbain, ce pont serait plus facile à mettre en place que de creuser un tunnel dans la colline du 5^e.
- Option Confluence : Franchissement du Rhône via nouveau pont : Pour les mêmes raisons évoquées ci-dessus, je suis contre un embranchement du TEOL sur T1-T2, que ce soit à Suchet ou à Confluence. Ainsi, suite à l'émergence du tunnel et au franchissement de la Saône, la ligne suivrait la Rue Montrochet jusqu'au Rhône, tournerait à gauche Quai Perrache sur 250 m puis emprunterait un nouveau pont qui s'alignerait sur la Rue des Girondins. Cette hypothèse serait confrontée aux mêmes contraintes techniques que l'option précédente. Encore une fois je trouve dommage d'avoir abandonné le projet de Pont des Girondins, qui était déjà plus réel que mon autre idée de pont ci-dessus.

Terminus oriental : Part-Dieu plutôt que Jean Macé

L'un des souhaits qui ressortait majoritairement lors de la consultation sur l'ancien projet de métro E était un prolongement jusqu'à la Part-Dieu. Le projet actuel présente Jean Macé comme terminus oriental de la ligne, mettant en avant la correspondance avec le métro B. Si cet emplacement me semble acceptable temporairement, j'estime qu'il ne correspond pas à un terminus satisfaisant pour une ligne lourde dite « express », notamment dans les conditions projetées actuellement (passage via Perrache et Berthelot via les voies du T2). Je pense donc qu'il faudrait d'ores-et-déjà imaginer un prolongement à plus long terme jusqu'à la Part-Dieu. Par ailleurs, le passage par Jean Macé ne concerne pas la première de mes options évoquées plus haut. Je propose ainsi les tracés suivants sur la rive gauche du Rhône :

- Depuis le Pont Wilson : Raccordement à T1 sur la Rue Servient, terminus à Part-Dieu Vivier-Merle devant la Bibliothèque, boucle à voie unique via Bd Vivier-Merle, Rue Dr Bouchut et Rue Garibaldi.
- Depuis le Cours Suchet : Traversée du Rhône via un nouveau pont qui rejoindrait la Rue Gustave Nadaud, puis la ligne tournerait à gauche sur le Bd Yves Farge qui présente à cet endroit des caractéristiques assez larges, moyennant la suppression des places de stationnement sous les voies ferrées, puis tournerait à droite Rue Raoul Servant, croiserait l'Avenue Berthelot en restant sur la Rue Servant et desservirait Jean Macé sur le côté nord de la place. Pour rejoindre la Part-Dieu, la ligne continuerait sur la Rue Domer puis remonterait la Rue Garibaldi jusqu'à la Rue Servient et effectuerait un retournement via la même boucle décrite ci-dessus.
- Depuis Confluence : la ligne traverserait le Rhône via le nouveau Pont des Girondins, puis continuerait Rue des Girondins puis tournerait à gauche Bd Yves Farge et rejoindrait Jean Macé puis la Part-Dieu via le tracé décrit à l'option précédente.

En conclusion, je suis favorable à ce projet de TEOL dans l'ensemble, toutefois j'insiste sur la nécessité de ne pas passer par les voûtes de Perrache et le Pont Gallieni afin de ne pas faire perdre le caractère « express » de cette ligne. Conscient que ce que je propose ne sera très certainement pas retenu comme résultat final, j'espère néanmoins que SYTRAL Mobilités saura faire preuve d'anticipation et d'ambition pour préparer à des futurs prolongements ou embranchements et ne pas céder à la politique de la solution la moins chère possible. Pour cela il faudrait une bonne coordination avec les différents projets métropolitains, tels que la rive droite du Rhône, la rénovation du CELP ou les Voies Lyonnaises.

À propos de celles-ci, bien que j'aime bien le projet dans sa globalité et que j'emprunte moi-même ces voies occasionnellement, je regrette de lire dans le dossier que certains aménagements envisagés par TEOL sont contraints ou ont été écartés à cause des VL. Je pense qu'il serait préférable d'aménager celles-ci en fonction du tram et non l'inverse.

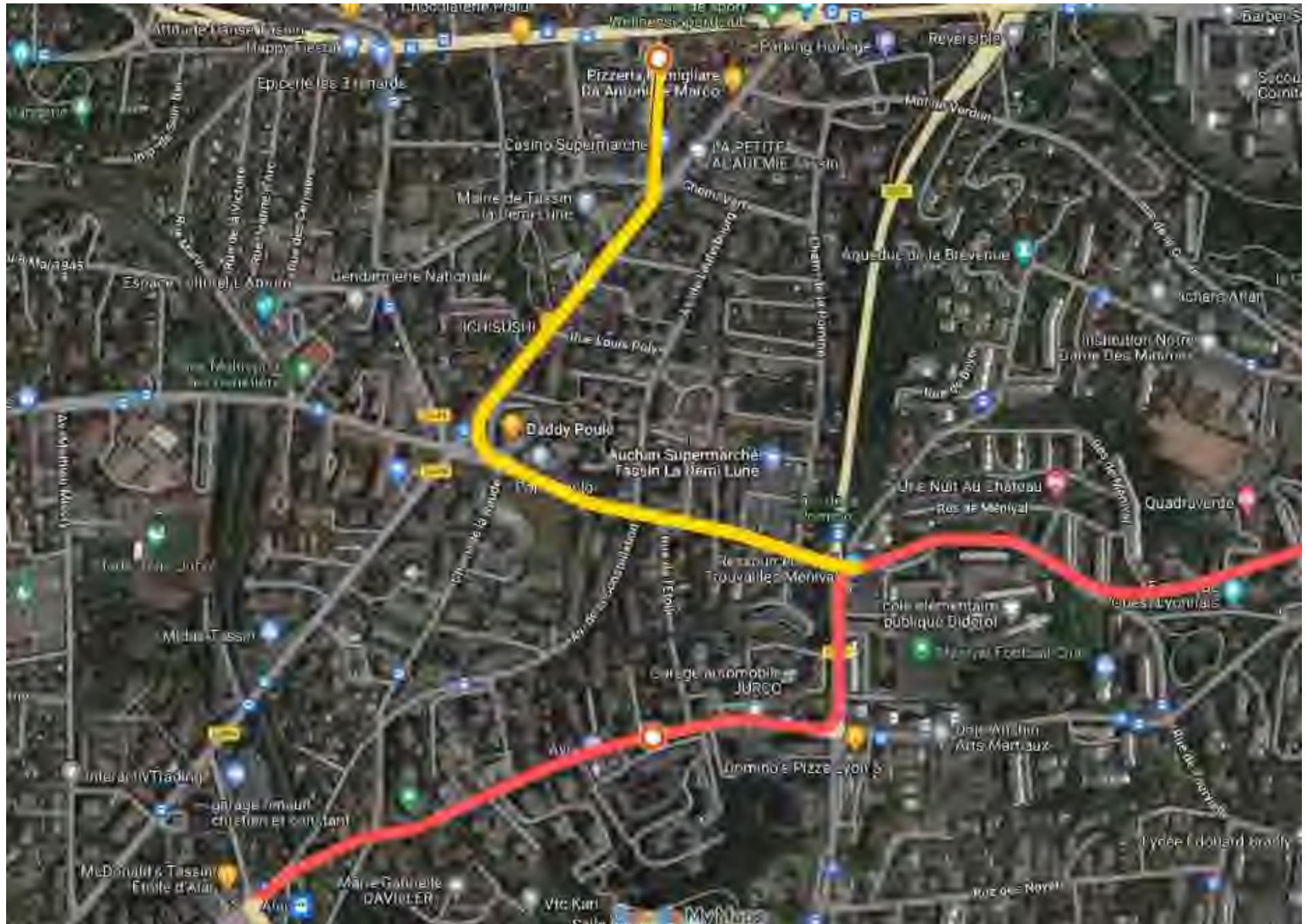
Enfin, si je dois donner mon avis uniquement sur les choix de tracés proposés dans cette concertation, mon choix se porte sur l'option A à Tassin (Joliot-Curie) et l'option Cours Suchet sur la Presqu'île, tout en réitérant mon opposition formelle à un tronc commun avec T1-T2 sur le Cours Charlemagne, Pont Gallieni et Avenue Berthelot.

Je termine avec une dernière idée beaucoup plus utopiste mais qui serait nettement plus efficace en terme de temps de trajet, efficacité et réponse à la demande : grâce à un accord entre SYTRAL Mobilités et la SNCF, la ligne TEOL se raccorderait aux voies SNCF au niveau de la gare Perrache, juste après le franchissement de la Saône, puis irait jusqu'à la Part-Dieu via les voies SNCF avec seulement Perrache et Jean Macé comme stations intermédiaires. Un jour peut-être...

Lien vers une carte récapitulant mes propositions :

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1fcfuVH537CHA0vddvpuYjU_Y_k7CQUI&usp=sharing

TEOL : DEUX BRANCHES OUEST, ALAI par JOLIOT CURIE et TASSIN CENTRE (ESPLANADE DES TUILERIES)



Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)

Expression du CIL Centre Presqu'île

28 novembre 2023

Le CIL Centre Presqu'île s'est déjà exprimé sur la desserte de l'Ouest Lyonnais par un courrier commun avec l'association Lyon Métro Transport Public en date du 12 mars 2021 (PJ). Ce courrier envisageait la réalisation d'un tramway « enterré » comme celui mis actuellement à la concertation.

Le CIL Centre Presqu'île est donc favorable au principe du projet. Dans un premier temps, celui-ci améliorera les relations de la presqu'île, et notamment Perrache, avec une partie importante des territoires de l'Ouest lyonnais.

Le CIL se prononce pour l'itinéraire via le cours Charlemagne et la rue Montrochet. La desserte des habitants, du centre commercial et du conseil régional en sera améliorée et cet itinéraire éviterait les difficultés d'insertion au carrefour Suchet/ Charlemagne sur le cours Suchet et le quai des Etroits. De plus, la nouvelle traversée de la Saône, accessible aux modes doux, permettra une meilleure desserte du nouveau quartier de Confluence pour les cyclistes (notamment en provenance de la Mulatière).

Les passagers en correspondance entre le métro A et le tramway seront beaucoup plus nombreux et les interfaces entre métro et tramway doivent être impérativement améliorées. Sauf erreur, cette question n'est pas abordée dans la documentation.

Mais le TEOL, tel qu'il est présenté n'est qu'un élément de réponse à la mobilité dans l'Ouest lyonnais, il ne sera pas suffisant notamment sur le long terme.

Tout d'abord, il importe de réserver l'avenir

- en permettant à l'infrastructure d'accueillir ultérieurement le matériel roulant (actuel ou futur) du tram train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) qui dessert Alaï
- en prenant en compte la possibilité ultérieure de traverser le Rhône par exemple par le futur pont des Girondins.

De plus, le CIL Centre Presqu'île propose que soit à nouveau prise en considération la possibilité d'augmenter les fréquences du Tram Train (TTOL) et de prolonger l'infrastructure actuelle en souterrain vers Hôtel de Ville et Part Dieu voire de se connecter avec l'infrastructure du T3 et du Rhône Express. **L'idée a été émise dès 1996 (voir carte ci-dessous), a été reprise plusieurs fois depuis les années 2000** et le CIL avait à nouveau émis cette possibilité lors de la concertation sur le métro E.

Combiné avec le TEOL, ce sont tous les secteurs de l'Ouest lyonnais qui seraient ainsi desservis et tous les Grands Lyonnais bénéficieraient d'une desserte directe Ouest/Est performante. C'est un projet qui répond à la nécessité d'attirer les habitants de la 2^{ème} couronne qui manquent de transports en commun.

Bien entendu, le coût d'une telle infrastructure est important mais il faut le comparer avec les investissements en Ile de France par la SGP (Société des Grands Projets) qui se montent à 36 milliards d'euros !!! Rapportée à la population de l'aire métropolitaine lyonnaise, cette somme serait de l'ordre de plus de 5 milliards d'euros suffisante pour mener de grands projets. **Pourquoi ne peut-on pas faire à Lyon ce qui se fait à Paris ?**

Dans l'immédiat, l'articulation entre TTOL, TEOL et tous les services TCL doit être améliorée par une vision commune entre la Région et la Métropole.

Une première phase indispensable consiste à la mise en place d'une tarification unique d'autant plus nécessaire que le TTOL est en correspondance avec le TEOL à Alaï et bien sûr le métro D à Gorge de Loup.

Le CIL Centre Presqu'île et tous les Grands Lyonnais attendent que la Région et la Métropole dépassent leurs divergences politiques pour le bien des citoyens. Une vision à long terme est nécessaire ; Il faut préserver l'avenir dans la conception du projet actuel.

Projet dès 1996 ; Tram Train prolongé de St Paul vers Hôtel de Ville Part Dieu et l'Est



ais

Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)

Expression du CIL Centre Presqu'île

28 novembre 2023

Le CIL Centre Presqu'île s'est déjà exprimé sur la desserte de l'Ouest Lyonnais par un courrier commun avec l'association Lyon Métro Transport Public en date du 12 mars 2021 (PJ). Ce courrier envisageait la réalisation d'un tramway « enterré » comme celui mis actuellement à la concertation.

Le CIL Centre Presqu'île est donc favorable au principe du projet. Dans un premier temps, celui-ci améliorera les relations de la presqu'île, et notamment Perrache, avec une partie importante des territoires de l'Ouest lyonnais.

Le CIL se prononce pour l'itinéraire via le cours Charlemagne et la rue Montrochet. La desserte des habitants, du centre commercial et du conseil régional en sera améliorée et cet itinéraire éviterait les difficultés d'insertion au carrefour Suchet/ Charlemagne sur le cours Suchet et le quai des Etroits. De plus, la nouvelle traversée de la Saône, accessible aux modes doux, permettra une meilleure desserte du nouveau quartier de Confluence pour les cyclistes (notamment en provenance de la Mulatière).

Les passagers en correspondance entre le métro A et le tramway seront beaucoup plus nombreux et les interfaces entre métro et tramway doivent être impérativement améliorées. Sauf erreur, cette question n'est pas abordée dans la documentation.

Mais le TEOL, tel qu'il est présenté n'est qu'un élément de réponse à la mobilité dans l'Ouest lyonnais, il ne sera pas suffisant notamment sur le long terme.

Tout d'abord, il importe de réserver l'avenir

- en permettant à l'infrastructure d'accueillir ultérieurement le matériel roulant (actuel ou futur) du tram train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) qui dessert Alaï
- en prenant en compte la possibilité ultérieure de traverser le Rhône par exemple par le futur pont des Girondins.

De plus, le CIL Centre Presqu'île propose que soit à nouveau prise en considération la possibilité d'augmenter les fréquences du Tram Train (TTOL) et de prolonger l'infrastructure actuelle en souterrain vers Hôtel de Ville et Part Dieu voire de se connecter avec l'infrastructure du T3 et du Rhône Express. **L'idée a été émise dès 1996 (voir carte ci-dessous), a été reprise plusieurs fois depuis les années 2000** et le CIL avait à nouveau émis cette possibilité lors de la concertation sur le métro E.

Combiné avec le TEOL, ce sont tous les secteurs de l'Ouest lyonnais qui seraient ainsi desservis et tous les Grands Lyonnais bénéficieraient d'une desserte directe Ouest/Est performante. C'est un projet qui répond à la nécessité d'attirer les habitants de la 2^{ème} couronne qui manquent de transports en commun.

Bien entendu, le coût d'une telle infrastructure est important mais il faut le comparer avec les investissements en Ile de France par la SGP (Société des Grands Projets) qui se montent à 36 milliards d'euros !!! Rapportée à la population de l'aire métropolitaine lyonnaise, cette somme serait de l'ordre de plus de 5 milliards d'euros suffisante pour mener de grands projets. **Pourquoi ne peut-on pas faire à Lyon ce qui se fait à Paris ?**

Dans l'immédiat, l'articulation entre TTOL, TEOL et tous les services TCL doit être améliorée par une vision commune entre la Région et la Métropole.

Une première phase indispensable consiste à la mise en place d'une tarification unique d'autant plus nécessaire que le TTOL est en correspondance avec le TEOL à Alaï et bien sûr le métro D à Gorge de Loup.

Le CIL Centre Presqu'île et tous les Grands Lyonnais attendent que la Région et la Métropole dépassent leurs divergences politiques pour le bien des citoyens. Une vision à long terme est nécessaire ; Il faut préserver l'avenir dans la conception du projet actuel.

Projet dès 1996 ; Tram Train prolongé de St Paul vers Hôtel de Ville Part Dieu et l'Est



ais

Dossier sur le Métro E



Pour la création d'une ligne
de métro dans l'Ouest Lyonnais

Préface

Ce dossier ici présent reflète en grande partie mes réflexions personnelles sur les projets de métro E (actuellement abandonné par l'effectif écologiste au moment de la rédaction) et de tramway express de l'ouest lyonnais. J'expose et j'explique ici mon avis sur la question de l'amélioration de la desserte de l'ouest de Lyon et des communes de la périphérie Ouest en transports en commun, en me basant sur les travaux déjà effectués sur ces projets et mon quotidien, en tant qu'habitant du quartier des Batières dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon, devant me rendre dans le centre de Lyon pour étudier, travailler, et mes loisirs en transports en commun, et ce 5 à 6 jours par semaine.

Sommaire :

Quelques notions nécessaires	3
A - Histoire des transports dans l'Ouest Lyonnais et nécessité d'un moyen de transport lourd	4
1. Histoire des transports dans l'Ouest Lyonnais	5
2. Situation actuelle	9
3. Nécessité de desservir l'ouest par un mode lourd	10
B – Le projet de Métro E et sa postérité	13
1. Genèse du projet	14
2. Présentation du projet de création de ligne E (2019)	15
3. Résultats de la concertation jusqu'aux élections (2019-2020)	16
4. Changement de majorité et hésitations sur la poursuite du projet (2020-2021)	17
5. Abandon (2021-2022)	18
C – Les alternatives proposées (par l'exécutif ou sur le net)	20
1. Téléphérique	21
2. Tramway en plusieurs branches proposé par transporturbain.fr	23
3. TEOL proposé par l'exécutif écologiste	24
D – Critique des projets de Métro E et de TEOL	25
1. Le Métro E	26
2. Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais	46
E – Notre projet	32
1. Par où passer et par quel mode ?	33
2. Alors, métro ou tramway ?	36
3. Présentation générale	37
Conclusion	40

Quelques notions nécessaires :

Transport en mode lourd : J'entends par le transport en mode lourd le rail, un mode de transport qui nécessite la construction d'une infrastructure spécifique pour circuler, en plus des infrastructures de stations où les usagers empruntent le transport. Il s'agit de rails pour le tramway et le métro, les câbles pour les télécabines, etc... Je n'inclus pas les bus ni les trolleybus ou même les sites propres car ils empruntent dans la très grande majorité des cas la chaussée déjà existante, sans aménagement conséquent.

Ouest Lyonnais : J'entends par Ouest Lyonnais les territoires situés à l'Ouest de la Saône. J'inclus alors parmi les communes de la Métropole de Lyon le 5^{ème} arrondissement de Lyon et la majeure partie du 9^{ème}, les communes de Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville, Craponne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains et Marcy l'Etoile. Ceci représente déjà environ 200 000 habitants. On peut également inclure des communes hors métropole comme Grézieu la Varenne, Brindas, Sainte-Consorce et Chaponost qui sont desservies par le réseau TCL, mais aussi La Tour de Salvagny, Lentilly, Pollionnay, Vaugneray... sans compter le « Grand Ouest Lyonnais » que l'on peut au moins étendre jusqu'à la chaîne des Monts du Lyonnais.

Calcul des temps de parcours : Pour calculer les temps de parcours, je me sers du système GPS de calcul officiel de TCL. Je ne prends pas en compte les temps d'attente pendant les correspondances, ceci étant une donnée trop variable.

A. Histoire des transports dans l'Ouest Lyonnais et nécessité d'un moyen de transport lourd



Tramway de l'ouest lyonnais (TCL) à Vaugherdy et Marson (à Saint-Jas)



Un nouveau bus TCL en service (TCL de nos jours)



Station de métro Gorge de Loup (Métro D)



Ligne 30 de l'OTL à Pôles du Jour

1. Histoire des transports dans l'ouest lyonnais

L'histoire des transports dans l'ouest lyonnais débute réellement avec l'ouverture de la ligne de Lyon Saint-Paul à Montbrison et l'ouverture de cette première gare en 1876, après bien des essais. Ces travaux ont permis de rejoindre depuis Lyon les communes de la Vallée de la Brévenne comme Saint-Bel, L'Arbresle, Lozanne, Sainte-Foy-l'Argentière, jusqu'à Montbrison, mais aussi des communes plus proches comme Tassin ou Brignais. Evoluant dans un terrain vallonné, cette ligne comprend de nombreux viaducs et tunnels.



La gare de Lyon Saint-Paul

Deux ans plus tard, le funiculaire de Saint-Jean à Saint-Just ouvre ses portes. En 1900, deux funiculaires pour rejoindre la basilique de Fourvière, depuis Saint-Jean et Saint-Paul sont inaugurés. Saint-Paul <> Fourvière sera bientôt surnommée « la ficelle des morts » car l'on montait les cercueils jusqu'à Fourvière pour ensuite les emmener au cimetière de Loyasse situé non loin.



Le funiculaire Saint-Paul <> Fourvière ou « ficelle des morts »

Une gare sera d'ailleurs construite à Saint-Just, qui servira de terminus aux lignes du Fourvière Ouest Lyonnais entre Lyon et Vaugneray et Mornant, qui ouvre quant à lui en 1886. Les lignes sont en tronc commun entre Saint-Just et le Tupinier, elles empruntent alors les côteaux de Champvert, passent par la Demi-Lune et Alaï, avant de traverser Craponne. La compagnie de chemin de fer du Fourvière Ouest Lyonnais ouvre également une ligne de tramway, jusqu'à Francheville en 1898 en passant par Point du Jour, et rachète la même année la Société anonyme du tramway de Sainte-Foy, qui exploitait un tramway entre Saint-Just et Sainte-Foy.

L'OTL n'est pas en reste car elle met en service la ligne de tramway n°5 entre Bellecour et le Pont d'Ecully en 1880. Elle sera d'ailleurs prolongée jusqu'aux Trois Renards à Tassin en 1900 et jusqu'au Méridien à Charbonnières en 1914.



Ligne 30 de l'OTL au Point du Jour



Ligne 5 de l'OTL aux Trois-Renards (Tassin-la-Demi-Lune)

Par ailleurs, elle rachète en 1911 la FOL, les trains de Vaugneray et de Mornant sont conservés, le tramway de Sainte-Foy devient ligne 29, et celui de Francheville ligne 30. Le réseau de l'OTL atteint son apogée en 1924.

Par la suite, le ferroviaire voit les fermetures et arrêts d'exploitation s'enchaîner. Entre 1935 et 1936, les lignes 29 et 30 sont remplacées par des autobus, Mornant n'est plus desservie par le train. En 1937, la ficelle des morts termine son exploitation et en 1938, la ligne 5 est totalement remplacée par des autobus. A noter que cette même année sur la ligne de Montbrison, la voie est entièrement déposée entre Montbrison et Sainte-Foy-l'Argentière. A la sortie de la guerre, la préférence est clairement à l'automobile, le tronçon entre Sainte-Foy-l'Argentière et L'Arbresle sont abandonnés, le train de Vaugneray est arrêté, et le maire Edouard Herriot s'affaire à déposer les voies des derniers tramways. Seuls les funiculaires depuis Saint-Jean subsistent, le reste des lignes de transports en commun sont exploitées en bus.



Le train de Vaugneray à Craponne

On entre dans l'époque du tout-voiture, qui voit arriver l'autoroute en plein centre de Lyon au tournant des années 70 avec le percement du tunnel de Fourvière, la construction du centre d'échanges de Perrache, mais aussi la bretelle de Tassin à l'ouest de la ville.



Tunnel autoroutier sous Fourvière

Les 3 premières lignes de métro sont inaugurées en 1978, la ligne A entre Perrache et Laurent Bonnefoy, la ligne B entre Charpennes et Part-Dieu, puis la ligne C entre Hôtel de Ville et Croix-Rousse. La construction d'une quatrième ligne sur l'axe nord-ouest sud-est, déjà inscrite au schéma directeur de développement du métro, est décidée dans les années 1980. Devant à l'origine relier le Vieux Lyon à Grange Blanche par Bellecour et sous les Cours Gambetta et Albert Thomas, le projet est étendu au sud-est jusqu'à Vénissieux, malgré des demandes des élus Brondillants d'un terminus sur leur commune, et à l'ouest vers Gorge de Loup malgré la demande de la construction d'une branche vers le Point du Jour d'une élue influente du 5^{ème} arrondissement. La ligne possède la particularité d'être creusée par un tunnelier entre Guillotière et Gorge de Loup, creusement qui ne sera pas de tout repos. A mi-construction, il est décidé d'équiper la ligne de rames automatiques, ce qui en fait le premier métro automatique à grand gabarit au monde. Après des années de retard le métro D ouvre entre Gorge de Loup et Grange Blanche en 1991, complétée jusqu'à la Gare de Vénissieux l'année suivante. La gare de Gorge de Loup accueille désormais un grand pôle multimodal, réunissant en un seul lieu une station de métro, une petite gare ferroviaire et une grand gare routière locale et régionale.



Le pôle multimodal de Gorge de Loup, terminus du Métro D de 1991 à 1997

Aujourd'hui c'est une des stations les plus fréquentées du réseau, elle accueille une vingtaine de lignes de bus très cadencées.

En 1997, la ligne D est prolongée jusqu'à Gare de Vaise, permettant de mieux capter les flux du nord-ouest et d'accompagner la rénovation urbaine du quartier de Vaise.

Nous entrons dans l'histoire récente des déplacements avec la rénovation d'une partie des lignes de Lyon Saint-Paul à Montbrison pour y faire circuler un nouveau type de matériel : le tram-train. Sous l'impulsion de la région, les travaux sont lancés en 2008 pour aboutir en 2012 à l'ouverture de liaisons quotidiennes fréquentées au quart d'heure entre Saint-Paul et Saint-Bel par Tassin et Marcy, et entre Saint-Paul et Brignais par Alaï. La fréquentation journalière espérée à 13000 voyageurs/jour n'est pas atteinte, on observe plutôt 8000 voyageurs/jour.



Tram-train de l'Ouest Lyonnais

De plus, le réseau de tarification du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais entre en concurrence frontale avec celle des TCL, la carte OURA peine également à convaincre malgré le fait qu'elle fasse (en partie) sauter ce verrou. Toutefois, une troisième liaison vers Lozanne est inaugurée. Enfin, en 2013, le SYTRAL inaugure le corridor LEOL pour Ligne Express de l'Ouest Lyonnais, avec la création d'un site propre sur l'ancienne voie du FOL à Francheville et Craponne. Les C24E et 73^E l'empruntant offrent un temps plus court pour rejoindre Gorge de Loup en s'affranchissant de quelques arrêts sur le chemin, ce qui n'enlève rien non plus à la forte fréquentation de ces lignes.



Corridor LEOL emprunté aujourd'hui par les lignes C24E et 73^E

Depuis aucun investissement dans le développement des transports à l'ouest n'a été fait, si l'on omet bien sûr les projets de Métro E, de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, et de liaison par câble.

2. Situation actuelle

Aujourd'hui, les déplacements dans l'ouest lyonnais affichent plusieurs contraintes. Situées dans une topographie complexe, les voiries sont étroites et très souvent embouteillées. En transports en commun, la ligne D du métro dessert le 9^{ème} arrondissement et offre une liaison directe avec le centre de Lyon depuis les pôles multimodaux de Gare de Vaise et Gorge de Loup. Cette dernière est le terminus de plusieurs lignes de bus TCL irriguant les communes occidentales comme Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Craponne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains... Gorge de Loup accueille 17 à 18000 voyageurs/jour. Plus au sud, Francheville et Sainte-Foy-lès Lyon sont reliées à la presqu'île par les C19 et C20. Cette dernière commune possède également des possibilités de rabattement sur la station Gare d'Oullins du métro B, l'offre sera d'ailleurs légèrement revue avec l'inauguration du prolongement jusqu'aux Hôpitaux Sud fin 2023. Le C21 quant à lui relie Perrache à Gorge de Loup par Point du Jour, Alai et le centre de Tassin. Ces lignes majeures sont complétées par d'autres lignes, assurant une desserte plus fine du territoire.



Ligne de bus C20E reliant Francheville et Bellecour par la rue Charcot

Les lignes de bus existantes, bien que structurantes pour les territoires traversés, connaissent des problèmes en raison de leur forte fréquentation. Enfin, depuis 2012, le tram-train de l'Ouest Lyonnais permet depuis la gare de Saint-Paul dans le Vieux Lyon de rejoindre Saint-Bel, Lozanne et Brignais en 3 branches par le pôle multimodal de Gorge de Loup. En heure de pointe, les trains sont cadencés au quart d'heure.

Un prolongement dans le centre de Lyon jusqu'à la Part-Dieu fut évoqué mais maintenant mis dans les cartons en raison des difficultés techniques et du coût. Ce dernier dispose d'une tarification différente des TCL car étant tributaire de la région et de la SNCF.



Parcours du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais

3. Nécessité de desservir l'ouest par un mode lourd

En regardant une carte du réseau TCL et en ayant pris connaissance du paragraphe ci-dessus, on ne peut que constater que la desserte de l'ouest en mode lourd doit faire partie des priorités du développement du réseau. Les bus sont bondés en heures de pointe, les C24, C20, 72, 73, 86 et 98, ainsi que leurs variantes express s'apparentent à des bétaillères. Il s'agit de lignes au temps de parcours long (jusqu'à 1h pour certaines) qui empruntent des axes embouteillés comme la rue du Commandant Charcot (Lyon 5^{ème} et Sainte-Foy-lès-Lyon), la rue Joliot-Curie (Lyon 5^{ème} et Tassin-la-Demi-Lune) et l'avenue du Général Brosset (Tassin-la-Demi-Lune). Clairement l'offre bus ne peut suffire à long terme au vu de la fréquentation croissante, due à l'augmentation de la population (en particulier à Tassin et à Craponne). On se retrouve alors avec des conditions pénibles pour l'habitant qui emprunte la ligne depuis son extrémité ouest, qui doit attendre une bonne demi-heure avant de rejoindre une station de métro, sans compter le nombre de passagers croissant qui monte dans le bus au fur et à mesure qu'on se rapproche de la destination, et bien sûr les aléas de la route. Ces déconvenues s'appliquent aussi pour l'habitant plus proche de Lyon qui ne trouve pas toujours place dans le bus, et qui doit en plus subir les nuisances et la pollution liées au trafic routier dans son quartier. Outre les transports en commun, les habitants peuvent se déplacer en voiture individuelle, ce qui vient aussi avec son lot de problèmes, les voiries sont étroites, bien souvent sinueuses et surchargées.



Embouteillages à Tassin-la-Demi-Lune

Prenons un exemple concret : lorsqu'il y a un problème sur l'A7 en direction de Marseille, ce qui arrive malheureusement souvent, la circulation se retrouve paralysée, et le bouchon remonte, à Confluence, puis Perrache, puis Fourvière, et peut aller jusqu'à Dardilly. La bretelle de Tassin, empruntée par plusieurs dizaines de milliers de véhicules par jour se retrouve aussi paralysée dans ce cas, et pourtant c'est un axe stratégique pour les voitures certes, mais également pour les bus qui la parcourent pour aller à Gorge de Loup.



Embouteillages dans le centre de Lyon au niveau de Perrache

Gorge de Loup, justement, pôle multimodal aujourd'hui saturé. Certains matins, l'intervalle entre deux rames de moins de 2mn de la ligne D ne suffit pas à faire monter tous les voyageurs attendant sur le quai, ce qui a pour conséquence inconfort, et parfois des incivilités. Alors lorsqu'une panne sur la ligne D survient, c'est une très grande partie de l'ouest de l'agglomération qui se retrouve paralysée. Le parking relais de Gorge de Loup se remplit rapidement le matin, trop rapidement. Le nombre de places est insuffisant.



Gorge de Loup un matin d'octobre 2022, lors d'un incident sur le Métro D occasionnant une perturbation du trafic.

La réhabilitation des lignes jusqu'à Saint-Bel, Lozanne et Brignais depuis Lyon Saint-Paul n'ont pu guère améliorer la situation, avec une fréquentation de faible ampleur, malgré un temps de parcours satisfaisant et un investissement de 300 millions d'euros de la part de la région. Ce décalage dont est victime le tram train de l'ouest lyonnais peut selon moi être expliqué par plusieurs raisons : la première et pas des moindres, est une intégration tarifaire inexistante avec le réseau TCL, qui provoque une concurrence entre les deux réseaux. Les TCL dépendent du SYTRAL et le tram train de la SNCF. Comprenez que si j'habite dans une commune desservie à la fois par une ligne de bus TCL et par le TTOL, je suis gagnant à prendre le bus et en restant sur la même tarification si je veux rejoindre le centre de Lyon.

Une autre issue est son parcours, les gares et haltes desservies ne se trouvent pas dans les zones les plus densément peuplées des communes qu'elles traversent, ce qui oblige beaucoup à prendre la voiture ou à s'y rendre à pied. Le manque d'interconnexion est aussi flagrant, par exemple, plusieurs lignes de bus TCL empruntent l'avenue de la République à Tassin, à 350 mètres de la gare d'Ecully la Demi-Lune... sans la desservir. Ce n'est pas le cas pour toutes les haltes, comme par exemple à Alaï où le transfert est rapide et simple... tellement que certains voyageurs du TTOL y descendent pour prendre le bus jusqu'à Gorge de Loup. Le temps de parcours d'une ligne de bus équivaut celui du TTOL entre Alaï et Gorge de Loup (pour le peu qu'il n'y ait pas d'embouteillages !). Le même constat de non-praticité peut être établi pour le terminus du tram train, Lyon Saint-Paul, que l'on peut considérer comme une véritable enclave en plein centre de Lyon, ne donnant correspondance qu'à des lignes de bus... du réseau TCL ! En bref, le TTOL n'offre qu'une seule connexion à des lignes fortes dans Lyon même : Gorge de Loup, dont la fréquentation du TTOL viendra au mieux augmenter la saturation de ce pôle.



Ici la distance entre la gare d'Ecully la Demi-Lune (TTOL) et de l'arrêt de bus Demi-Lune Vauboin, Desservi par les lignes de bus TCL 55, 73, 86, 98 et C21. Ces deux points sont distants de seulement 350m, Soit 5 minutes de marche à pied.

B. Le projet de Métro E et sa postérité



Hypothèses de tracés du Métro E soumis à concertation en 2019



Réunion publique lors de la concertation pour le projet de Métro E



Les quatre projets d'extension du réseau métro discutés lors de la Grande Consultation Métro en 2021



Différents élus de l'Ouest Lyonnais se mobilisant contre l'éventuel abandon du Métro E

1. Genèse du projet

En 2014, lors des élections municipales, le candidat UMP Michel HAVARD propose la création d'une ligne de métro entre Bellecour et Part-Dieu. Le maire sortant, Gérard COLLOMB propose lui la création d'une ligne de métro dans l'ouest Lyonnais à travers le 5^{ème} arrondissement, depuis Vieux Lyon, et jusqu'au quartier périphérique d'Alai à Tassin-la-Demi-Lune.



Michel HAVARD, candidat UMP aux élections municipales de Lyon de 2014

COLLOMB remporte les élections, mais fait face à des accusations de démagogie dans le but de s'assurer les voix de l'ouest. Des études de faisabilité, des sondages géotechniques sont réalisés entre 2016 et 2017, et plusieurs scénarios de tracé sont étudiés.



Gérard COLLOMB, maire PS puis LREM de Lyon de 2001 à 2020

En mars 2018, la présidente du SYTRAL Fouziya BOUZERDA, et le président de la Métropole de Lyon David KIMELFELD, présentent le projet de création de la ligne E du métro Lyonnais.

La CNDP est saisie par le SYTRAL en juillet 2018 et deux garants sont nommés : Lucien BRIAND et Jean-Claude RUYSSCHAERT. La concertation préalable aura lieu de mars à mai 2019, en consultation avec les habitants via des réunions publiques, pour déterminer le tracé parmi les variantes proposées et l'emplacement des stations. Une plateforme en ligne sera également mise en place pour permettre aux habitants de faire part de leurs avis et suggestions.

2. Présentation du projet de création de ligne E (2019)

La concertation préalable sur le projet de création du métro E dans l'ouest lyonnais débute alors le 4 mars 2019. Une plateforme interactive est mise en ligne, 30 rencontres auprès des habitants sont prévues ainsi que des réunions publiques jusqu'au 6 mai 2019, dans le but pour les habitants de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Le métro E d'après le SYTRAL vise à répondre à 4 objectifs :

- Améliorer la desserte en commun de l'ouest de l'agglomération
- Accompagner l'évolution urbaine des secteurs desservis
- Réduire la part de la voiture individuelle dans un secteur embouteillé et surchargé afin d'améliorer la qualité de l'air
- Améliorer le cadre de vie en offrant une mobilité adaptée et des espaces de vie apaisés

Deux scénarios de terminus en presqu'île sont proposés depuis Alaï : Bellecour (correspondance métro A et D) ou Hôtel de Ville Louis Pradel (correspondance métro A et C).

Entre les deux terminus, l'implantation d'une station dans le secteur de Constellation, ou deux stations à Libération et Ménival sont soumis à concertation. Point du Jour est desservi dans tous les scénarios. Plus à l'est, les habitants doivent s'exprimer sur l'implantation d'une station à Sainte-Irénée, ou bien à Trion, proche de la station Saint-Just, terminus de la ligne de funiculaire F1. L'implantation d'une station dans le quartier de Saint-Paul, au nord du Vieux Lyon est proposée avec le scénario terminus Hôtel de Ville. Tout scénario prévoit un temps de parcours total de la ligne en 10 minutes maximum, contre 30 à 40 minutes en bus ou voiture. Le SYTRAL promet un temps de parcours jusqu'à la gare Part Dieu et au quartier de Confluence en moins de 35 minutes contre près d'1 heure en voiture. La fréquentation attendue est de 45 000 à 75 000 voyageurs par jour.



Schéma de concertation sur la création du Métro E en 2019 présenté par le SYTRAL

Le SYTRAL justifie le choix du mode métro par sa puissance et sa capacité, adaptées au relief des territoires traversés. En effet, entre la presqu'île et le plateau du 5^{ème}, la pente connaît une inclinaison de 12%. Grâce à son roulement sur pneus et la puissance de ses moteurs, le métro peut gravir des pentes de 10%, et ainsi rejoindre des stations peu profondes. Etant souterrain, le métro s'affranchit des encombrements de surface en préservant les voiries existantes. Toujours selon le SYTRAL, le tramway ne peut répondre à ces exigences, franchissant difficilement des pentes supérieures à 7% et, étant en surface, est soumis à l'é étroitesse des voiries existantes. Moins capacitaire, il ne pourrait pas supporter les flux de voyageurs attendus. De plus, le métro est un véritable outil d'accompagnement du territoire sur le long terme. La fréquentation moyenne par station par jour à l'ouverture prévue de la ligne en 2030 est de 10 000 voyageurs/jour, à peu près équivalente à celle de l'extension de la ligne D à Vaise en 1997 (12 000 voyageurs/jour), et à plus du double de la fréquentation par station du réseau de tramway de l'agglomération. Le métro est alors considéré comme une véritable solution de mobilité durable et de report modal.

5 réunions publiques en présence des élus locaux, des garants de la CNDP, et des organisateurs du projet ont lieu, à Lyon, Tassin-la-Demi-Lune et Francheville. Ce sont des centaines d'habitants, venant de toute l'agglomération qui participent à la concertation, tous très concernés par le sujet.

3. Résultats de la concertation jusqu'aux élections (2019-2020)

A la fin de la concertation, les garants rendent leur rapport, et le projet est en globalité approuvé par les habitants. Le tracé Alaï-Libération-Ménival-Point du Jour-Sainte Irénée-Bellecour est retenu. Des perspectives d'extension futures se profilent également, vers Francheville Bel Air sur le site de l'ancien hôpital Antoine Charial à l'Ouest, mais aussi vers la Part-Dieu à l'Est, option vivement plébiscitée par les habitants. Fouziya BOUZERDA annonce qu'elle plaidera pour faire voter des études complémentaires en ce sens. L'enquête publique est prévue pour 2021/2022 et le début des travaux pour 2024/2025. Cependant, à l'approche de la nouvelle décennie et des élections, la majorité se divise sur un autre projet : l'anneau des sciences.



Fouziya BOUZERDA, présidente du SYTRAL de 2017 à 2020

4. Changement de majorité et hésitations sur la poursuite du projet (2020-2021)

Les élections municipales et métropolitaines de 2020 voient le parti Europe Ecologie Les Verts portés à la tête de la ville. Le nouveau maire Grégory DOUCET et le nouveau président de la métropole/président du SYTRAL Bruno BERNARD s'accordent sur le développement des transports en commun mais veulent surtout appuyer leurs efforts sur des moyens moins coûteux comme le tramway ou le Bus à Haut Niveau de Service gagnant en popularité. Le Métro E, jugé coûteux et long à réaliser, n'est donc pas la priorité.



Grégory DOUCET, maire de Lyon depuis 2020



Bruno BERNARD, président de la Métropole de Lyon et du SYTRAL depuis 2020

BERNARD annonce en même temps ne réaliser qu'un seul projet d'extension du réseau métro sous son mandat. Une pétition contre l'éventuel abandon du projet est mise en ligne par des habitants et des élus communiquent également leur soutien au projet. En décembre 2020, le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL ne comprend pas le projet de Métro E, mais un téléphérique entre Lyon et Francheville par Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière.

Une Grande Consultation Métro est organisée fin 2021 pour déterminer le prochain projet de métro pour la métropole. 4 projets sont proposés :

- Prolongement de la ligne A de La Soie à Meyzieu Z.I. (1,7 Md d'€)
- Prolongement de la ligne B de Charpennes à Rillieux Semailles (2,5 à 3 Mds d'€)
- Prolongement de la ligne D de Gare de Vaise à La Duchère (1,2 Md d'€)
- Création de la ligne E entre Alaï et Bellecour ou Part-Dieu (1,5 à 2 Mds d'€)



Les quatre projets d'extension du réseau métro présentés lors de la Grande Consultation Métro fin 2021

A l'issue de cette nouvelle concertation, les corridors B et E sont retenus, un renforcement du T3 étant préféré sur le corridor A et la création d'un tramway ou d'un BHNS sur le tracé actuel du C6 étant préféré sur le corridor D. Au même moment, la concertation sur la création d'un téléphérique urbain entre Lyon et Francheville par Sainte-Foy débute, et verra un net rejet des habitants.

5. Abandon (2021-2022)

En mars 2022, face à l'opposition farouche des habitants et de la maire de Sainte-Foy-lès-Lyon Véronique SARSELLI, le projet de téléphérique est abandonné, et le SYTRAL déclare abandonner les projets de métro et travailler sur d'autres alternatives pour la desserte de l'ouest de l'agglomération. Il en ressort la première esquisse d'une ligne de tramway semi-enterrée entre Alaï et Jean Macé, par Point du Jour et Perrache. Un pont serait créé sur la Saône et un tunnel creusé entre la rivière et le quartier de Ménival. La desserte de Libération sera soumise à concertation, tout comme le choix sera laissé entre l'implantation d'une station à Sainte-Irénée ou à Charcot Saint-Luc. Ce projet est officiellement présenté en mai 2022 et prévoit une concertation préalable fin 2023, pour une mise en service en 2031 et un coût équivalent à la moitié de celui du Métro E. Le 24 octobre 2022, le projet de Métro E est définitivement abandonné, au profit de la poursuite des études pour le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais et de la saisie de la CNDP en vue de la concertation préalable.

Une nouvelle fois des voix s'élèvent contre l'abandon du métro, Pascal CHARMOT, maire de Tassin-la-Demi-Lune, parle d'une alternative bricolée, d'un projet pansement, David KIMELFELD évoque quant à lui un projet au rabais, et Michel RANTONNET, maire de Francheville considère le projet comme encore trop flou pour justifier l'abandon du métro.



Projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais tel que présenté en 2022

C. Les alternatives proposées (par l'exécutif ou sur le net)



Projet de téléphérique entre Francheville et Lyon présenté en 2023



Projet de tram express de l'Ouest Lyonnais



Projet de tramway en plusieurs branches proposé par transporturbain.fr



Mobilisation contre le projet de téléphérique

1. Téléphérique

L'implantation d'un téléphérique urbain à Lyon est une idée qui fait son chemin depuis quelques années, s'inspirant de Medellin en Colombie et plus récemment, de Toulouse, qui évoluent autour d'obstacles naturels comme des collines et des cours d'eau. Le corridor le plus plébiscité pour ce nouveau moyen de transport relie Francheville, Sainte-Foy, et Lyon dans les secteurs de Confluence et Gerland. La construction du téléphérique a été inscrite fin 2019 sur le schéma d'évolution des TCL publié par le SYTRAL mais avait été laissé de côté par COLLOMB et son équipe, ayant le doute sur l'acceptation des habitants de ce moyen de transport qui survolerait directement leurs propriétés, et qui engagerait aussi de nombreuses expropriations. Les écologistes à leur arrivée au pouvoir en 2020 reprennent le dossier et souhaitent même en faire un axe prioritaire. Perçu comme un moyen innovant et efficace, il est peu coûteux et aurait un impact politique fort en faveur des écologistes si accepté et réalisé. Les études en vue d'une concertation préalable fin 2021 sont lancées.

Cependant, certains habitants, opposés au téléphérique, se mobilisent. L'association « Touche pas à mon ciel », à Sainte-Foy-lès-Lyon, est créée et gagne rapidement en popularité ainsi que le soutien de Véronique SARSELLI, maire LR de Sainte-Foy, en lançant une pétition et un site internet. Lorsqu'en septembre 2021, le gouvernement annonce allouer une aide pour le développement des transports à Lyon. BERNARD soumet alors les dossiers du T6 Nord, T8 (jugé non prioritaire), T9, T10 et... la liaison téléphérique Francheville/Lyon qui contrairement aux autres dossiers (excepté le T8) n'a pas encore été soumis à concertation et validé par les habitants. Les voies s'élèvent contre ce choix et la non-inclusion du Métro E, en plein épisode de « La fronde des maires », en octobre 2021. La concertation débute tout de même en novembre 2021, parallèlement à la Grande Consultation Métro, dans un climat tendu.

4 fuseaux sont étudiés, depuis la Gare de Francheville, Francheville Bourg ou Taffignon :

- Par le nord de Sainte-Foy jusque Perrache ou la Place Jean Jaurès
- Par Sainte-Foy Châtelain/Centre et La Mulatière jusque Gerland
- Par le Chemin de Montray et à nouveau par La Mulatière jusque Gerland



Fuseaux étudiés pendant la concertation pour le téléphérique

Une alternative par BHNS est également proposée. La consultation dure 3 mois jusqu'en février 2022 et est garantie par la CNDP. Le dossier de concertation avance que 59 000 déplacements/jour sont effectués en voiture entre Francheville, Sainte-Foy, La Mulatière et le centre de Lyon, trajets qui peuvent prendre jusqu'à 50mn à cause du relief tourmenté et des embouteillages fréquents.

Le téléphérique s'affranchit des obstacles en surface, certes, mais au prix de nombreuses acquisitions foncières et d'un impact fort sur l'environnement, à cause des pylônes gourmands en espace et hauts de plusieurs dizaines de mètres. Un temps de parcours total de 25 à 30 minutes est espéré avec une fréquentation de 20 000 voyageurs/jour. D'ailleurs, l'alternative en BHNS sur ce corridor surprend et pose question. Les bus du réseau pâtitent déjà en heures de pointe des voiries étroites et des embouteillages, le réaménagement de ces mêmes voies ne garantit pas un temps de trajet équivalent au téléphérique, mais un impact foncier important et une congestion de la circulation.

Si Véronique SARSELLI (Sainte-Foy-lès-Lyon), Véronique DECHAMPS (La Mulatière) et Pierre OLIVER (2^{ème} arrondissement de Lyon) démontrent leur opposition au projet, à l'image de nombreux habitants, la position du maire de Francheville Michel RANTONNET est plus nuancée, préférant y voir l'intérêt de sa commune, tout en continuant de soutenir ardemment le Métro E, considérant le téléphérique comme complémentaire au futur métro. Sur les territoires, des affiches contre le téléphérique sont placardées, « Touche pas à mon ciel » organise des événements à ciel ouvert, un référendum est même tenu à Sainte-Foy et La Mulatière, enregistrant un avis défavorable au projet à hauteur de plus de 95% parmi les votants.



Logo de l'association « Touche pas à mon ciel »



Mobilisation de l'association « Touche pas à mon ciel » sur la place Bellecour

Dans la tourmente, Jean-Charles KOHLAAS, 1^{er} vice-président du SYTRAL annonce que le projet ne se fera pas contre l'avis de élus et des habitants. Fin février 2022, les garants de la CNDP rendent leur rapport et en mars et mai 2022, à travers plusieurs communiqués, le SYTRAL annonce l'abandon du téléphérique, face aux oppositions trop nombreuses.

Annonçant également l'abandon des projets de métro présentés durant la Grande Consultation, BERNARD et KOHLAAS présentent un projet « pied-de-nez » de tramway semi-enterré sur le tracé du Métro E, qui suscitent à nouveau de vives critiques.

2. [Tramway en plusieurs branches proposé par transporturbain.fr](#)

En 2019, le Métro E suscite beaucoup d'intérêt. Les élus locaux et habitants y voient enfin une solution miracle pour rejoindre le centre de Lyon et désembouteiller leur lieu de vie. Mais le projet fait aussi face à des oppositions, jugé comme trop coûteux et disproportionné par rapport aux besoins, voire même que le projet ne contribuerait pas à diminuer la circulation automobile, ou même, l'augmenterait. L'idée d'un renfort de la fréquence du tram-train de l'ouest lyonnais, d'une intégration tarifaire au réseau TCL et du doublement du tunnel des Deux-Amants fait son chemin. Quelques sites de passionnés dont transporturbain.fr proposent quant à eux un tramway enterré sur une section du trajet en plusieurs branches depuis Perrache, vers Tassin Centre, Alaï, et Sainte-Foy Châtelain. La section enterrée serait comprise entre la Saône et la rue de la Favorite, ainsi qu'une antenne souterraine vers la rue du Commandant Charcot. Bien que moins cher, ce projet pose plusieurs problèmes :

La section enterrée au vu du relief semble bien courte, en tout cas pour rattraper un potentiel retard sur les sections en surface, certes le tramway pourra encaisser la montée mais cela reste une belle pente à franchir. Pourquoi donc l'arrêter rue de la Favorite ? Les voies sont étroites, sinueuses et facilement embouteillées, l'ajout d'un tramway ne viendrait-il pas congestionner entièrement les rues ? Que ce soit pour la circulation automobile mais aussi celle des bus ? Cela n'ira pas sans son lot important d'acquisitions foncières, comme par exemple sur la rue Joliot-Curie à l'est de Ménival ou dans le centre de Tassin.



Alternative en tramway proposée par transporturbain.fr sur CanalBlog

Si de telles procédures sont engagées, pas certain que les propriétaires et les syndicats de copropriété laisseront faire. Le risque de voir l'épisode du téléphérique se répéter est là. Un coût moins important ne justifie pas tout. De plus, la capacité du tramway pourra être atteinte très rapidement, en raison de la densification du territoire et de l'effet d'aspirateur. Le temps de trajet est beaucoup plus long pour un tramway, en ajoutant à cela la cohue à la surface avec les voitures et bus qui pourront causer des retards. Sur le long terme, cette solution n'est pas viable.

3. TEOL proposé par l'exécutif écologiste

En 2022, en remplacement du projet de Métro E et grâce à une étude effectuée par Egis Rail en 2017, le SYTRAL présente le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, raccourci en TEOL qui viendrait desservir le 5^{ème} arrondissement de Lyon et Tassin-la-Demi-Lune. La particularité de ce tramway est qu'il comporte une section enterrée sur 3km. La ligne débiterait son parcours à Alai vers Ménival, avec la possibilité de desservir Libération. Ensuite à Ménival, le tramway s'enfoncerait sous terre en desservant Point du Jour en station souterraine donc. Ensuite, le choix devra être fait entre desservir Sainte-Irénée ou Charcot Saint-Luc, avant de sortir de la colline de Fourvière et de franchir la Saône sur un nouveau pont. TEOL emprunterait alors les voies du T2 passant par Perrache (correspondance Métro A, T1,T2 et gare SNCF) jusqu'à Jean Macé (correspondance Métro B, T2 et gare SNCF).

Le projet se précise en juillet 2023 : l'option Sainte-Irénée est définitivement abandonnée en raison de la trop grande difficulté technique pour construire la station (50m sous terre). A l'Est, le choix sera donné entre un passage Cours Suchet ou un passage plus au Sud rue Montrochet pour desservir le quartier de Confluence pour ensuite rejoindre Perrache et Jean Macé. A l'Ouest du tracé, pour la partie en surface entre Ménival et Alai, un tracé direct est proposé par l'avenue Eisenhower et la rue Joliot-Curie, ou un passage par l'avenue du Général Brosset, l'avenue Charles de Gaulle et le chemin de la Raude pour desservir Libération. Alai et Confluence pourraient être liés en 15 minutes, Point du Jour et Perrache en 10. Estimé à 800 millions d'euros, soit 2 fois moins que le Métro E, et projetant d'accueillir entre 45000 et 60000 voyageurs/jour, TEOL allie selon l'exécutif écologiste une performance en tunnel équivalente au métro, (car s'affranchissant des obstacles en surface et pouvant atteindre une vitesse de 70km/h), et la finesse du tramway en surface, qui permet de requalifier les espaces traversés à l'image de ce qui a été fait aux Etats-Unis avec le T4, l'avenue Berthelot avec le T2 ou encore la rue Servient avec le T1. Le tout bien sûr en étant mis en service plus rapidement qu'un métro, à l'horizon 2031-2032. La CNDP fut saisie par le SYTRAL fin 2022 et 3 garants ont été nommés en vue de la concertation préalable prévue pour novembre 2023. A l'issue de la concertation, le SYTRAL décidera de poursuivre le projet ou non.



Tracés soumis à concertation en novembre 2023

D. Critique des projets de Métro E et de TEOL



1. Le Métro E

Le Métro E annonçait en 2019 une fréquentation entre 45000 et 75000 voyageurs/jour, or ce chiffre est un peu juste pour un métro. La ligne B transporte 3 fois plus de voyageurs quotidiennement et les lignes A et D 4 fois plus. De plus, un terminus à Hôtel de Ville ou Bellecour est trop exigü et impliquera un report de charge sur les autres lignes de métro, ce qui en pleine presqu'île, ne serait pas idéal. Au vu de la fréquentation et de la densité des territoires, l'estimation d'1 milliard d'euros a été estimée par beaucoup comme trop élevée, en effet, le 5^{ème} arrondissement est moins dense que la presqu'île, la Croix-Rousse ou Villeurbanne. Le SYTRAL avait pour le corridor C3 préféré des bus articulés en site propre, pour une fréquentation de 60000 voyageurs/jour quasi-équivalente à celle du Métro E. Autre fait qui a pu jouer en défaveur du Métro E est son lien avec le « feu » projet de bouclage du périphérique de Lyon, l'anneau des Sciences.



Projet de bouclage Ouest du périphérique Lyonnais, nommé « Anneau des Sciences »

Gérard COLLOMB voyait les deux projets liés, imaginant la création d'un pôle multimodal à Alaï avec métro, train, parking relais et échangeur routier, dans le but d'insuffler un fort développement à l'ouest comme ce qui avait été fait à l'est. Fouziya BOUZERDA mettait elle un point d'honneur à séparer les deux projets, qui cumulés, auraient coûté 4 à 5 milliards d'euros, avec une participation quasi-nulle de l'Etat, ce qui aurait endetté la métropole sur une bonne durée. Le projet découle d'une promesse de campagne, et restera donc très politique. Aussi, la construction de la ligne en plein centre de Lyon aurait posé un problème aux nappes phréatiques, elles se situent dans le sous-sol la Presqu'île et la Part-Dieu, nichées dans des alluvions. Une nouvelle infrastructure souterraine aurait pu causer le réchauffement des ces dernières, empêchant en même temps l'écoulement des eaux de pluie, alors que chaque été, le niveau des nappes est de plus en plus bas.

2. Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais

Suite aux annonces de présentation du projet TEOL, et en particulier des cartes et des chiffres fournis, de nombreuses interrogations peuvent nous venir. En premier lieu, on ne peut que déplorer l'abandon de la desserte du quartier de Sainte-Irénée, certes avec un moindre enjeu de population que Charcot Saint-Luc, et des difficultés techniques nombreuses pour construire la station en souterrain. On promet alors à ce quartier un renfort de l'offre bus. Mais vers où ? Perrache ? La rue Charcot ? On ne le sait pas encore mais d'ores-et-déjà, le tramway ignorerait la moitié du 5^{ème}, et ne renforcerait pas une dynamique de « cohésion d'arrondissement », de liaison efficace entre tous les quartiers (le 5^{ème} souffrant déjà de sa topographie), avec une ligne qui le traverse de part en part comme le Métro B pour le 7^{ème}, le Métro D pour le 9^{ème} ou encore le Métro C pour le 4^{ème}. Le terminus à Jean Macé pose également question, quel intérêt pour les habitants de l'ouest lyonnais ?

Et quel impact sur la place Jean Macé ? Certes il permet de rejoindre la Part-Dieu en 6 minutes avec le Métro B et de se connecter à une gare TER régionale en plus du T2, mais pourquoi ne pas également aller chercher une connexion avec la ligne D, au lieu de contraindre à une correspondance supplémentaire à Bellecour ou Saxe-Gambetta, déjà surchargées.



Saxe-Gambetta, 3^{ème} station la plus fréquentée du réseau

En suivant les rails du T2, Grange Blanche bien qu'intéressante semble un compromis bien lointain, alors pourquoi ne pas réfléchir à d'autres solutions, comme construire de nouvelles voies sur la rive droite du Rhône, axe routier large et en vue d'être rénové, avec une correspondance à Bellecour (Métros A et D) ou pour encore moins de coûts, faire reprendre à TEOL le parcours du T1 jusque Part-Dieu, en rejoignant la D à Guillotière, et renforçant le corridor T1 saturé depuis des années, bien que pour cela, il faut abandonner la correspondance au Métro B.

- L'impact sur la partie en surface

De plus, il implique de mesurer l'impact sur la circulation sur la partie en surface entre Alaï et Ménival, les deux options proposées, passeront sur des voies très embouteillées le matin comme la rue Joliot Curie et l'avenue du Général Brosset. Cette première voie, bien que large, n'est qu'à 3 ou 4 voies sur une partie de sa longueur entre les Battières et Alaï, notamment à partir de l'arrêt Alaï – la Raude où la rue passe à deux voies sous le pont du chemin de fer.



L'option A obligerait donc à ce que les deux voies passent par la rue en sa totalité, et viendrait interdire à la circulation automobile la section Alaï la Raude – Piscine d'Alaï, à moins que l'on vienne « taper » dans les trottoirs et les propriétés avoisinantes. Les voitures, certes moins nombreuses et encore, cela reste à démontrer, se reporteront sur l'avenue Charles de Gaulle et du Général Brosset à Tassin. Voulant avant tout favoriser l'entente entre tous les types de mobilités, je pense qu'il ne faut pas tout bonnement bloquer la circulation automobile, ou espérer une évaporation. Nous aurons toujours besoin du véhicule individuel, ce concept ne remonte pas à l'époque du tout-voiture ou à l'invention de cette dernière. L'option B a pour avantage de se diviser en deux, sur l'avenue Charles de Gaulle et la route de Brignais, et sur le Chemin de la Raude, tout en desservant le quartier de Libération, en lien direct avec le centre de Tassin. Les travaux de la station Alaï seront moindres et le tracé impliquera moins d'acquisitions foncières... mais l'on peut craindre, peu importe l'option retenue, un report des véhicules individuels sur la voie de l'autre option. Un dernier point sur ce quartier est la construction d'un parking relais à Alaï, prévu dans le projet initial de Métro E, et qui semble plus que nécessaire si le mode tramway est conservé. En tout cas, une diminution de la circulation automobile dans le secteur ne pourra se faire sans ce parking relais, or, ce sujet n'a été qu'effleuré par les écologistes jusque-là. En dernier lieu, le débouché du tunnel soulève quelques questions à son sujet. Quel impact sur l'avenue de Ménival et la circulation ? A l'heure où se pose le problème des intrusions dans les tunnels, cela ne risque-t-il pas de faciliter la tâche de certains ? Peut-on même en plus des piétons, imaginer l'intrusion de véhicules à l'intérieur du tunnel ? Un aménagement sécurisé est impératif.

- Un argument de la densité incorrect et utilisé à tort et à travers

L'argument de la densité est incorrect, de plus que les élus écologistes se mirent derrière pour fustiger le mode métro. A titre d'exemple, le 9^{ème} arrondissement, traversé par le Métro D, a une densité de 7259 habitants/km² en 2020 (52629 habitants pour 7,25km²), qui est inférieure à celle du 5^{ème} arrondissement (49546 habitants en 2020 pour une densité de 7953/km²) ! Par quartier, la densité de Champvert-Point du Jour-Jeunet (Lyon 5^{ème}), selon le site www.kelquartier.com, surpasse celle de Champvert-Gorge de Loup (Lyon 9^{ème}) avec 8960 habitants au km² contre 7590 hab/km² (chiffres 2015). Même constat pour Ménival-Battières-La Plaine (Lyon 5^{ème}) qui équivaut Vaise-Rochecardon-Industrie (Lyon 9^{ème}) avec une densité de 6390 hab/km² face à 6590hab/km². Les zones d'implantation de stations du Métro E en 2019 correspondaient aux zones des quartiers les plus riches en commerces et emplois, comme Valmy et Gare de Vaise dans le 9^{ème} arrondissement. En effet, les habitants du 5^{ème} sont étendus sur leur quartier, mais tous les habitants de Vaise et Gorge de Loup n'habitent pas à moins de 500m du métro, ce n'est même pas le cas de la moitié des habitants ! Il y a bien sûr des lignes de bus au maillage plus fin qui viennent rabattre ces habitants sur le métro ou encore, ces derniers peuvent marcher jusqu'à la station. Quant aux études d'évolution de démographie, elles restent très imparfaites sur le long terme, en particulier pour l'ouest de l'agglomération, en témoigne l'augmentation de population ces 15-20 dernières années à Tassin-la-Demi-Lune et Craponne. D'autant plus que sur le 5^{ème} arrondissement se verra changer avec la nouvelle infrastructure de transport qui arrivera. Un meilleur accès au centre-ville permettra d'en améliorer l'accessibilité, et les prix augmenteront. On peut même imaginer un phénomène de gentrification, dans la veine de ce qu'est devenue la Croix-Rousse. En bref, le tramway attirera de nouveaux habitants et en incitera d'autres à changer leurs trajets quotidiens pour rejoindre cette nouvelle infrastructure. C'est ce qu'on appelle l'effet d'aspirateur, qui est difficilement mesurable par des études d'évolution de démographie. Pas certain qu'il y a 20 ou 25 ans, on aurait pu prévoir le boom de population du 7^{ème} arrondissement. Le quartier peut gagner un dynamisme après la construction de la ligne, en témoigne Gerland après le prolongement du Métro B, Meyzieu et Décines

après le T3, mais aussi Vaise déjà desservie par le métro et dont on perçoit le potentiel. On peut imaginer la même chose dans le 5^{ème} et à Tassin avec une ligne de métro rapide et traversante.

- Le cas d'Alaï

Du terminus, Alaï, Jean-Charles KOHLAAS disait lors de la réunion d'information sur l'évolution des transports en commun à Craponne le 29 juin dernier, que le quartier n'était pas assez dense pour un métro. En effet, l'Etoile d'Alaï c'est 3610 hab./km², mais cette station a été imaginée avant tout comme un pôle multimodal d'importance, une porte d'entrée sur Lyon, avec un parking relais et une gare routière. Or, des terminus de ligne ont été conçus avec le même objectif et implantés dans des quartiers peu denses, comme la Gare d'Oullins à la Saulaie-Clavière, qui accueille 4890hab/km² et un pôle multimodal avec une petite gare SNCF, comme à Alaï. Même constat pour le terminus du Métro D Gare de Vénissieux, les quartiers de Vénissieux Centre-Ville et Jules Guesdre ont une densité de 4800hab/km². Enfin, pour Vaulx-en-Velin La Soie, pôle multimodal important, la densité de Vaulx-en-Velin Sud n'est de seulement 1700 habitants au km² ! Alaï est deux fois plus dense. Si l'on a amené le métro jusqu'à ces quartiers, dont personne aujourd'hui ne questionne l'investissement et l'utilité, il n'y a pas lieu à ce qu'Alaï ne connaisse pas le même destin. Depuis La Soie, Bellecour n'est qu'à 15 minutes. Avec le métro depuis Alaï, ce sera à peine 10. La Part-Dieu est à 15 minutes de la Gare d'Oullins, ce sera 12 ou 13 avec la ligne E depuis Tassin.

- Une saturation certaine

En bref, TEOL connaîtra une saturation à terme, comme le T1, en particulier aux heures de pointe. TEOL ne doit pas être le seul lien entre l'ouest et le centre-ville, d'autant plus que l'intégration tarifaire du TTOL n'est pas à l'ordre du jour. La place du tramway dans l'ouest est essentielle oui, mais ne doit pas constituer le seul mode lourd. La fréquentation du Métro E entre Alaï et Part-Dieu était évaluée à 102 000 voyageurs/jour, ce qui justifie le mode métro. Bien que la fréquentation de certaines lignes de tramway avoisinent les 100 000 voyageurs/jour, cela a un impact sur le confort et la régularité des trams, ces mêmes lignes sont saturées. TEOL prévoit une fréquentation journalière de 45000 à 60000 voyageurs, estimation qui sera vite dépassée, d'autant plus qu'il n'y aura pas d'autres alternatives en transports en commun dans l'ouest à part le bus. Donc si la ligne sature, il n'y a pas d'autre solution qu'une amélioration de la fréquence, une solution qui à terme ne pourra réellement suffire. Avec le métro, on emporte plus de monde, qu'on emmène directement au centre-ville rapidement et efficacement. L'effet d'aspirateur jouera son rôle dans l'équation. Il ne faut pas négliger non plus les populations des communes plus à l'ouest comme Craponne, Brindas, Grézieu-la-Varenne ou Vaugneray, qui prendront le tramway à Alaï. Pourra-t-il les accueillir en plus des habitants de Tassin, Francheville et Lyon 5^{ème} ? Avec la forte évolution de démographie et l'impérativité de réduire les embouteillages dans ce secteur ?



- Un parcours long

Un autre point à détailler est le temps de parcours. Le SYTRAL promet pour le TEOL un temps de parcours de 15 minutes entre Alai et Confluence (pourvu que le tracé par la rue Montrochet soit retenu) et de relier Point du Jour et Perrache en 10 minutes. Il n'y a pas vraiment d'autre donnée publiée par le SYTRAL, mise à part Bruno BERNARD qui annonçait en janvier 2023 un temps de parcours total entre Alai et Jean Macé en 20 minutes, mais à l'époque où l'hypothèse du passage par Confluence n'était pas à l'ordre du jour. Alors certes, le tramway pourra atteindre sa vitesse maximale dans la partie enterrée, s'étant affranchi des obstacles en surface, mais une fois remonté, le tram devra ralentir, afin de composer avec l'environnement, les piétons et la circulation. Selon le scénario avancé par BERNARD, rallier la Part-Dieu depuis Alai prendrait environ 25 à 30 minutes (TEOL 20mn + Métro B 5mn), ce qui correspond... à la même durée qu'aujourd'hui (bus C24 13mn + Métro D 7mn + Métro B 4mn) !

Pour rejoindre Bellecour depuis Alai faisons un calcul : Enlevons le temps de parcours de Perrache à Jean Macé à TEOL qui équivaut à 5 minutes. $20 - 5 = 15$ donc Alai <> Perrache = 15 minutes. Rajoutons maintenant le temps de parcours du Métro A jusque Bellecour qui est de 2 à 3 minutes. Cela nous donne donc 17 à 18 minutes pour rejoindre Bellecour avec TEOL et le Métro A. Une nouvelles fois, il est d'ores-et-déjà possible de rejoindre ces deux points en ce même laps de temps aujourd'hui avec le bus et le Métro D (bus C24 13mn + Métro D 4mn). Certes, l'exemple de ligne de bus que j'ai pris, le C24, passe par des voies très souvent encombrées, chose dont le tramway sera exonéré, et donc théoriquement plus à même d'honorer les temps de trajet promis... mais le métro aussi. Evidemment que depuis Point du Jour le tramway fait gagner énormément de temps par rapport aux 15 à 20 minutes du C21 aujourd'hui, mais le gain de temps qu'offre le TEOL ne s'applique plus à partir de Ménival. A partir de là, on ne gagne plus de temps avec le tramway, non seulement jusqu'Alai, mais aussi lorsque l'on vient de plus loin, comme par exemple Craponne, Brindas ou Grézieu-la-Varenne. Cela risque même de créer plusieurs ruptures de charge, premièrement à Alai, entre les bus de la banlieue ouest lointaine et le tramway, puis ensuite à Perrache et Jean Macé, entre le tramway et le métro. Le Métro E quant à lui proposait des temps de parcours 2 fois plus rapide que les trajets actuels et le tramway, Alai – Bellecour serait possible en 9 minutes et Alai – Part Dieu en 12 à 13 minutes. Une telle durée permettrait non seulement de rapprocher efficacement et solidement les territoires traversés au centre de Lyon, mais aussi les communes et habitants plus à l'Ouest. Dernière comparaison, avec le métro il est possible de rejoindre Confluence et Jean Macé depuis Alai... en un temps égal au TEOL (Métro E 9mn + Métro A 2mn + T1 ou T2 5mn soit 15 minutes pour rallier Hôtel de Région-Montrochet, et Métro E 9mn + Métro D 3mn + Métro B 2mn soit 15 minutes, ou Métro E 13mn + Métro B 6mn soit 19 minutes pour relier Jean Macé) ! La rapidité joue un rôle clé dans l'efficacité des transports en commun, en plus de renforcer durablement leur attractivité en proposant une alternative concrète et séduisante au véhicule individuel.

- Des perspectives à courte vue

Une fois le tramway construit, quelle est la suite ? Quel futur ? Les écologistes imaginent à terme un prolongement jusque Craponne à l'Ouest, commune qui manque aussi d'alternatives à la voiture. Qu'en est-il de l'Est, après Jean Macé ? Aucune perspective n'est abordée, à part éventuellement un prolongement à Grange Blanche réutilisant les voies du T2. On pourrait aussi imaginer un prolongement jusque Feyzin sur le corridor C12, mais ce n'est qu'une hypothèse parmi d'autres. En bref, on manque de perspectives pour cette ligne. Les écologistes ont averti face au risque d'hyper-

concentration du centre en 2021, lors de la Grande Consultation Métro après la réunion sur le Métro E or, c'est exactement ce que fait TEOL. Une ligne radiale s'arrêtant dans le centre. Le Métro quant à lui, certes plus coûteux, est prolongeable à ses deux extrémités.

A l'ouest, Francheville Bel Air et Craponne sont des pistes à explorer et approfondir. A l'Est, on imagine un prolongement au-delà de la Part-Dieu vers Montchat, le centre de Bron, voire même la Porte de Alpes et Eurexpo ! Ou bien alors, pour rejoindre Vaulx-en-Velin par les Buers. Ce sont des secteurs qui ont également besoin d'un renforcement d'offres en transports en commun, ainsi, la ligne doit être pensée sur le long terme en transversale, relier l'ouest et l'est, ce qui évitera une surconcentration du centre. Une telle ligne ne doit pas être conçue uniquement pour les territoires traversés. Autrement, la division est/ouest s'en verra renforcée, et l'ouest conforté dans son rôle résidentiel, empêchant une densification de grande ampleur et par conséquent la mixité sociale.

Symboliquement, en regardant le tracé du TEOL sur une carte, il suit la « coupure » de l'autoroute et du périphérique. Il ne franchit cet obstacle qu'à Perrache, qui isole l'ouest du centre de Lyon en plus du relief. Un constat identique à la situation de la Duchère.

Pour justifier l'abandon du métro et son « infaisabilité », Jean-Charles KOHLAAS s'est exprimé lors de deux réunions publiques, à Sainte-Foy-lès-Lyon le 24 mai et à Craponne le 29 juin, sur une interdiction de construire en souterrain à l'est du Rhône, déclaration dont le rapport du comité de quartier des Provinces-Chavril peut attester pour la réunion du 24 mai, et dont je peux attester par ma présence lors de la réunion à Craponne. Ce qui in fine contraindrait le Métro E à un terminus exigü à Bellecour, et dont la fréquentation ne justifierait pas le métro selon lui. Lors du conseil d'administration du SYTRAL du 6 juillet 2023, sur ce sujet, Bruno BERNARD faisait seulement part d'un « doute », avant de balayer l'hypothèse à cause du coût prohibitif selon lui. De cette interdiction, aucune documentation n'est disponible sur le site de la Métropole, du Cerema, ou même ailleurs sur internet.

Ne peut-on donc plus construire en souterrain sous la plaine de Lyon ? Ou bien KOHLAAS aurait-il délibérément menti devant les Fidésiens et Craponnois ?

- La fin justifie-t-elle les moyens ?

En dernier lieu, le deuxième argument derrière lequel les écologistes se murent pour justifier l'abandon du métro est le coût. Il était question pour le Métro E d'un investissement de 1,5 à 2 Milliards d'euros, tandis que le TEOL serait réalisé pour un budget de 800 millions d'euros soit deux fois moins cher. Or, au vu de tous les points exposés précédemment, il est justifié en grande partie. Cette ligne a pour vocation d'être un réel investissement sur le territoire, dont la densification à moyen et long terme est certaine, et ce du 5^{ème} arrondissement jusqu'aux Monts du Lyonnais. Seul le métro pourra encaisser in fine. A nouveau, lors de la réunion d'information à Craponne de juin 2023, Jean-Charles KOHLAAS déclara : « aucun élu ne peut avoir une vision sur 40 ans », or il faudrait, il ne faut pas seulement concevoir une infrastructure que l'on empruntera dans 10 ans, mais celle que nos enfants et petits-enfants emprunteront dans 30, 40, 50 ans... Une ligne de transport rapide dans l'ouest ne viendra pas briser son développement et contribuera au rééquilibrage est-ouest de l'agglomération. Si toutefois l'on fait le tramway, « grâce » aux économies faites, pourquoi ne pas faire le prolongement jusqu'à Craponne directement ? De cette façon, le besoin de déplacement à l'ouest sera satisfait pour de nombreuses années, permettant de développer d'autres projets ailleurs dans la métropole. Mais encore cela se heurte aux arguments exposés au-dessus. Bien sûr ce projet prendra une grande partie de l'enveloppe budgétaire du SYTRAL, il faudrait alors l'étaler sur deux ou trois mandats, avec une augmentation de l'aide allouée par la métropole, mais également une aide de l'Etat, pour un projet structurant dans un secteur embouteillé, surpassant le véhicule individuel sur tous les plans, l'idée est d'éviter de reproduire le scénario de la ligne C du métro de Toulouse, que la

ville finance difficilement. Dans tous les cas, les décisions et le projet de la majorité écologiste témoignent d'un clair manque d'ambition et d'un refus d'investir.

E. Notre projet



1. Par où passer et par quel mode ?

Reprenons depuis le début. Plus haut j'ai pu critiquer le projet de Métro E présenté par l'ancienne majorité et le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, il s'agit alors ici de présenter mon projet en tirant le meilleur des deux premiers proposés. Nous voulons donc créer une infrastructure de transport en mode lourd dans l'Ouest de l'agglomération Lyonnaise pour faciliter les déplacements dans un secteur aujourd'hui embouteillé et desservi quasi-exclusivement par des lignes de bus, et qui voit en même une très forte augmentation de sa démographie, devançant même la moyenne de l'évolution de Lyon-Villeurbanne, notamment grâce à son cadre de vie agréable et son dynamisme. Cependant, ces secteurs restent éloignés du centre de Lyon, surtout à cause de sa topographie et du manque d'investissement des précédents dirigeants. Il s'agira alors de relier la banlieue Ouest au centre de Lyon. Entre les deux se trouve le 5^{ème} arrondissement, peuplé de presque 50 000 âmes, dont seul le quartier du Vieux Lyon est desservi par les modes lourds (Station Vieux Lyon – Cathédrale Saint-Jean du Métro D et la Gare Saint-Paul, terminus de toutes les lignes du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais). Le « 5^{ème} d'en haut » reste ignoré. Pourtant, le 9^{ème} arrondissement, de superficie, population et de densité quasi-équivalente, est desservi par le métro D. Presque la moitié des déplacements dans l'Ouest Lyonnais aujourd'hui se font en voiture, alors que ce n'est qu'un quart dans toute l'agglomération.

Le quartier de Point du Jour, épicecentre du 5^{ème}, est selon moi à desservir en priorité, en raison de sa densité, de sa position centrale dans l'arrondissement, du nombre de commerces, etc... La mairie se trouve aussi dans ce quartier, et de nouveaux logements sont en train d'y être construits. De plus, les axes principaux menant vers le centre de la ville (rue Joliot Curie et avenue du Point du Jour) se retrouvent vite embouteillés aux heures de pointe, surtout à cause de leur étroitesse. Ce quartier est dynamique et amené à se densifier, son développement doit être accompagné. « Point du Jour » sera alors l'invariable de la nouvelle ligne de transport.



Le quartier du Point du Jour, dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon

Pour le terminus ouest, un terminus lointain à l'image du regretté Fourvière Ouest Lyonnais comme Vaugneray, Marcy l'Etoile, ou même Thurins est à exclure car les densités trop différentes sur l'ensemble du tracé ne permettent pas de rester sur le même mode, en plus du coût prohibitif, bien qu'il serait intéressant de pouvoir les relier.

Un terminus au Tupinier ou à Craponne est une perspective intéressante car il s'agit d'un secteur plutôt dense (Craponne en totalité = environ 2500 hab./km²), et pourrait décharger les axes routiers de cette commune et de ses voisins plus proches de Lyon. Même chose pour les bus sur le corridor C24 et LEOL, la saturation de la D489 et du C24 n'est plus à

démontrer. Le coût reste néanmoins élevé pour atteindre Craponne ou le Tupinier, en particulier pour un métro. Voilà pourquoi selon moi, bien que l'enjeu de population soit là, j'aviserais de penser à un report modal plus proche de Lyon, avant bien sûr d'attacher les territoires plus à l'Ouest car il faudra le faire à terme.

La première étape serait donc un terminus proche de Lyon sur le territoire de Tassin ou de Francheville, communes saturées par la circulation automobile et jusque-là mal desservies en transports en commun, qui affichent un dynamisme et une densification forte. Ces communes possèdent des voiries plutôt étroites et des goulots d'étranglement pour la circulation automobile en raison de leur relief vallonné. Il apparaît urgent d'apaiser ces villes et d'en améliorer la qualité de l'air. Leur localisation est adéquate à l'accueil d'un report modal structurant équipé d'un parking relais qui paraît incontournable, et qui servira de « porte d'entrée de Lyon », dans le but de diminuer le nombre de véhicules entrant par l'ouest. La gare d'Ecully la Demi-Lune, les 3 Renards, Tassin Centre, ou l'Horloge sont trop denses et contraints, et obligerait à un plus gros coût + des expropriations. Francheville le Bas ou Taffignon peuvent être intéressantes mais sont plutôt lointains, et il sera ensuite plus difficile de rejoindre Craponne. Ce n'est pas là que se concentre la plus grande densité. Le quartier de Francheville Bel Air accueille le site de l'ancien hôpital Antoine Charial, que l'on pourrait transformer en plateforme de transports importante. Toutefois, le quartier est encore peu dense. Alaï est pour moi à privilégier car l'accès sera plus aisé pour les flux du nord-ouest (Charbonnières, La Tour de Salavagny, Marcy...), ce qui n'oblige pas de créer deux pôles mais un seul, bien que la perspective de prolongement sera à étudier, et qu'il permettra de faire « sauter » le goulot d'étranglement de la D489. Le quartier d'Alaï dispose déjà d'une connexion au TTOL et peut accueillir ce nouveau pôle multimodal et son parking relais. Alaï pourra capter les flux du nord-ouest (cités précédemment), du centre-ouest (Craponne / Grézieu-la-Varenne), et du sud-ouest (Francheville / Brindas...). Quartier d'avenir amené à se densifier, Alaï jouera un rôle clé dans les déplacements dans l'ouest de l'agglomération, et deviendra un vrai nœud multimodal comme La Soie, la Gare d'Oullins, ou Meyzieu Z.I. en soulageant celui de Gorge de Loup, saturé lui aussi. Il apparaîtra l'opportunité de repenser le réseau bus autour de cette station, peu importe le mode choisi.



Le quartier d'Alaï à Tassin-la-Demi-Lune et Francheville

La nouvelle ligne s'arrêtera donc à Alaï à l'ouest et passera par Point du Jour pour rejoindre le centre de Lyon. Les voiries sont plutôt étroites à partir de Ménival, et les pentes de la colline de Fourvière peuvent aller jusqu'à 12% pour descendre dans le centre de Lyon, il est donc

favorable que cette nouvelle ligne passe sous terre avant un certain point. Si l'option tramway est retenue, il devra ressortir de terre avant le centre de Lyon, en créant un nouveau pont sur la Saône.

Pour le terminus est, un terminus à l'ouest de la Saône est à écarter d'office, Gorge de Loup est un rebutoir en termes d'accessibilité au même titre que Vieux Lyon, et causerait une rupture de charge sur un Métro D déjà bien fréquenté. L'intérêt n'est pas là, une station souterraine à Vieux Lyon serait trop profonde et proche de la rivière, et l'insertion d'une sortie de tunnel semble bien difficile dans un secteur inscrit au patrimoine de l'UNESCO.

Un terminus en Presqu'île sera bien exigü, Hôtel de Ville et Cordeliers au nord manquent de place et bien qu'en correspondance avec le Métro A, créeront une rupture de charge, et obligeront à passer sous le secteur protégé du Vieux Lyon et le tunnel du Métro D, et manquent de perspectives ou induit une insertion difficile pour un tramway (ou un passage obligé par Perrache). La place Bellecour, épiceutre de Lyon en correspondance avec les Métros A et D, dispose d'espace suffisant en souterrain et en surface pour accueillir une nouvelle ligne. Cependant, comme finalement pour tout terminus entre Rhône et Saône, le risque de rupture de charge est là. Même chose pour Perrache qui offre des correspondances très intéressantes mais qui complique l'insertion d'une ligne en souterrain à cause des trémies autoroutières. Une ligne en tramway reste possible. Pour résumer, un terminus sur la rive gauche du Rhône est préférable, pour atteindre notamment le quartier de la Part-Dieu, nouveau centre de Lyon, en passant par la presqu'île, que ce soit à Bellecour par métro ou tramway, ou à Perrache par tramway. On pourra ainsi éviter une hyper-concentration du centre.

Avec un terminus à l'est du Rhône, il convient de mettre Place Guichard sur la table ou du moins de se poser la question sur sa desserte, évitant les pôles bien chargés de Part-Dieu et Saxe-Gambetta, en correspondance avec le Métro B et le T1. Pas sûr que le terminus suffise, en particulier si la ligne doit être prolongée à long terme, en plus de la rupture de charge, pour un métro ou un tramway, car le point d'intérêt, c'est bien la Part-Dieu. Si l'on reste sur le tramway depuis Perrache, on peut arriver à Jean Macé, ce que propose finalement le TEOL, mais pour quel intérêt, mise à part la correspondance au Métro B (et liaison directe avec la Part-Dieu) et au tramway T2 ? Pourrait-on imaginer un doublement du T2 ou une scission de cette ligne, pourquoi pas jusque Grange Blanche pour récupérer une correspondance avec le Métro D ? Le tram étant déjà plus lent que le métro, il voit là son temps de parcours allongé, et celui de ses utilisateurs aussi si en plus ils doivent prendre une correspondance pour arriver aux points d'intérêts principaux de Lyon. Enfin, un terminus à Part-Dieu fut très fortement plébiscité lors de la concertation préalable du Métro E, mais il est aussi atteignable en tramway depuis Bellecour (déjà relié à Perrache par le T1). La Part-Dieu est le premier quartier tertiaire français hors Ile-de-France, avec son centre commercial, sa gare autour de laquelle s'organise un pôle multimodal important, et ses immeubles de bureaux accueillant 60 000 emplois. Un déchargement du T1 par une nouvelle ligne passant par Bellecour et jusque Part-Dieu peut être intéressant et s'apparente au projet de T8 maintenant dans les cartons, et pas près d'en ressortir en se fiant aux visuels de la future rive droite du Rhône. Ou bien pour moins de coûts, cette ligne pourrait reprendre l'emprise du T1, se connectant au Métro D à Guillotière. Une liaison métro, donc par Bellecour, bien que coûteuse et comportant un risque quant au réchauffement des nappes phréatiques, offre un temps de parcours très compétitif entre les deux centres de Lyon, desserte qui aujourd'hui pose

problème et oblige à une correspondance à Saxe-Gambetta, station saturée aux heures de pointe. Il sera aussi plus aisé de prolonger le métro à l'est, qui n'est pas en reste non plus en besoins de desserte.

Depuis Alaï et Point du Jour, la future ligne, si faite en tramway, passerait idéalement par Perrache, avant de rejoindre directement Jean Macé ou rejoignant la Part-Dieu par Bellecour ou sur les rails du T1, ou un métro passant directement par Bellecour et Part-Dieu.

Entre Alaï et Point du Jour, la desserte des quartiers Libération et Ménival, très sollicitée par les habitants, coule de source. De Point du Jour à Bellecour ou Perrache, les quartiers de Trion (correspondance F1), Sainte-Irénée et Charcot vers la place Saint-Luc sont des emplacements de stations à étudier. Ensuite, la création de nouvelles stations pourra se faire le long du Rhône si l'hypothèse d'un tram jusque Bellecour est retenue.

2. Alors, métro ou tramway ?

En 2021, le métro Alaï <> Part-Dieu était estimé à 2 milliards d'euros, pour une fréquentation journalière de 102 000 voyageurs, fréquentation qui justifie le mode métro, en se rappelant du fait que la fréquentation finit toujours par augmenter avec le temps, en grande partie grâce ou à cause de l'effet d'aspirateur (exemple du T3 prévu en 2006 pour 20 000 voyageurs/jour mais qui en accueillait plus du double en 2019). Le métro est un moyen sûr, confortable et rapide de se déplacer. A l'heure actuelle, les obstacles sont le coût et la durée de construction. Néanmoins, je pense que c'est le mode adapté pour cette desserte, en plus des nombreuses perspectives de prolongement qu'il propose.



Nouvelles rames MPL16 mises en service sur la ligne B en 2022

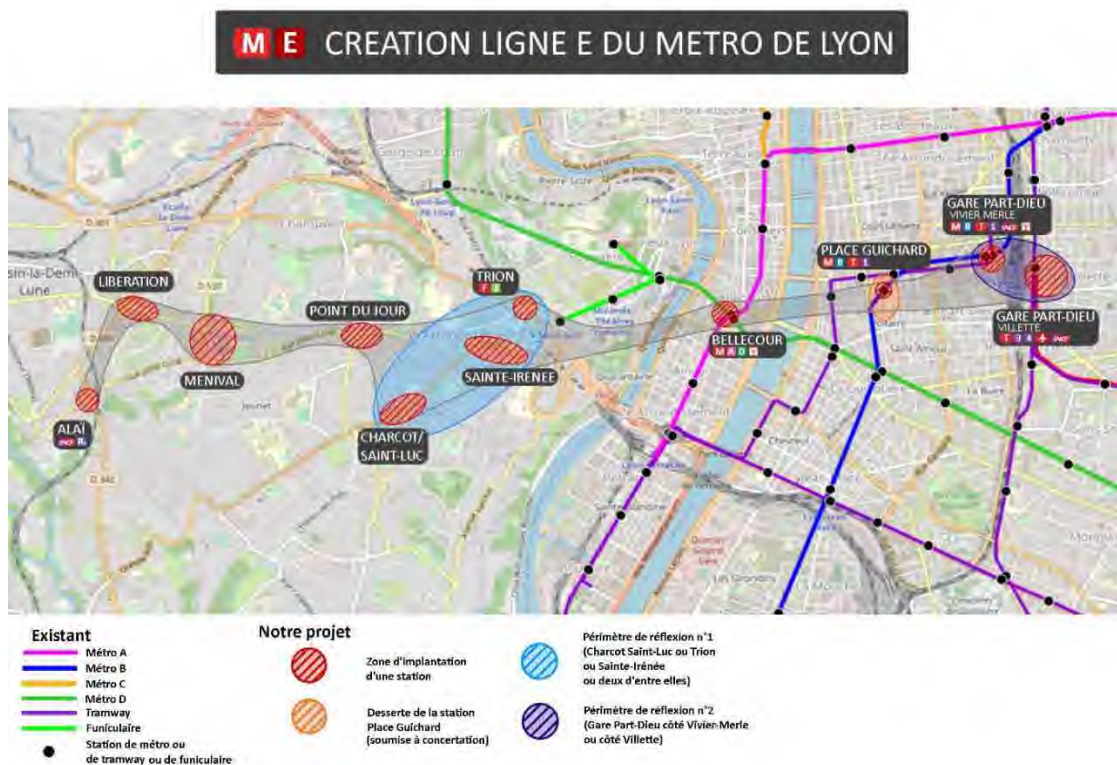
Le tramway, moins cher à réaliser et plus vite mis en service, n'en reste pas moins une prouesse technique, mais bien qu'il puisse suffire à l'instant T, ne renforcera que peu l'attractivité des territoires traversés et ne saura faire face aux évolutions démographiques de long terme. L'effet d'aspirateur n'est pas mesurable même par les scénarios optimistes d'évolution de peuplement des zones traversées ou de fréquentation de la ligne. Il est aussi beaucoup moins rapide que le métro et plus exposé aux éléments extérieurs. De plus, le contre-argument du coût est surtout motivé par la préférence parisienne du gouvernement, qui oblige les grandes villes de province à financer elles-mêmes presque totalement leurs nouvelles infrastructures.

Il y a un réel investissement à faire sur ce territoire car le métro n'a pas pour vocation de seulement desservir le 5^{ème} arrondissement et Tassin, mais bien d'accrocher Francheville, Craponne, et des communes plus lointaines pour favoriser le rabattement sur les transports

en commun dans un secteur saturé par la circulation automobile, grâce à la création d'un pôle multimodal à Alai, et en proposant une solution rapide pour accéder au centre de Lyon.

Le métro offre donc une véritable solution de mobilité à long terme pour l'ouest lyonnais.

3. Présentation générale



La création de la ligne E du métro de Lyon depuis l'ouest Lyonnais desservira le plateau du 5^{ème} arrondissement de Lyon ainsi que les communes de Tassin-la-Demi-Lune et Francheville. Le projet a pour objectif de renforcer l'offre en transports en commun dans un secteur aujourd'hui uniquement desservi par des bus et le tram-train de l'ouest lyonnais, mais également de réduire les déplacements en véhicule individuel, qui représentent la moitié des déplacements dans ce secteur, très rapidement embouteillé le matin à cause de l'étroitesse de ses rues. En limitant le nombre de voitures entrant dans Lyon par l'ouest, la qualité de l'air sera améliorée, et les grands axes de passage apaisés, tout en proposant aux habitants une solution rapide pour rejoindre le centre de Lyon.

Depuis Alai, il faudra 9 à 11 minutes pour rejoindre Bellecour, et 12 à 15 minutes pour rejoindre la gare Part-Dieu.

La ligne part du futur pôle multimodal d'Alaï (parking relais de 900 à 1000 places, nouvelle gare bus et connexion au TTOL avec un probable doublement de la voie unique) à la limite entre Tassin et Francheville pour rejoindre le carrefour Libération à Tassin-la-Demi-Lune et ses commerces, permettant de desservir également le centre et les zones les plus denses de Tassin. La ligne se poursuit à l'est vers le quartier de Ménival entre Tassin et le 5^{ème} arrondissement de Lyon, quartier de périphérie peuplé, avant d'atteindre Point du Jour, l'épicentre de l'arrondissement. Ensuite, le choix entre 3 stations sera soumis à concertation, Charcot-Saint-Luc, en lisière de Sainte-Foy-lès-Lyon, Sainte-Irénée et Trion, en correspondance avec le funiculaire F1. Les habitants pourront donner leur avis en retenant une station parmi les trois, ou bien deux d'entre elles.

Le Métro E s'engage alors sous Fourvière et sous la Saône pour rejoindre Bellecour, en correspondance avec les Métros A et D.



La station de métro « Bellecour »

La ligne passe alors sous le Rhône et le 3^{ème} arrondissement. La desserte de la Place Guichard, station du métro B, sera retenue ou non à l'issue de la concertation. Enfin, les participants pourront également s'exprimer sur l'emplacement du terminus à Part-Dieu : du côté Vivier-Merle, donnant directement accès au Métro B et au centre commercial, ou bien du côté Vilette, en correspondance avec les T3, T4 et Rhônexpress, diminuant ainsi le nombre de personnes traversant la gare, bondée aux heures de pointe.



La gare Lyon Part-Dieu, dont la rénovation s'achèvera entièrement en 2026

La ligne réglerait alors un problème pesant depuis des années dans le centre de Lyon : la desserte directe Presqu'île – Part-Dieu. La station Saxe-Gambetta s'en verra alors soulagée,

tout comme Gorge de Loup, vers laquelle convergeait la majeure partie des lignes de bus desservant l'ouest lyonnais. A propos des bus on peut alors imaginer, comme annoncé plutôt un rabattement des lignes de bus vers l'ouest plus lointain (Francheville, Craponne, Grézieu-la-Varenne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains, Chaponost, Brindas, Sainte-Consoce, Marcy-l'Etoile, La Tour de Salvagny, Vaugneray, Pollionay...) vers Alai pour ensuite rejoindre le centre de Lyon en une durée compétitive, alors que le temps de parcours du tramway équivaldrait à celui actuel du bus+métro jusque Part-Dieu et Bellecour depuis ces territoires lointains. C'est également pour ces territoires que l'on fait cette ligne, soutenue par l'évolution de sa démographie et sa densification à terme, dans laquelle le métro jouera un rôle essentiel, en renforçant le dynamisme et l'attractivité de leur cadre de vie. On peut aussi imaginer, plus proche de la ligne, des lignes de bus venant se rabattre sur les stations, les habitants du centre de Tassin pourront converger vers Libération, ceux de la Plaine et Valdo vers Ménival ou Charcot Saint-Luc et Sainte-Irénée, selon les options retenues, au même titre que les habitants de Sainte-Foy. Les habitants de Champvert pourront quant à eux se rabattre sur Point du Jour ou Trion si cette dernière option est retenue.

J'évalue sans être un expert la fréquentation de la ligne entre 100 000 et 110 000 voyageurs/jour, en me basant sur l'estimation du SYTRAL de 2021 lors de la Grande Consultation Métro. Le coût de cette nouvelle infrastructure, que j'évalue une nouvelle fois sans être expert et sans prétention entre 2 Mds et 2,5 Mds d'euros, étalé sur 2 voire 3 mandats (donc au maximum 1,25 Md ou 800M d'euros par mandat au maximum), ce qui n'empêche pas le développement d'autres projets ailleurs dans la métropole, est justifié par le besoin de faire un réel investissement sur le territoire, pour accompagner son développement et ses besoins de déplacement sur le long terme, comparé au tramway dont la capacité se verra atteinte plus facilement, avec la crainte de voir une situation similaire au T1 et au T3 se reproduire, le T1 ayant atteint la saturation à peine 10 ans après sa mise en service. De plus, la ligne est prolongeable à ses deux extrémités : à l'Ouest vers Francheville Bel Air, Craponne ou même le Tupinier, et à l'est au-delà de Part-Dieu vers Montchat, Bron, la Porte des Alpes et Eurexpo, ou bien vers les Buers et le centre de Vaulx-en-Velin.



Perspectives de prolongement du Métro E vers Bron et Saint-Priest



Perspectives de prolongements du Métro E vers les Buers et Vaulx-en-Velin

Les rames seront automatiques et identiques à celles actuelles du Métro B, avec la possibilité d'installer des portes palières dans les stations. Les stations par ailleurs, disposeront à coup sûr d'une mezzanine, comme sur la plupart de la ligne D, car étant très profondes en raison du relief (jusqu'à 40-50m de profondeur). En heures de pointe, la fréquence entre 2 rames est estimée à 4 minutes.

Une fois sur les rails, la ligne E garantira une solution durable, rapide et décarbonée de se déplacer pour les Lyonnais et les Grands Lyonnais, en attendant d'en faire une véritable transversale par ses futures extensions à l'ouest et à l'est. En espérant que ce projet ouvre la voie à d'autres, comme l'extension des autres lignes de métro, du réseau tramway, et la création d'un réseau express régional à tarification unique avec les TCL.

Conclusion

Voici donc le cheminement entier de mes réflexions sur la création d'une ligne forte dans l'Ouest Lyonnais, sur l'évolution de mon quartier et de cette partie de l'agglomération. Une nouvelles fois ceci est un document produit par un habitant passionné de transports en commun, désireux de s'impliquer dans sa ville.

Je vous remercie pour votre lecture,

Clément DROIN



Octobre 2023

Dossier sur le Métro E



Pour la création d'une ligne
de métro dans l'Ouest Lyonnais

Préface

Ce dossier ici présent reflète en grande partie mes réflexions personnelles sur les projets de métro E (actuellement abandonné par l'effectif écologiste au moment de la rédaction) et de tramway express de l'ouest lyonnais. J'expose et j'explique ici mon avis sur la question de l'amélioration de la desserte de l'ouest de Lyon et des communes de la périphérie Ouest en transports en commun, en me basant sur les travaux déjà effectués sur ces projets et mon quotidien, en tant qu'habitant du quartier des Batières dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon, devant me rendre dans le centre de Lyon pour étudier, travailler, et mes loisirs en transports en commun, et ce 5 à 6 jours par semaine.

Sommaire :

Quelques notions nécessaires	3
A - Histoire des transports dans l'Ouest Lyonnais et nécessité d'un moyen de transport lourd	4
1. Histoire des transports dans l'Ouest Lyonnais	5
2. Situation actuelle	9
3. Nécessité de desservir l'ouest par un mode lourd	10
B – Le projet de Métro E et sa postérité	13
1. Genèse du projet	14
2. Présentation du projet de création de ligne E (2019)	15
3. Résultats de la concertation jusqu'aux élections (2019-2020)	16
4. Changement de majorité et hésitations sur la poursuite du projet (2020-2021)	17
5. Abandon (2021-2022)	18
C – Les alternatives proposées (par l'exécutif ou sur le net)	20
1. Téléphérique	21
2. Tramway en plusieurs branches proposé par transporturbain.fr	23
3. TEOL proposé par l'exécutif écologiste	24
D – Critique des projets de Métro E et de TEOL	25
1. Le Métro E	26
2. Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais	46
E – Notre projet	32
1. Par où passer et par quel mode ?	33
2. Alors, métro ou tramway ?	36
3. Présentation générale	37
Conclusion	40

Quelques notions nécessaires :

Transport en mode lourd : J'entends par le transport en mode lourd le rail, un mode de transport qui nécessite la construction d'une infrastructure spécifique pour circuler, en plus des infrastructures de stations où les usagers empruntent le transport. Il s'agit de rails pour le tramway et le métro, les câbles pour les télécabines, etc... Je n'inclus pas les bus ni les trolleybus ou même les sites propres car ils empruntent dans la très grande majorité des cas la chaussée déjà existante, sans aménagement conséquent.

Ouest Lyonnais : J'entends par Ouest Lyonnais les territoires situés à l'Ouest de la Saône. J'inclus alors parmi les communes de la Métropole de Lyon le 5^{ème} arrondissement de Lyon et la majeure partie du 9^{ème}, les communes de Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville, Craponne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains et Marcy l'Etoile. Ceci représente déjà environ 200 000 habitants. On peut également inclure des communes hors métropole comme Grézieu la Varenne, Brindas, Sainte-Consorce et Chaponost qui sont desservies par le réseau TCL, mais aussi La Tour de Salvagny, Lentilly, Pollionnay, Vaugneray... sans compter le « Grand Ouest Lyonnais » que l'on peut au moins étendre jusqu'à la chaîne des Monts du Lyonnais.

Calcul des temps de parcours : Pour calculer les temps de parcours, je me sers du système GPS de calcul officiel de TCL. Je ne prends pas en compte les temps d'attente pendant les correspondances, ceci étant une donnée trop variable.

A. Histoire des transports dans l'Ouest Lyonnais et nécessité d'un moyen de transport lourd



Tramway TGV à la station Vaughery et Morimont à Saint-Jas



Une ligne bus C24 en service TCL de nos jours



Station de métro Gorge de Loup (Métro D)



Ligne 30 de l'OTL à Pôles du Jour

1. Histoire des transports dans l'ouest lyonnais

L'histoire des transports dans l'ouest lyonnais débute réellement avec l'ouverture de la ligne de Lyon Saint-Paul à Montbrison et l'ouverture de cette première gare en 1876, après bien des essais. Ces travaux ont permis de rejoindre depuis Lyon les communes de la Vallée de la Brévenne comme Saint-Bel, L'Arbresle, Lozanne, Sainte-Foy-l'Argentière, jusqu'à Montbrison, mais aussi des communes plus proches comme Tassin ou Brignais. Evoluant dans un terrain vallonné, cette ligne comprend de nombreux viaducs et tunnels.



La gare de Lyon Saint-Paul

Deux ans plus tard, le funiculaire de Saint-Jean à Saint-Just ouvre ses portes. En 1900, deux funiculaires pour rejoindre la basilique de Fourvière, depuis Saint-Jean et Saint-Paul sont inaugurés. Saint-Paul <> Fourvière sera bientôt surnommée « la ficelle des morts » car l'on montait les cercueils jusqu'à Fourvière pour ensuite les emmener au cimetière de Loyasse situé non loin.



Le funiculaire Saint-Paul <> Fourvière ou « ficelle des morts »

Une gare sera d'ailleurs construite à Saint-Just, qui servira de terminus aux lignes du Fourvière Ouest Lyonnais entre Lyon et Vaugneray et Mornant, qui ouvre quant à lui en 1886. Les lignes sont en tronc commun entre Saint-Just et le Tupinier, elles empruntent alors les côteaux de Champvert, passent par la Demi-Lune et Alaï, avant de traverser Craponne. La compagnie de chemin de fer du Fourvière Ouest Lyonnais ouvre également une ligne de tramway, jusqu'à Francheville en 1898 en passant par Point du Jour, et rachète la même année la Société anonyme du tramway de Sainte-Foy, qui exploitait un tramway entre Saint-Just et Sainte-Foy.

L'OTL n'est pas en reste car elle met en service la ligne de tramway n°5 entre Bellecour et le Pont d'Ecully en 1880. Elle sera d'ailleurs prolongée jusqu'aux Trois Renards à Tassin en 1900 et jusqu'au Méridien à Charbonnières en 1914.



Ligne 30 de l'OTL au Point du Jour



Ligne 5 de l'OTL aux Trois-Renards (Tassin-la-Demi-Lune)

Par ailleurs, elle rachète en 1911 la FOL, les trains de Vaugneray et de Mornant sont conservés, le tramway de Sainte-Foy devient ligne 29, et celui de Francheville ligne 30. Le réseau de l'OTL atteint son apogée en 1924.

Par la suite, le ferroviaire voit les fermetures et arrêts d'exploitation s'enchaîner. Entre 1935 et 1936, les lignes 29 et 30 sont remplacées par des autobus, Mornant n'est plus desservie par le train. En 1937, la ficelle des morts termine son exploitation et en 1938, la ligne 5 est totalement remplacée par des autobus. A noter que cette même année sur la ligne de Montbrison, la voie est entièrement déposée entre Montbrison et Sainte-Foy-l'Argentière. A la sortie de la guerre, la préférence est clairement à l'automobile, le tronçon entre Sainte-Foy-l'Argentière et L'Arbresle sont abandonnés, le train de Vaugneray est arrêté, et le maire Edouard Herriot s'affaire à déposer les voies des derniers tramways. Seuls les funiculaires depuis Saint-Jean subsistent, le reste des lignes de transports en commun sont exploitées en bus.



Le train de Vaugneray à Craponne

On entre dans l'époque du tout-voiture, qui voit arriver l'autoroute en plein centre de Lyon au tournant des années 70 avec le percement du tunnel de Fourvière, la construction du centre d'échanges de Perrache, mais aussi la bretelle de Tassin à l'ouest de la ville.



Tunnel autoroutier sous Fourvière

Les 3 premières lignes de métro sont inaugurées en 1978, la ligne A entre Perrache et Laurent Bonneville, la ligne B entre Charpenne et Part-Dieu, puis la ligne C entre Hôtel de Ville et Croix-Rousse. La construction d'une quatrième ligne sur l'axe nord-ouest sud-est, déjà inscrite au schéma directeur de développement du métro, est décidée dans les années 1980. Devant à l'origine relier le Vieux Lyon à Grange Blanche par Bellecour et sous les Cours Gambetta et Albert Thomas, le projet est étendu au sud-est jusqu'à Vénissieux, malgré des demandes des élus Brondillants d'un terminus sur leur commune, et à l'ouest vers Gorge de Loup malgré la demande de la construction d'une branche vers le Point du Jour d'une élue influente du 5^{ème} arrondissement. La ligne possède la particularité d'être creusée par un tunnelier entre Guillotière et Gorge de Loup, creusement qui ne sera pas de tout repos. A mi-construction, il est décidé d'équiper la ligne de rames automatiques, ce qui en fait le premier métro automatique à grand gabarit au monde. Après des années de retard le métro D ouvre entre Gorge de Loup et Grange Blanche en 1991, complétée jusqu'à la Gare de Vénissieux l'année suivante. La gare de Gorge de Loup accueille désormais un grand pôle multimodal, réunissant en un seul lieu une station de métro, une petite gare ferroviaire et une grand gare routière locale et régionale.



Le pôle multimodal de Gorge de Loup, terminus du Métro D de 1991 à 1997

Aujourd'hui c'est une des stations les plus fréquentées du réseau, elle accueille une vingtaine de lignes de bus très cadencées.

En 1997, la ligne D est prolongée jusqu'à Gare de Vaise, permettant de mieux capter les flux du nord-ouest et d'accompagner la rénovation urbaine du quartier de Vaise.

Nous entrons dans l'histoire récente des déplacements avec la rénovation d'une partie des lignes de Lyon Saint-Paul à Montbrison pour y faire circuler un nouveau type de matériel : le tram-train. Sous l'impulsion de la région, les travaux sont lancés en 2008 pour aboutir en 2012 à l'ouverture de liaisons quotidiennes fréquentées au quart d'heure entre Saint-Paul et Saint-Bel par Tassin et Marcy, et entre Saint-Paul et Brignais par Alaï. La fréquentation journalière espérée à 13000 voyageurs/jour n'est pas atteinte, on observe plutôt 8000 voyageurs/jour.



Tram-train de l'Ouest Lyonnais

De plus, le réseau de tarification du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais entre en concurrence frontale avec celle des TCL, la carte OURA peine également à convaincre malgré le fait qu'elle fasse (en partie) sauter ce verrou. Toutefois, une troisième liaison vers Lozanne est inaugurée. Enfin, en 2013, le SYTRAL inaugure le corridor LEOL pour Ligne Express de l'Ouest Lyonnais, avec la création d'un site propre sur l'ancienne voie du FOL à Francheville et Craponne. Les C24E et 73^E l'empruntant offrent un temps plus court pour rejoindre Gorge de Loup en s'affranchissant de quelques arrêts sur le chemin, ce qui n'enlève rien non plus à la forte fréquentation de ces lignes.



Corridor LEOL emprunté aujourd'hui par les lignes C24E et 73^E

Depuis aucun investissement dans le développement des transports à l'ouest n'a été fait, si l'on omet bien sûr les projets de Métro E, de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, et de liaison par câble.

2. Situation actuelle

Aujourd'hui, les déplacements dans l'ouest lyonnais affichent plusieurs contraintes. Situées dans une topographie complexe, les voiries sont étroites et très souvent embouteillées. En transports en commun, la ligne D du métro dessert le 9^{ème} arrondissement et offre une liaison directe avec le centre de Lyon depuis les pôles multimodaux de Gare de Vaise et Gorge de Loup. Cette dernière est le terminus de plusieurs lignes de bus TCL irriguant les communes occidentales comme Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Craponne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains... Gorge de Loup accueille 17 à 18000 voyageurs/jour. Plus au sud, Francheville et Sainte-Foy-lès Lyon sont reliées à la presqu'île par les C19 et C20. Cette dernière commune possède également des possibilités de rabattement sur la station Gare d'Oullins du métro B, l'offre sera d'ailleurs légèrement revue avec l'inauguration du prolongement jusqu'aux Hôpitaux Sud fin 2023. Le C21 quant à lui relie Perrache à Gorge de Loup par Point du Jour, Alai et le centre de Tassin. Ces lignes majeures sont complétées par d'autres lignes, assurant une desserte plus fine du territoire.



Ligne de bus C20E reliant Francheville et Bellecour par la rue Charcot

Les lignes de bus existantes, bien que structurantes pour les territoires traversés, connaissent des problèmes en raison de leur forte fréquentation. Enfin, depuis 2012, le tram-train de l'Ouest Lyonnais permet depuis la gare de Saint-Paul dans le Vieux Lyon de rejoindre Saint-Bel, Lozanne et Brignais en 3 branches par le pôle multimodal de Gorge de Loup. En heure de pointe, les trains sont cadencés au quart d'heure.

Un prolongement dans le centre de Lyon jusqu'à la Part-Dieu fut évoqué mais maintenant mis dans les cartons en raison des difficultés techniques et du coût. Ce dernier dispose d'une tarification différente des TCL car étant tributaire de la région et de la SNCF.



Parcours du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais

3. Nécessité de desservir l'ouest par un mode lourd

En regardant une carte du réseau TCL et en ayant pris connaissance du paragraphe ci-dessus, on ne peut que constater que la desserte de l'ouest en mode lourd doit faire partie des priorités du développement du réseau. Les bus sont bondés en heures de pointe, les C24, C20, 72, 73, 86 et 98, ainsi que leurs variantes express s'apparentent à des bétaillères. Il s'agit de lignes au temps de parcours long (jusqu'à 1h pour certaines) qui empruntent des axes embouteillés comme la rue du Commandant Charcot (Lyon 5^{ème} et Sainte-Foy-lès-Lyon), la rue Joliot-Curie (Lyon 5^{ème} et Tassin-la-Demi-Lune) et l'avenue du Général Brosset (Tassin-la-Demi-Lune). Clairement l'offre bus ne peut suffire à long terme au vu de la fréquentation croissante, due à l'augmentation de la population (en particulier à Tassin et à Craponne). On se retrouve alors avec des conditions pénibles pour l'habitant qui emprunte la ligne depuis son extrémité ouest, qui doit attendre une bonne demi-heure avant de rejoindre une station de métro, sans compter le nombre de passagers croissant qui monte dans le bus au fur et à mesure qu'on se rapproche de la destination, et bien sûr les aléas de la route. Ces déconvenues s'appliquent aussi pour l'habitant plus proche de Lyon qui ne trouve pas toujours place dans le bus, et qui doit en plus subir les nuisances et la pollution liées au trafic routier dans son quartier. Outre les transports en commun, les habitants peuvent se déplacer en voiture individuelle, ce qui vient aussi avec son lot de problèmes, les voiries sont étroites, bien souvent sinueuses et surchargées.



Embouteillages à Tassin-la-Demi-Lune

Prenons un exemple concret : lorsqu'il y a un problème sur l'A7 en direction de Marseille, ce qui arrive malheureusement souvent, la circulation se retrouve paralysée, et le bouchon remonte, à Confluence, puis Perrache, puis Fourvière, et peut aller jusqu'à Dardilly. La bretelle de Tassin, empruntée par plusieurs dizaines de milliers de véhicules par jour se retrouve aussi paralysée dans ce cas, et pourtant c'est un axe stratégique pour les voitures certes, mais également pour les bus qui la parcourent pour aller à Gorge de Loup.



Embouteillages dans le centre de Lyon au niveau de Perrache

Gorge de Loup, justement, pôle multimodal aujourd'hui saturé. Certains matins, l'intervalle entre deux rames de moins de 2mn de la ligne D ne suffit pas à faire monter tous les voyageurs attendant sur le quai, ce qui a pour conséquence inconfort, et parfois des incivilités. Alors lorsqu'une panne sur la ligne D survient, c'est une très grande partie de l'ouest de l'agglomération qui se retrouve paralysée. Le parking relais de Gorge de Loup se remplit rapidement le matin, trop rapidement. Le nombre de places est insuffisant.



Gorge de Loup un matin d'octobre 2022, lors d'un incident sur le Métro D occasionnant une perturbation du trafic.

La réhabilitation des lignes jusqu'à Saint-Bel, Lozanne et Brignais depuis Lyon Saint-Paul n'ont pu guère améliorer la situation, avec une fréquentation de faible ampleur, malgré un temps de parcours satisfaisant et un investissement de 300 millions d'euros de la part de la région. Ce décalage dont est victime le tram train de l'ouest lyonnais peut selon moi être expliqué par plusieurs raisons : la première et pas des moindres, est une intégration tarifaire inexistante avec le réseau TCL, qui provoque une concurrence entre les deux réseaux. Les TCL dépendent du SYTRAL et le tram train de la SNCF. Comprenez que si j'habite dans une commune desservie à la fois par une ligne de bus TCL et par le TTOL, je suis gagnant à prendre le bus et en restant sur la même tarification si je veux rejoindre le centre de Lyon.

Une autre issue est son parcours, les gares et haltes desservies ne se trouvent pas dans les zones les plus densément peuplées des communes qu'elles traversent, ce qui oblige beaucoup à prendre la voiture ou à s'y rendre à pied. Le manque d'interconnexion est aussi flagrant, par exemple, plusieurs lignes de bus TCL empruntent l'avenue de la République à Tassin, à 350 mètres de la gare d'Ecully la Demi-Lune... sans la desservir. Ce n'est pas le cas pour toutes les haltes, comme par exemple à Alaï où le transfert est rapide et simple... tellement que certains voyageurs du TTOL y descendent pour prendre le bus jusqu'à Gorge de Loup. Le temps de parcours d'une ligne de bus équivaut celui du TTOL entre Alaï et Gorge de Loup (pour le peu qu'il n'y ait pas d'embouteillages !). Le même constat de non-praticité peut être établi pour le terminus du tram train, Lyon Saint-Paul, que l'on peut considérer comme une véritable enclave en plein centre de Lyon, ne donnant correspondance qu'à des lignes de bus... du réseau TCL ! En bref, le TTOL n'offre qu'une seule connexion à des lignes fortes dans Lyon même : Gorge de Loup, dont la fréquentation du TTOL viendra au mieux augmenter la saturation de ce pôle.



Ici la distance entre la gare d'Ecully la Demi-Lune (TTOL) et de l'arrêt de bus Demi-Lune Vauboin, Desservi par les lignes de bus TCL 55, 73, 86, 98 et C21. Ces deux points sont distants de seulement 350m, Soit 5 minutes de marche à pied.

B. Le projet de Métro E et sa postérité



Hypothèses de tracés du Métro E soumis à concertation en 2019



Réunion publique lors de la concertation pour le projet de Métro E



Les quatre projets d'extension du réseau métro discutés lors de la Grande Consultation Métro en 2021



Différents élus de l'Ouest Lyonnais se mobilisant contre l'éventuel abandon du Métro E

1. Genèse du projet

En 2014, lors des élections municipales, le candidat UMP Michel HAVARD propose la création d'une ligne de métro entre Bellecour et Part-Dieu. Le maire sortant, Gérard COLLOMB propose lui la création d'une ligne de métro dans l'ouest Lyonnais à travers le 5^{ème} arrondissement, depuis Vieux Lyon, et jusqu'au quartier périphérique d'Alai à Tassin-la-Demi-Lune.



Michel HAVARD, candidat UMP aux élections municipales de Lyon de 2014

COLLOMB remporte les élections, mais fait face à des accusations de démagogie dans le but de s'assurer les voix de l'ouest. Des études de faisabilité, des sondages géotechniques sont réalisés entre 2016 et 2017, et plusieurs scénarios de tracé sont étudiés.



Gérard COLLOMB, maire PS puis LREM de Lyon de 2001 à 2020

En mars 2018, la présidente du SYTRAL Fouziya BOUZERDA, et le président de la Métropole de Lyon David KIMELFELD, présentent le projet de création de la ligne E du métro Lyonnais.

La CNDP est saisie par le SYTRAL en juillet 2018 et deux garants sont nommés : Lucien BRIAND et Jean-Claude RUYSSCHAERT. La concertation préalable aura lieu de mars à mai 2019, en consultation avec les habitants via des réunions publiques, pour déterminer le tracé parmi les variantes proposées et l'emplacement des stations. Une plateforme en ligne sera également mise en place pour permettre aux habitants de faire part de leurs avis et suggestions.

2. Présentation du projet de création de ligne E (2019)

La concertation préalable sur le projet de création du métro E dans l'ouest lyonnais débute alors le 4 mars 2019. Une plateforme interactive est mise en ligne, 30 rencontres auprès des habitants sont prévues ainsi que des réunions publiques jusqu'au 6 mai 2019, dans le but pour les habitants de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Le métro E d'après le SYTRAL vise à répondre à 4 objectifs :

- Améliorer la desserte en commun de l'ouest de l'agglomération
- Accompagner l'évolution urbaine des secteurs desservis
- Réduire la part de la voiture individuelle dans un secteur embouteillé et surchargé afin d'améliorer la qualité de l'air
- Améliorer le cadre de vie en offrant une mobilité adaptée et des espaces de vie apaisés

Deux scénarios de terminus en presqu'île sont proposés depuis Alaï : Bellecour (correspondance métro A et D) ou Hôtel de Ville Louis Pradel (correspondance métro A et C).

Entre les deux terminus, l'implantation d'une station dans le secteur de Constellation, ou deux stations à Libération et Ménival sont soumis à concertation. Point du Jour est desservi dans tous les scénarios. Plus à l'est, les habitants doivent s'exprimer sur l'implantation d'une station à Sainte-Irénée, ou bien à Trion, proche de la station Saint-Just, terminus de la ligne de funiculaire F1. L'implantation d'une station dans le quartier de Saint-Paul, au nord du Vieux Lyon est proposée avec le scénario terminus Hôtel de Ville. Tout scénario prévoit un temps de parcours total de la ligne en 10 minutes maximum, contre 30 à 40 minutes en bus ou voiture. Le SYTRAL promet un temps de parcours jusqu'à la gare Part Dieu et au quartier de Confluence en moins de 35 minutes contre près d'1 heure en voiture. La fréquentation attendue est de 45 000 à 75 000 voyageurs par jour.



Schéma de concertation sur la création du Métro E en 2019 présenté par le SYTRAL

Le SYTRAL justifie le choix du mode métro par sa puissance et sa capacité, adaptées au relief des territoires traversés. En effet, entre la presqu'île et le plateau du 5^{ème}, la pente connaît une inclinaison de 12%. Grâce à son roulement sur pneus et la puissance de ses moteurs, le métro peut gravir des pentes de 10%, et ainsi rejoindre des stations peu profondes. Etant souterrain, le métro s'affranchit des encombrements de surface en préservant les voiries existantes. Toujours selon le SYTRAL, le tramway ne peut répondre à ces exigences, franchissant difficilement des pentes supérieures à 7% et, étant en surface, est soumis à l'é étroitesse des voiries existantes. Moins capacitaire, il ne pourrait pas supporter les flux de voyageurs attendus. De plus, le métro est un véritable outil d'accompagnement du territoire sur le long terme. La fréquentation moyenne par station par jour à l'ouverture prévue de la ligne en 2030 est de 10 000 voyageurs/jour, à peu près équivalente à celle de l'extension de la ligne D à Vaise en 1997 (12 000 voyageurs/jour), et à plus du double de la fréquentation par station du réseau de tramway de l'agglomération. Le métro est alors considéré comme une véritable solution de mobilité durable et de report modal.

5 réunions publiques en présence des élus locaux, des garants de la CNDP, et des organisateurs du projet ont lieu, à Lyon, Tassin-la-Demi-Lune et Francheville. Ce sont des centaines d'habitants, venant de toute l'agglomération qui participent à la concertation, tous très concernés par le sujet.

3. Résultats de la concertation jusqu'aux élections (2019-2020)

A la fin de la concertation, les garants rendent leur rapport, et le projet est en globalité approuvé par les habitants. Le tracé Alaï-Libération-Ménival-Point du Jour-Sainte Irénée-Bellecour est retenu. Des perspectives d'extension futures se profilent également, vers Francheville Bel Air sur le site de l'ancien hôpital Antoine Charial à l'Ouest, mais aussi vers la Part-Dieu à l'Est, option vivement plébiscitée par les habitants. Fouziya BOUZERDA annonce qu'elle plaidera pour faire voter des études complémentaires en ce sens. L'enquête publique est prévue pour 2021/2022 et le début des travaux pour 2024/2025. Cependant, à l'approche de la nouvelle décennie et des élections, la majorité se divise sur un autre projet : l'anneau des sciences.



Fouziya BOUZERDA, présidente du SYTRAL de 2017 à 2020

4. Changement de majorité et hésitations sur la poursuite du projet (2020-2021)

Les élections municipales et métropolitaines de 2020 voient le parti Europe Ecologie Les Verts portés à la tête de la ville. Le nouveau maire Grégory DOUCET et le nouveau président de la métropole/président du SYTRAL Bruno BERNARD s'accordent sur le développement des transports en commun mais veulent surtout appuyer leurs efforts sur des moyens moins coûteux comme le tramway ou le Bus à Haut Niveau de Service gagnant en popularité. Le Métro E, jugé coûteux et long à réaliser, n'est donc pas la priorité.



Grégory DOUCET, maire de Lyon depuis 2020



Bruno BERNARD, président de la Métropole de Lyon et du SYTRAL depuis 2020

BERNARD annonce en même temps ne réaliser qu'un seul projet d'extension du réseau métro sous son mandat. Une pétition contre l'éventuel abandon du projet est mise en ligne par des habitants et des élus communiquent également leur soutien au projet. En décembre 2020, le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL ne comprend pas le projet de Métro E, mais un téléphérique entre Lyon et Francheville par Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière.

Une Grande Consultation Métro est organisée fin 2021 pour déterminer le prochain projet de métro pour la métropole. 4 projets sont proposés :

- Prolongement de la ligne A de La Soie à Meyzieu Z.I. (1,7 Md d'€)
- Prolongement de la ligne B de Charpennes à Rillieux Semailles (2,5 à 3 Mds d'€)
- Prolongement de la ligne D de Gare de Vaise à La Duchère (1,2 Md d'€)
- Création de la ligne E entre Alaï et Bellecour ou Part-Dieu (1,5 à 2 Mds d'€)



Les quatre projets d'extension du réseau métro présentés lors de la Grande Consultation Métro fin 2021

A l'issue de cette nouvelle concertation, les corridors B et E sont retenus, un renforcement du T3 étant préféré sur le corridor A et la création d'un tramway ou d'un BHNS sur le tracé actuel du C6 étant préféré sur le corridor D. Au même moment, la concertation sur la création d'un téléphérique urbain entre Lyon et Francheville par Sainte-Foy débute, et verra un net rejet des habitants.

5. Abandon (2021-2022)

En mars 2022, face à l'opposition farouche des habitants et de la maire de Sainte-Foy-lès-Lyon Véronique SARSELLI, le projet de téléphérique est abandonné, et le SYTRAL déclare abandonner les projets de métro et travailler sur d'autres alternatives pour la desserte de l'ouest de l'agglomération. Il en ressort la première esquisse d'une ligne de tramway semi-enterrée entre Alaï et Jean Macé, par Point du Jour et Perrache. Un pont serait créé sur la Saône et un tunnel creusé entre la rivière et le quartier de Ménival. La desserte de Libération sera soumise à concertation, tout comme le choix sera laissé entre l'implantation d'une station à Sainte-Irénée ou à Charcot Saint-Luc. Ce projet est officiellement présenté en mai 2022 et prévoit une concertation préalable fin 2023, pour une mise en service en 2031 et un coût équivalent à la moitié de celui du Métro E. Le 24 octobre 2022, le projet de Métro E est définitivement abandonné, au profit de la poursuite des études pour le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais et de la saisie de la CNDP en vue de la concertation préalable.

Une nouvelle fois des voix s'élèvent contre l'abandon du métro, Pascal CHARMOT, maire de Tassin-la-Demi-Lune, parle d'une alternative bricolée, d'un projet pansement, David KIMELFELD évoque quant à lui un projet au rabais, et Michel RANTONNET, maire de Francheville considère le projet comme encore trop flou pour justifier l'abandon du métro.



Projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais tel que présenté en 2022

C. Les alternatives proposées (par l'exécutif ou sur le net)



Projet de téléphérique entre Francheville et Lyon présenté en 2023



Projet de tramway express de l'Ouest Lyonnais



Projet de tramway en plusieurs branches proposé par transporturbain.fr



Mobilisation contre le projet de téléphérique

1. Téléphérique

L'implantation d'un téléphérique urbain à Lyon est une idée qui fait son chemin depuis quelques années, s'inspirant de Medellin en Colombie et plus récemment, de Toulouse, qui évoluent autour d'obstacles naturels comme des collines et des cours d'eau. Le corridor le plus plébiscité pour ce nouveau moyen de transport relie Francheville, Sainte-Foy, et Lyon dans les secteurs de Confluence et Gerland. La construction du téléphérique a été inscrite fin 2019 sur le schéma d'évolution des TCL publié par le SYTRAL mais avait été laissé de côté par COLLOMB et son équipe, ayant le doute sur l'acceptation des habitants de ce moyen de transport qui survolerait directement leurs propriétés, et qui engagerait aussi de nombreuses expropriations. Les écologistes à leur arrivée au pouvoir en 2020 reprennent le dossier et souhaitent même en faire un axe prioritaire. Perçu comme un moyen innovant et efficace, il est peu coûteux et aurait un impact politique fort en faveur des écologistes si accepté et réalisé. Les études en vue d'une concertation préalable fin 2021 sont lancées.

Cependant, certains habitants, opposés au téléphérique, se mobilisent. L'association « Touche pas à mon ciel », à Sainte-Foy-lès-Lyon, est créée et gagne rapidement en popularité ainsi que le soutien de Véronique SARSELLI, maire LR de Sainte-Foy, en lançant une pétition et un site internet. Lorsqu'en septembre 2021, le gouvernement annonce allouer une aide pour le développement des transports à Lyon. BERNARD soumet alors les dossiers du T6 Nord, T8 (jugé non prioritaire), T9, T10 et... la liaison téléphérique Francheville/Lyon qui contrairement aux autres dossiers (excepté le T8) n'a pas encore été soumis à concertation et validé par les habitants. Les voies s'élèvent contre ce choix et la non-inclusion du Métro E, en plein épisode de « La fronde des maires », en octobre 2021. La concertation débute tout de même en novembre 2021, parallèlement à la Grande Consultation Métro, dans un climat tendu.

4 fuseaux sont étudiés, depuis la Gare de Francheville, Francheville Bourg ou Taffignon :

- Par le nord de Sainte-Foy jusque Perrache ou la Place Jean Jaurès
- Par Sainte-Foy Châtelain/Centre et La Mulatière jusque Gerland
- Par le Chemin de Montray et à nouveau par La Mulatière jusque Gerland



Fuseaux étudiés pendant la concertation pour le téléphérique

Une alternative par BHNS est également proposée. La consultation dure 3 mois jusqu'en février 2022 et est garantie par la CNDP. Le dossier de concertation avance que 59 000 déplacements/jour sont effectués en voiture entre Francheville, Sainte-Foy, La Mulatière et le centre de Lyon, trajets qui peuvent prendre jusqu'à 50mn à cause du relief tourmenté et des embouteillages fréquents.

Le téléphérique s'affranchit des obstacles en surface, certes, mais au prix de nombreuses acquisitions foncières et d'un impact fort sur l'environnement, à cause des pylônes gourmands en espace et hauts de plusieurs dizaines de mètres. Un temps de parcours total de 25 à 30 minutes est espéré avec une fréquentation de 20 000 voyageurs/jour. D'ailleurs, l'alternative en BHNS sur ce corridor surprend et pose question. Les bus du réseau pâtitent déjà en heures de pointe des voiries étroites et des embouteillages, le réaménagement de ces mêmes voies ne garantit pas un temps de trajet équivalent au téléphérique, mais un impact foncier important et une congestion de la circulation.

Si Véronique SARSELLI (Sainte-Foy-lès-Lyon), Véronique DECHAMPS (La Mulatière) et Pierre OLIVER (2^{ème} arrondissement de Lyon) démontrent leur opposition au projet, à l'image de nombreux habitants, la position du maire de Francheville Michel RANTONNET est plus nuancée, préférant y voir l'intérêt de sa commune, tout en continuant de soutenir ardemment le Métro E, considérant le téléphérique comme complémentaire au futur métro. Sur les territoires, des affiches contre le téléphérique sont placardées, « Touche pas à mon ciel » organise des événements à ciel ouvert, un référendum est même tenu à Sainte-Foy et La Mulatière, enregistrant un avis défavorable au projet à hauteur de plus de 95% parmi les votants.



Logo de l'association « Touche pas à mon ciel »



Mobilisation de l'association « Touche pas à mon ciel » sur la place Bellecour

Dans la tourmente, Jean-Charles KOHLAAS, 1^{er} vice-président du SYTRAL annonce que le projet ne se fera pas contre l'avis de élus et des habitants. Fin février 2022, les garants de la CNDP rendent leur rapport et en mars et mai 2022, à travers plusieurs communiqués, le SYTRAL annonce l'abandon du téléphérique, face aux oppositions trop nombreuses.

Annonçant également l'abandon des projets de métro présentés durant la Grande Consultation, BERNARD et KOHLAAS présentent un projet « pied-de-nez » de tramway semi-enterré sur le tracé du Métro E, qui suscitent à nouveau de vives critiques.

2. Tramway en plusieurs branches proposé par transporturbain.fr

En 2019, le Métro E suscite beaucoup d'intérêt. Les élus locaux et habitants y voient enfin une solution miracle pour rejoindre le centre de Lyon et désembouteiller leur lieu de vie. Mais le projet fait aussi face à des oppositions, jugé comme trop coûteux et disproportionné par rapport aux besoins, voire même que le projet ne contribuerait pas à diminuer la circulation automobile, ou même, l'augmenterait. L'idée d'un renfort de la fréquence du tram-train de l'ouest lyonnais, d'une intégration tarifaire au réseau TCL et du doublement du tunnel des Deux-Amants fait son chemin. Quelques sites de passionnés dont transporturbain.fr proposent quant à eux un tramway enterré sur une section du trajet en plusieurs branches depuis Perrache, vers Tassin Centre, Alaï, et Sainte-Foy Châtelain. La section enterrée serait comprise entre la Saône et la rue de la Favorite, ainsi qu'une antenne souterraine vers la rue du Commandant Charcot. Bien que moins cher, ce projet pose plusieurs problèmes :

La section enterrée au vu du relief semble bien courte, en tout cas pour rattraper un potentiel retard sur les sections en surface, certes le tramway pourra encaisser la montée mais cela reste une belle pente à franchir. Pourquoi donc l'arrêter rue de la Favorite ? Les voies sont étroites, sinueuses et facilement embouteillées, l'ajout d'un tramway ne viendrait-il pas congestionner entièrement les rues ? Que ce soit pour la circulation automobile mais aussi celle des bus ? Cela n'ira pas sans son lot important d'acquisitions foncières, comme par exemple sur la rue Joliot-Curie à l'est de Ménival ou dans le centre de Tassin.



Alternative en tramway proposée par transporturbain.fr sur CanalBlog

Si de telles procédures sont engagées, pas certain que les propriétaires et les syndicats de copropriété laisseront faire. Le risque de voir l'épisode du téléphérique se répéter est là. Un coût moins important ne justifie pas tout. De plus, la capacité du tramway pourra être atteinte très rapidement, en raison de la densification du territoire et de l'effet d'aspirateur. Le temps de trajet est beaucoup plus long pour un tramway, en ajoutant à cela la cohue à la surface avec les voitures et bus qui pourront causer des retards. Sur le long terme, cette solution n'est pas viable.

3. TEOL proposé par l'exécutif écologiste

En 2022, en remplacement du projet de Métro E et grâce à une étude effectuée par Egis Rail en 2017, le SYTRAL présente le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, raccourci en TEOL qui viendrait desservir le 5^{ème} arrondissement de Lyon et Tassin-la-Demi-Lune. La particularité de ce tramway est qu'il comporte une section enterrée sur 3km. La ligne débiterait son parcours à Alaï vers Ménival, avec la possibilité de desservir Libération. Ensuite à Ménival, le tramway s'enfoncerait sous terre en desservant Point du Jour en station souterraine donc. Ensuite, le choix devra être fait entre desservir Sainte-Irénée ou Charcot Saint-Luc, avant de sortir de la colline de Fourvière et de franchir la Saône sur un nouveau pont. TEOL emprunterait alors les voies du T2 passant par Perrache (correspondance Métro A, T1,T2 et gare SNCF) jusqu'à Jean Macé (correspondance Métro B, T2 et gare SNCF).

Le projet se précise en juillet 2023 : l'option Sainte-Irénée est définitivement abandonnée en raison de la trop grande difficulté technique pour construire la station (50m sous terre). A l'Est, le choix sera donné entre un passage Cours Suchet ou un passage plus au Sud rue Montrochet pour desservir le quartier de Confluence pour ensuite rejoindre Perrache et Jean Macé. A l'Ouest du tracé, pour la partie en surface entre Ménival et Alaï, un tracé direct est proposé par l'avenue Eisenhower et la rue Joliot-Curie, ou un passage par l'avenue du Général Brosset, l'avenue Charles de Gaulle et le chemin de la Raude pour desservir Libération. Alaï et Confluence pourraient être liés en 15 minutes, Point du Jour et Perrache en 10. Estimé à 800 millions d'euros, soit 2 fois moins que le Métro E, et projetant d'accueillir entre 45000 et 60000 voyageurs/jour, TEOL allie selon l'exécutif écologiste une performance en tunnel équivalente au métro, (car s'affranchissant des obstacles en surface et pouvant atteindre une vitesse de 70km/h), et la finesse du tramway en surface, qui permet de requalifier les espaces traversés à l'image de ce qui a été fait aux Etats-Unis avec le T4, l'avenue Berthelot avec le T2 ou encore la rue Servient avec le T1. Le tout bien sûr en étant mis en service plus rapidement qu'un métro, à l'horizon 2031-2032. La CNDP fut saisie par le SYTRAL fin 2022 et 3 garants ont été nommés en vue de la concertation préalable prévue pour novembre 2023. A l'issue de la concertation, le SYTRAL décidera de poursuivre le projet ou non.



Tracés soumis à concertation en novembre 2023

D. Critique des projets de Métro E et de TEOL



1. Le Métro E

Le Métro E annonçait en 2019 une fréquentation entre 45000 et 75000 voyageurs/jour, or ce chiffre est un peu juste pour un métro. La ligne B transporte 3 fois plus de voyageurs quotidiennement et les lignes A et D 4 fois plus. De plus, un terminus à Hôtel de Ville ou Bellecour est trop exigü et impliquera un report de charge sur les autres lignes de métro, ce qui en pleine presqu'île, ne serait pas idéal. Au vu de la fréquentation et de la densité des territoires, l'estimation d'1 milliard d'euros a été estimée par beaucoup comme trop élevée, en effet, le 5^{ème} arrondissement est moins dense que la presqu'île, la Croix-Rousse ou Villeurbanne. Le SYTRAL avait pour le corridor C3 préféré des bus articulés en site propre, pour une fréquentation de 60000 voyageurs/jour quasi-équivalente à celle du Métro E. Autre fait qui a pu jouer en défaveur du Métro E est son lien avec le « feu » projet de bouclage du périphérique de Lyon, l'anneau des Sciences.



Projet de bouclage Ouest du périphérique Lyonnais, nommé « Anneau des Sciences »

Gérard COLLOMB voyait les deux projets liés, imaginant la création d'un pôle multimodal à Alaï avec métro, train, parking relais et échangeur routier, dans le but d'insuffler un fort développement à l'ouest comme ce qui avait été fait à l'est. Fouziya BOUZERDA mettait elle un point d'honneur à séparer les deux projets, qui cumulés, auraient coûté 4 à 5 milliards d'euros, avec une participation quasi-nulle de l'Etat, ce qui aurait endetté la métropole sur une bonne durée. Le projet découle d'une promesse de campagne, et restera donc très politique. Aussi, la construction de la ligne en plein centre de Lyon aurait posé un problème aux nappes phréatiques, elles se situent dans le sous-sol la Presqu'île et la Part-Dieu, nichées dans des alluvions. Une nouvelle infrastructure souterraine aurait pu causer le réchauffement des ces dernières, empêchant en même temps l'écoulement des eaux de pluie, alors que chaque été, le niveau des nappes est de plus en plus bas.

2. Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais

Suite aux annonces de présentation du projet TEOL, et en particulier des cartes et des chiffres fournis, de nombreuses interrogations peuvent nous venir. En premier lieu, on ne peut que déplorer l'abandon de la desserte du quartier de Sainte-Irénée, certes avec un moindre enjeu de population que Charcot Saint-Luc, et des difficultés techniques nombreuses pour construire la station en souterrain. On promet alors à ce quartier un renfort de l'offre bus. Mais vers où ? Perrache ? La rue Charcot ? On ne le sait pas encore mais d'ores-et-déjà, le tramway ignorerait la moitié du 5^{ème}, et ne renforcerait pas une dynamique de « cohésion d'arrondissement », de liaison efficace entre tous les quartiers (le 5^{ème} souffrant déjà de sa topographie), avec une ligne qui le traverse de part en part comme le Métro B pour le 7^{ème}, le Métro D pour le 9^{ème} ou encore le Métro C pour le 4^{ème}. Le terminus à Jean Macé pose également question, quel intérêt pour les habitants de l'ouest lyonnais ?

Et quel impact sur la place Jean Macé ? Certes il permet de rejoindre la Part-Dieu en 6 minutes avec le Métro B et de se connecter à une gare TER régionale en plus du T2, mais pourquoi ne pas également aller chercher une connexion avec la ligne D, au lieu de contraindre à une correspondance supplémentaire à Bellecour ou Saxe-Gambetta, déjà surchargées.



Saxe-Gambetta, 3^{ème} station la plus fréquentée du réseau

En suivant les rails du T2, Grange Blanche bien qu'intéressante semble un compromis bien lointain, alors pourquoi ne pas réfléchir à d'autres solutions, comme construire de nouvelles voies sur la rive droite du Rhône, axe routier large et en vue d'être rénové, avec une correspondance à Bellecour (Métros A et D) ou pour encore moins de coûts, faire reprendre à TEOL le parcours du T1 jusque Part-Dieu, en rejoignant la D à Guillotière, et renforçant le corridor T1 saturé depuis des années, bien que pour cela, il faut abandonner la correspondance au Métro B.

- L'impact sur la partie en surface

De plus, il implique de mesurer l'impact sur la circulation sur la partie en surface entre Alaï et Ménival, les deux options proposées, passeront sur des voies très embouteillées le matin comme la rue Joliot Curie et l'avenue du Général Brosset. Cette première voie, bien que large, n'est qu'à 3 ou 4 voies sur une partie de sa longueur entre les Battières et Alaï, notamment à partir de l'arrêt Alaï – la Raude où la rue passe à deux voies sous le pont du chemin de fer.



L'option A obligerait donc à ce que les deux voies passent par la rue en sa totalité, et viendrait interdire à la circulation automobile la section Alaï la Raude – Piscine d'Alaï, à moins que l'on vienne « taper » dans les trottoirs et les propriétés avoisinantes. Les voitures, certes moins nombreuses et encore, cela reste à démontrer, se reporteront sur l'avenue Charles de Gaulle et du Général Brosset à Tassin. Voulant avant tout favoriser l'entente entre tous les types de mobilités, je pense qu'il ne faut pas tout bonnement bloquer la circulation automobile, ou espérer une évaporation. Nous aurons toujours besoin du véhicule individuel, ce concept ne remonte pas à l'époque du tout-voiture ou à l'invention de cette dernière. L'option B a pour avantage de se diviser en deux, sur l'avenue Charles de Gaulle et la route de Brignais, et sur le Chemin de la Raude, tout en desservant le quartier de Libération, en lien direct avec le centre de Tassin. Les travaux de la station Alaï seront moindres et le tracé impliquera moins d'acquisitions foncières... mais l'on peut craindre, peu importe l'option retenue, un report des véhicules individuels sur la voie de l'autre option. Un dernier point sur ce quartier est la construction d'un parking relais à Alaï, prévu dans le projet initial de Métro E, et qui semble plus que nécessaire si le mode tramway est conservé. En tout cas, une diminution de la circulation automobile dans le secteur ne pourra se faire sans ce parking relais, or, ce sujet n'a été qu'effleuré par les écologistes jusque-là. En dernier lieu, le débouché du tunnel soulève quelques questions à son sujet. Quel impact sur l'avenue de Ménival et la circulation ? A l'heure où se pose le problème des intrusions dans les tunnels, cela ne risque-t-il pas de faciliter la tâche de certains ? Peut-on même en plus des piétons, imaginer l'intrusion de véhicules à l'intérieur du tunnel ? Un aménagement sécurisé est impératif.

- Un argument de la densité incorrect et utilisé à tort et à travers

L'argument de la densité est incorrect, de plus que les élus écologistes se mirent derrière pour fustiger le mode métro. A titre d'exemple, le 9^{ème} arrondissement, traversé par le Métro D, a une densité de 7259 habitants/km² en 2020 (52629 habitants pour 7,25km²), qui est inférieure à celle du 5^{ème} arrondissement (49546 habitants en 2020 pour une densité de 7953/km²) ! Par quartier, la densité de Champvert-Point du Jour-Jeunet (Lyon 5^{ème}), selon le site www.kelquartier.com, surpasse celle de Champvert-Gorge de Loup (Lyon 9^{ème}) avec 8960 habitants au km² contre 7590 hab/km² (chiffres 2015). Même constat pour Ménival-Battières-La Plaine (Lyon 5^{ème}) qui équivaut Vaise-Rochecardon-Industrie (Lyon 9^{ème}) avec une densité de 6390 hab/km² face à 6590hab/km². Les zones d'implantation de stations du Métro E en 2019 correspondaient aux zones des quartiers les plus riches en commerces et emplois, comme Valmy et Gare de Vaise dans le 9^{ème} arrondissement. En effet, les habitants du 5^{ème} sont étendus sur leur quartier, mais tous les habitants de Vaise et Gorge de Loup n'habitent pas à moins de 500m du métro, ce n'est même pas le cas de la moitié des habitants ! Il y a bien sûr des lignes de bus au maillage plus fin qui viennent rabattre ces habitants sur le métro ou encore, ces derniers peuvent marcher jusqu'à la station. Quant aux études d'évolution de démographie, elles restent très imparfaites sur le long terme, en particulier pour l'ouest de l'agglomération, en témoigne l'augmentation de population ces 15-20 dernières années à Tassin-la-Demi-Lune et Craponne. D'autant plus que sur le 5^{ème} arrondissement se verra changer avec la nouvelle infrastructure de transport qui arrivera. Un meilleur accès au centre-ville permettra d'en améliorer l'accessibilité, et les prix augmenteront. On peut même imaginer un phénomène de gentrification, dans la veine de ce qu'est devenue la Croix-Rousse. En bref, le tramway attirera de nouveaux habitants et en incitera d'autres à changer leurs trajets quotidiens pour rejoindre cette nouvelle infrastructure. C'est ce qu'on appelle l'effet d'aspirateur, qui est difficilement mesurable par des études d'évolution de démographie. Pas certain qu'il y a 20 ou 25 ans, on aurait pu prévoir le boom de population du 7^{ème} arrondissement. Le quartier peut gagner un dynamisme après la construction de la ligne, en témoigne Gerland après le prolongement du Métro B, Meyzieu et Décines

après le T3, mais aussi Vaise déjà desservie par le métro et dont on perçoit le potentiel. On peut imaginer la même chose dans le 5^{ème} et à Tassin avec une ligne de métro rapide et traversante.

- Le cas d'Alaï

Du terminus, Alaï, Jean-Charles KOHLAAS disait lors de la réunion d'information sur l'évolution des transports en commun à Craponne le 29 juin dernier, que le quartier n'était pas assez dense pour un métro. En effet, l'Etoile d'Alaï c'est 3610 hab./km², mais cette station a été imaginée avant tout comme un pôle multimodal d'importance, une porte d'entrée sur Lyon, avec un parking relais et une gare routière. Or, des terminus de ligne ont été conçus avec le même objectif et implantés dans des quartiers peu denses, comme la Gare d'Oullins à la Saulaie-Clavière, qui accueille 4890hab/km² et un pôle multimodal avec une petite gare SNCF, comme à Alaï. Même constat pour le terminus du Métro D Gare de Vénissieux, les quartiers de Vénissieux Centre-Ville et Jules Guesdre ont une densité de 4800hab/km². Enfin, pour Vaulx-en-Velin La Soie, pôle multimodal important, la densité de Vaulx-en-Velin Sud n'est de seulement 1700 habitants au km² ! Alaï est deux fois plus dense. Si l'on a amené le métro jusqu'à ces quartiers, dont personne aujourd'hui ne questionne l'investissement et l'utilité, il n'y a pas lieu à ce qu'Alaï ne connaisse pas le même destin. Depuis La Soie, Bellecour n'est qu'à 15 minutes. Avec le métro depuis Alaï, ce sera à peine 10. La Part-Dieu est à 15 minutes de la Gare d'Oullins, ce sera 12 ou 13 avec la ligne E depuis Tassin.

- Une saturation certaine

En bref, TEOL connaîtra une saturation à terme, comme le T1, en particulier aux heures de pointe. TEOL ne doit pas être le seul lien entre l'ouest et le centre-ville, d'autant plus que l'intégration tarifaire du TTOL n'est pas à l'ordre du jour. La place du tramway dans l'ouest est essentielle oui, mais ne doit pas constituer le seul mode lourd. La fréquentation du Métro E entre Alaï et Part-Dieu était évaluée à 102 000 voyageurs/jour, ce qui justifie le mode métro. Bien que la fréquentation de certaines lignes de tramway avoisinent les 100 000 voyageurs/jour, cela a un impact sur le confort et la régularité des trams, ces mêmes lignes sont saturées. TEOL prévoit une fréquentation journalière de 45000 à 60000 voyageurs, estimation qui sera vite dépassée, d'autant plus qu'il n'y aura pas d'autres alternatives en transports en commun dans l'ouest à part le bus. Donc si la ligne sature, il n'y a pas d'autre solution qu'une amélioration de la fréquence, une solution qui à terme ne pourra réellement suffire. Avec le métro, on emporte plus de monde, qu'on emmène directement au centre-ville rapidement et efficacement. L'effet d'aspirateur jouera son rôle dans l'équation. Il ne faut pas négliger non plus les populations des communes plus à l'ouest comme Craponne, Brindas, Grézieu-la-Varenne ou Vaugneray, qui prendront le tramway à Alaï. Pourra-t-il les accueillir en plus des habitants de Tassin, Francheville et Lyon 5^{ème} ? Avec la forte évolution de démographie et l'impérativité de réduire les embouteillages dans ce secteur ?



- Un parcours long

Un autre point à détailler est le temps de parcours. Le SYTRAL promet pour le TEOL un temps de parcours de 15 minutes entre Alai et Confluence (pourvu que le tracé par la rue Montrochet soit retenu) et de relier Point du Jour et Perrache en 10 minutes. Il n'y a pas vraiment d'autre donnée publiée par le SYTRAL, mise à part Bruno BERNARD qui annonçait en janvier 2023 un temps de parcours total entre Alai et Jean Macé en 20 minutes, mais à l'époque où l'hypothèse du passage par Confluence n'était pas à l'ordre du jour. Alors certes, le tramway pourra atteindre sa vitesse maximale dans la partie enterrée, s'étant affranchi des obstacles en surface, mais une fois remonté, le tram devra ralentir, afin de composer avec l'environnement, les piétons et la circulation. Selon le scénario avancé par BERNARD, rallier la Part-Dieu depuis Alai prendrait environ 25 à 30 minutes (TEOL 20mn + Métro B 5mn), ce qui correspond... à la même durée qu'aujourd'hui (bus C24 13mn + Métro D 7mn + Métro B 4mn) !

Pour rejoindre Bellecour depuis Alai faisons un calcul : Enlevons le temps de parcours de Perrache à Jean Macé à TEOL qui équivaut à 5 minutes. $20 - 5 = 15$ donc Alai <> Perrache = 15 minutes. Rajoutons maintenant le temps de parcours du Métro A jusque Bellecour qui est de 2 à 3 minutes. Cela nous donne donc 17 à 18 minutes pour rejoindre Bellecour avec TEOL et le Métro A. Une nouvelles fois, il est d'ores-et-déjà possible de rejoindre ces deux points en ce même laps de temps aujourd'hui avec le bus et le Métro D (bus C24 13mn + Métro D 4mn). Certes, l'exemple de ligne de bus que j'ai pris, le C24, passe par des voies très souvent encombrées, chose dont le tramway sera exonéré, et donc théoriquement plus à même d'honorer les temps de trajet promis... mais le métro aussi. Evidemment que depuis Point du Jour le tramway fait gagner énormément de temps par rapport aux 15 à 20 minutes du C21 aujourd'hui, mais le gain de temps qu'offre le TEOL ne s'applique plus à partir de Ménival. A partir de là, on ne gagne plus de temps avec le tramway, non seulement jusqu'Alai, mais aussi lorsque l'on vient de plus loin, comme par exemple Craponne, Brindas ou Grézieu-la-Varenne. Cela risque même de créer plusieurs ruptures de charge, premièrement à Alai, entre les bus de la banlieue ouest lointaine et le tramway, puis ensuite à Perrache et Jean Macé, entre le tramway et le métro. Le Métro E quant à lui proposait des temps de parcours 2 fois plus rapide que les trajets actuels et le tramway, Alai – Bellecour serait possible en 9 minutes et Alai – Part Dieu en 12 à 13 minutes. Une telle durée permettrait non seulement de rapprocher efficacement et solidement les territoires traversés au centre de Lyon, mais aussi les communes et habitants plus à l'Ouest. Dernière comparaison, avec le métro il est possible de rejoindre Confluence et Jean Macé depuis Alai... en un temps égal au TEOL (Métro E 9mn + Métro A 2mn + T1 ou T2 5mn soit 15 minutes pour rallier Hôtel de Région-Montrochet, et Métro E 9mn + Métro D 3mn + Métro B 2mn soit 15 minutes, ou Métro E 13mn + Métro B 6mn soit 19 minutes pour relier Jean Macé) ! La rapidité joue un rôle clé dans l'efficacité des transports en commun, en plus de renforcer durablement leur attractivité en proposant une alternative concrète et séduisante au véhicule individuel.

- Des perspectives à courte vue

Une fois le tramway construit, quelle est la suite ? Quel futur ? Les écologistes imaginent à terme un prolongement jusque Craponne à l'Ouest, commune qui manque aussi d'alternatives à la voiture. Qu'en est-il de l'Est, après Jean Macé ? Aucune perspective n'est abordée, à part éventuellement un prolongement à Grange Blanche réutilisant les voies du T2. On pourrait aussi imaginer un prolongement jusque Feyzin sur le corridor C12, mais ce n'est qu'une hypothèse parmi d'autres. En bref, on manque de perspectives pour cette ligne. Les écologistes ont averti face au risque d'hyper-

concentration du centre en 2021, lors de la Grande Consultation Métro après la réunion sur le Métro E or, c'est exactement ce que fait TEOL. Une ligne radiale s'arrêtant dans le centre. Le Métro quant à lui, certes plus coûteux, est prolongeable à ses deux extrémités.

A l'ouest, Francheville Bel Air et Craponne sont des pistes à explorer et approfondir. A l'Est, on imagine un prolongement au-delà de la Part-Dieu vers Montchat, le centre de Bron, voire même la Porte de Alpes et Eurexpo ! Ou bien alors, pour rejoindre Vaulx-en-Velin par les Buers. Ce sont des secteurs qui ont également besoin d'un renforcement d'offres en transports en commun, ainsi, la ligne doit être pensée sur le long terme en transversale, relier l'ouest et l'est, ce qui évitera une surconcentration du centre. Une telle ligne ne doit pas être conçue uniquement pour les territoires traversés. Autrement, la division est/ouest s'en verra renforcée, et l'ouest conforté dans son rôle résidentiel, empêchant une densification de grande ampleur et par conséquent la mixité sociale.

Symboliquement, en regardant le tracé du TEOL sur une carte, il suit la « coupure » de l'autoroute et du périphérique. Il ne franchit cet obstacle qu'à Perrache, qui isole l'ouest du centre de Lyon en plus du relief. Un constat identique à la situation de la Duchère.

Pour justifier l'abandon du métro et son « infaisabilité », Jean-Charles KOHLAAS s'est exprimé lors de deux réunions publiques, à Sainte-Foy-lès-Lyon le 24 mai et à Craponne le 29 juin, sur une interdiction de construire en souterrain à l'est du Rhône, déclaration dont le rapport du comité de quartier des Provinces-Chavril peut attester pour la réunion du 24 mai, et dont je peux attester par ma présence lors de la réunion à Craponne. Ce qui in fine contraindrait le Métro E à un terminus exigü à Bellecour, et dont la fréquentation ne justifierait pas le métro selon lui. Lors du conseil d'administration du SYTRAL du 6 juillet 2023, sur ce sujet, Bruno BERNARD faisait seulement part d'un « doute », avant de balayer l'hypothèse à cause du coût prohibitif selon lui. De cette interdiction, aucune documentation n'est disponible sur le site de la Métropole, du Cerema, ou même ailleurs sur internet.

Ne peut-on donc plus construire en souterrain sous la plaine de Lyon ? Ou bien KOHLAAS aurait-il délibérément menti devant les Fidésiens et Craponnois ?

- La fin justifie-t-elle les moyens ?

En dernier lieu, le deuxième argument derrière lequel les écologistes se murent pour justifier l'abandon du métro est le coût. Il était question pour le Métro E d'un investissement de 1,5 à 2 Milliards d'euros, tandis que le TEOL serait réalisé pour un budget de 800 millions d'euros soit deux fois moins cher. Or, au vu de tous les points exposés précédemment, il est justifié en grande partie. Cette ligne a pour vocation d'être un réel investissement sur le territoire, dont la densification à moyen et long terme est certaine, et ce du 5^{ème} arrondissement jusqu'aux Monts du Lyonnais. Seul le métro pourra encaisser in fine. A nouveau, lors de la réunion d'information à Craponne de juin 2023, Jean-Charles KOHLAAS déclara : « aucun élu ne peut avoir une vision sur 40 ans », or il faudrait, il ne faut pas seulement concevoir une infrastructure que l'on empruntera dans 10 ans, mais celle que nos enfants et petits-enfants emprunteront dans 30, 40, 50 ans... Une ligne de transport rapide dans l'ouest ne viendra pas briser son développement et contribuera au rééquilibrage est-ouest de l'agglomération. Si toutefois l'on fait le tramway, « grâce » aux économies faites, pourquoi ne pas faire le prolongement jusqu'à Craponne directement ? De cette façon, le besoin de déplacement à l'ouest sera satisfait pour de nombreuses années, permettant de développer d'autres projets ailleurs dans la métropole. Mais encore cela se heurte aux arguments exposés au-dessus. Bien sûr ce projet prendra une grande partie de l'enveloppe budgétaire du SYTRAL, il faudrait alors l'étaler sur deux ou trois mandats, avec une augmentation de l'aide allouée par la métropole, mais également une aide de l'Etat, pour un projet structurant dans un secteur embouteillé, surpassant le véhicule individuel sur tous les plans, l'idée est d'éviter de reproduire le scénario de la ligne C du métro de Toulouse, que la

ville finance difficilement. Dans tous les cas, les décisions et le projet de la majorité écologiste témoignent d'un clair manque d'ambition et d'un refus d'investir.

E. Notre projet



1. Par où passer et par quel mode ?

Reprenons depuis le début. Plus haut j'ai pu critiquer le projet de Métro E présenté par l'ancienne majorité et le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, il s'agit alors ici de présenter mon projet en tirant le meilleur des deux premiers proposés. Nous voulons donc créer une infrastructure de transport en mode lourd dans l'Ouest de l'agglomération Lyonnaise pour faciliter les déplacements dans un secteur aujourd'hui embouteillé et desservi quasi-exclusivement par des lignes de bus, et qui voit en même une très forte augmentation de sa démographie, devançant même la moyenne de l'évolution de Lyon-Villeurbanne, notamment grâce à son cadre de vie agréable et son dynamisme. Cependant, ces secteurs restent éloignés du centre de Lyon, surtout à cause de sa topographie et du manque d'investissement des précédents dirigeants. Il s'agira alors de relier la banlieue Ouest au centre de Lyon. Entre les deux se trouve le 5^{ème} arrondissement, peuplé de presque 50 000 âmes, dont seul le quartier du Vieux Lyon est desservi par les modes lourds (Station Vieux Lyon – Cathédrale Saint-Jean du Métro D et la Gare Saint-Paul, terminus de toutes les lignes du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais). Le « 5^{ème} d'en haut » reste ignoré. Pourtant, le 9^{ème} arrondissement, de superficie, population et de densité quasi-équivalente, est desservi par le métro D. Presque la moitié des déplacements dans l'Ouest Lyonnais aujourd'hui se font en voiture, alors que ce n'est qu'un quart dans toute l'agglomération.

Le quartier de Point du Jour, épicecentre du 5^{ème}, est selon moi à desservir en priorité, en raison de sa densité, de sa position centrale dans l'arrondissement, du nombre de commerces, etc... La mairie se trouve aussi dans ce quartier, et de nouveaux logements sont en train d'y être construits. De plus, les axes principaux menant vers le centre de la ville (rue Joliot Curie et avenue du Point du Jour) se retrouvent vite embouteillés aux heures de pointe, surtout à cause de leur étroitesse. Ce quartier est dynamique et amené à se densifier, son développement doit être accompagné. « Point du Jour » sera alors l'invariable de la nouvelle ligne de transport.



Le quartier du Point du Jour, dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon

Pour le terminus ouest, un terminus lointain à l'image du regretté Fourvière Ouest Lyonnais comme Vaugneray, Marcy l'Etoile, ou même Thurins est à exclure car les densités trop différentes sur l'ensemble du tracé ne permettent pas de rester sur le même mode, en plus du coût prohibitif, bien qu'il serait intéressant de pouvoir les relier.

Un terminus au Tupinier ou à Craponne est une perspective intéressante car il s'agit d'un secteur plutôt dense (Craponne en totalité = environ 2500 hab./km²), et pourrait décharger les axes routiers de cette commune et de ses voisins plus proches de Lyon. Même chose pour les bus sur le corridor C24 et LEOL, la saturation de la D489 et du C24 n'est plus à

démontrer. Le coût reste néanmoins élevé pour atteindre Craponne ou le Tupinier, en particulier pour un métro. Voilà pourquoi selon moi, bien que l'enjeu de population soit là, j'aviserais de penser à un report modal plus proche de Lyon, avant bien sûr d'attacher les territoires plus à l'Ouest car il faudra le faire à terme.

La première étape serait donc un terminus proche de Lyon sur le territoire de Tassin ou de Francheville, communes saturées par la circulation automobile et jusque-là mal desservies en transports en commun, qui affichent un dynamisme et une densification forte. Ces communes possèdent des voiries plutôt étroites et des goulots d'étranglement pour la circulation automobile en raison de leur relief vallonné. Il apparaît urgent d'apaiser ces villes et d'en améliorer la qualité de l'air. Leur localisation est adéquate à l'accueil d'un report modal structurant équipé d'un parking relais qui paraît incontournable, et qui servira de « porte d'entrée de Lyon », dans le but de diminuer le nombre de véhicules entrant par l'ouest. La gare d'Ecully la Demi-Lune, les 3 Renards, Tassin Centre, ou l'Horloge sont trop denses et contraints, et obligerait à un plus gros coût + des expropriations. Francheville le Bas ou Taffignon peuvent être intéressantes mais sont plutôt lointains, et il sera ensuite plus difficile de rejoindre Craponne. Ce n'est pas là que se concentre la plus grande densité. Le quartier de Francheville Bel Air accueille le site de l'ancien hôpital Antoine Charial, que l'on pourrait transformer en plateforme de transports importante. Toutefois, le quartier est encore peu dense. Alaï est pour moi à privilégier car l'accès sera plus aisé pour les flux du nord-ouest (Charbonnières, La Tour de Salavagny, Marcy...), ce qui n'oblige pas de créer deux pôles mais un seul, bien que la perspective de prolongement sera à étudier, et qu'il permettra de faire « sauter » le goulot d'étranglement de la D489. Le quartier d'Alaï dispose déjà d'une connexion au TTOL et peut accueillir ce nouveau pôle multimodal et son parking relais. Alaï pourra capter les flux du nord-ouest (cités précédemment), du centre-ouest (Craponne / Grézieu-la-Varenne), et du sud-ouest (Francheville / Brindas...). Quartier d'avenir amené à se densifier, Alaï jouera un rôle clé dans les déplacements dans l'ouest de l'agglomération, et deviendra un vrai nœud multimodal comme La Soie, la Gare d'Oullins, ou Meyzieu Z.I. en soulageant celui de Gorge de Loup, saturé lui aussi. Il apparaîtra l'opportunité de repenser le réseau bus autour de cette station, peu importe le mode choisi.



Le quartier d'Alaï à Tassin-la-Demi-Lune et Francheville

La nouvelle ligne s'arrêtera donc à Alaï à l'ouest et passera par Point du Jour pour rejoindre le centre de Lyon. Les voiries sont plutôt étroites à partir de Ménival, et les pentes de la colline de Fourvière peuvent aller jusqu'à 12% pour descendre dans le centre de Lyon, il est donc

favorable que cette nouvelle ligne passe sous terre avant un certain point. Si l'option tramway est retenue, il devra ressortir de terre avant le centre de Lyon, en créant un nouveau pont sur la Saône.

Pour le terminus est, un terminus à l'ouest de la Saône est à écarter d'office, Gorge de Loup est un rebutoir en termes d'accessibilité au même titre que Vieux Lyon, et causerait une rupture de charge sur un Métro D déjà bien fréquenté. L'intérêt n'est pas là, une station souterraine à Vieux Lyon serait trop profonde et proche de la rivière, et l'insertion d'une sortie de tunnel semble bien difficile dans un secteur inscrit au patrimoine de l'UNESCO.

Un terminus en Presqu'île sera bien exigü, Hôtel de Ville et Cordeliers au nord manquent de place et bien qu'en correspondance avec le Métro A, créeront une rupture de charge, et obligeront à passer sous le secteur protégé du Vieux Lyon et le tunnel du Métro D, et manquent de perspectives ou induit une insertion difficile pour un tramway (ou un passage obligé par Perrache). La place Bellecour, épiceutre de Lyon en correspondance avec les Métros A et D, dispose d'espace suffisant en souterrain et en surface pour accueillir une nouvelle ligne. Cependant, comme finalement pour tout terminus entre Rhône et Saône, le risque de rupture de charge est là. Même chose pour Perrache qui offre des correspondances très intéressantes mais qui complique l'insertion d'une ligne en souterrain à cause des trémies autoroutières. Une ligne en tramway reste possible. Pour résumer, un terminus sur la rive gauche du Rhône est préférable, pour atteindre notamment le quartier de la Part-Dieu, nouveau centre de Lyon, en passant par la presqu'île, que ce soit à Bellecour par métro ou tramway, ou à Perrache par tramway. On pourra ainsi éviter une hyper-concentration du centre.

Avec un terminus à l'est du Rhône, il convient de mettre Place Guichard sur la table ou du moins de se poser la question sur sa desserte, évitant les pôles bien chargés de Part-Dieu et Saxe-Gambetta, en correspondance avec le Métro B et le T1. Pas sûr que le terminus suffise, en particulier si la ligne doit être prolongée à long terme, en plus de la rupture de charge, pour un métro ou un tramway, car le point d'intérêt, c'est bien la Part-Dieu. Si l'on reste sur le tramway depuis Perrache, on peut arriver à Jean Macé, ce que propose finalement le TEOL, mais pour quel intérêt, mise à part la correspondance au Métro B (et liaison directe avec la Part-Dieu) et au tramway T2 ? Pourrait-on imaginer un doublement du T2 ou une scission de cette ligne, pourquoi pas jusque Grange Blanche pour récupérer une correspondance avec le Métro D ? Le tram étant déjà plus lent que le métro, il voit là son temps de parcours allongé, et celui de ses utilisateurs aussi si en plus ils doivent prendre une correspondance pour arriver aux points d'intérêts principaux de Lyon. Enfin, un terminus à Part-Dieu fut très fortement plébiscité lors de la concertation préalable du Métro E, mais il est aussi atteignable en tramway depuis Bellecour (déjà relié à Perrache par le T1). La Part-Dieu est le premier quartier tertiaire français hors Ile-de-France, avec son centre commercial, sa gare autour de laquelle s'organise un pôle multimodal important, et ses immeubles de bureaux accueillant 60 000 emplois. Un déchargement du T1 par une nouvelle ligne passant par Bellecour et jusque Part-Dieu peut être intéressant et s'apparente au projet de T8 maintenant dans les cartons, et pas près d'en ressortir en se fiant aux visuels de la future rive droite du Rhône. Ou bien pour moins de coûts, cette ligne pourrait reprendre l'emprise du T1, se connectant au Métro D à Guillotière. Une liaison métro, donc par Bellecour, bien que coûteuse et comportant un risque quant au réchauffement des nappes phréatiques, offre un temps de parcours très compétitif entre les deux centres de Lyon, desserte qui aujourd'hui pose

problème et oblige à une correspondance à Saxe-Gambetta, station saturée aux heures de pointe. Il sera aussi plus aisé de prolonger le métro à l'est, qui n'est pas en reste non plus en besoins de desserte.

Depuis Alaï et Point du Jour, la future ligne, si faite en tramway, passerait idéalement par Perrache, avant de rejoindre directement Jean Macé ou rejoignant la Part-Dieu par Bellecour ou sur les rails du T1, ou un métro passant directement par Bellecour et Part-Dieu.

Entre Alaï et Point du Jour, la desserte des quartiers Libération et Ménival, très sollicitée par les habitants, coule de source. De Point du Jour à Bellecour ou Perrache, les quartiers de Trion (correspondance F1), Sainte-Irénée et Charcot vers la place Saint-Luc sont des emplacements de stations à étudier. Ensuite, la création de nouvelles stations pourra se faire le long du Rhône si l'hypothèse d'un tram jusque Bellecour est retenue.

2. Alors, métro ou tramway ?

En 2021, le métro Alaï <> Part-Dieu était estimé à 2 milliards d'euros, pour une fréquentation journalière de 102 000 voyageurs, fréquentation qui justifie le mode métro, en se rappelant du fait que la fréquentation finit toujours par augmenter avec le temps, en grande partie grâce ou à cause de l'effet d'aspirateur (exemple du T3 prévu en 2006 pour 20 000 voyageurs/jour mais qui en accueillait plus du double en 2019). Le métro est un moyen sûr, confortable et rapide de se déplacer. A l'heure actuelle, les obstacles sont le coût et la durée de construction. Néanmoins, je pense que c'est le mode adapté pour cette desserte, en plus des nombreuses perspectives de prolongement qu'il propose.



Nouvelles rames MPL16 mises en service sur la ligne B en 2022

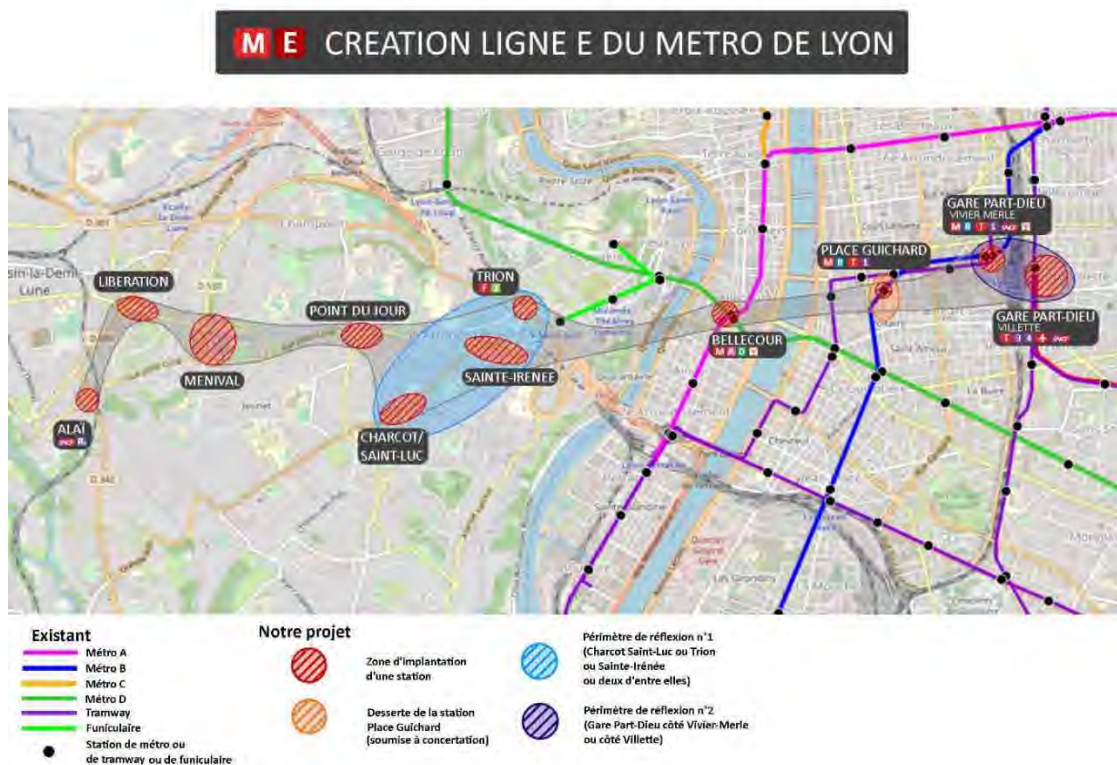
Le tramway, moins cher à réaliser et plus vite mis en service, n'en reste pas moins une prouesse technique, mais bien qu'il puisse suffire à l'instant T, ne renforcera que peu l'attractivité des territoires traversés et ne saura faire face aux évolutions démographiques de long terme. L'effet d'aspirateur n'est pas mesurable même par les scénarios optimistes d'évolution de peuplement des zones traversées ou de fréquentation de la ligne. Il est aussi beaucoup moins rapide que le métro et plus exposé aux éléments extérieurs. De plus, le contre-argument du coût est surtout motivé par la préférence parisienne du gouvernement, qui oblige les grandes villes de province à financer elles-mêmes presque totalement leurs nouvelles infrastructures.

Il y a un réel investissement à faire sur ce territoire car le métro n'a pas pour vocation de seulement desservir le 5^{ème} arrondissement et Tassin, mais bien d'accrocher Francheville, Craponne, et des communes plus lointaines pour favoriser le rabattement sur les transports

en commun dans un secteur saturé par la circulation automobile, grâce à la création d'un pôle multimodal à Alai, et en proposant une solution rapide pour accéder au centre de Lyon.

Le métro offre donc une véritable solution de mobilité à long terme pour l'ouest lyonnais.

3. Présentation générale



La création de la ligne E du métro de Lyon depuis l'ouest Lyonnais desservira le plateau du 5^{ème} arrondissement de Lyon ainsi que les communes de Tassin-la-Demi-Lune et Francheville. Le projet a pour objectif de renforcer l'offre en transports en commun dans un secteur aujourd'hui uniquement desservi par des bus et le tram-train de l'ouest lyonnais, mais également de réduire les déplacements en véhicule individuel, qui représentent la moitié des déplacements dans ce secteur, très rapidement embouteillé le matin à cause de l'étroitesse de ses rues. En limitant le nombre de voitures entrant dans Lyon par l'ouest, la qualité de l'air sera améliorée, et les grands axes de passage apaisés, tout en proposant aux habitants une solution rapide pour rejoindre le centre de Lyon.

Depuis Alai, il faudra 9 à 11 minutes pour rejoindre Bellecour, et 12 à 15 minutes pour rejoindre la gare Part-Dieu.

La ligne part du futur pôle multimodal d'Alaï (parking relais de 900 à 1000 places, nouvelle gare bus et connexion au TTOL avec un probable doublement de la voie unique) à la limite entre Tassin et Francheville pour rejoindre le carrefour Libération à Tassin-la-Demi-Lune et ses commerces, permettant de desservir également le centre et les zones les plus denses de Tassin. La ligne se poursuit à l'est vers le quartier de Ménival entre Tassin et le 5^{ème} arrondissement de Lyon, quartier de périphérie peuplé, avant d'atteindre Point du Jour, l'épicentre de l'arrondissement. Ensuite, le choix entre 3 stations sera soumis à concertation, Charcot-Saint-Luc, en lisière de Sainte-Foy-lès-Lyon, Sainte-Irénée et Trion, en correspondance avec le funiculaire F1. Les habitants pourront donner leur avis en retenant une station parmi les trois, ou bien deux d'entre elles.

Le Métro E s'engage alors sous Fourvière et sous la Saône pour rejoindre Bellecour, en correspondance avec les Métros A et D.



La station de métro « Bellecour »

La ligne passe alors sous le Rhône et le 3^{ème} arrondissement. La desserte de la Place Guichard, station du métro B, sera retenue ou non à l'issue de la concertation. Enfin, les participants pourront également s'exprimer sur l'emplacement du terminus à Part-Dieu : du côté Vivier-Merle, donnant directement accès au Métro B et au centre commercial, ou bien du côté Vilette, en correspondance avec les T3, T4 et Rhônexpress, diminuant ainsi le nombre de personnes traversant la gare, bondée aux heures de pointe.



La gare Lyon Part-Dieu, dont la rénovation s'achèvera entièrement en 2026

La ligne réglerait alors un problème pesant depuis des années dans le centre de Lyon : la desserte directe Presqu'île – Part-Dieu. La station Saxe-Gambetta s'en verra alors soulagée,

tout comme Gorge de Loup, vers laquelle convergeait la majeure partie des lignes de bus desservant l'ouest lyonnais. A propos des bus on peut alors imaginer, comme annoncé plutôt un rabattement des lignes de bus vers l'ouest plus lointain (Francheville, Craponne, Grézieu-la-Varenne, Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains, Chaponost, Brindas, Sainte-Consoce, Marcy-l'Etoile, La Tour de Salvagny, Vaugneray, Pollionay...) vers Alaï pour ensuite rejoindre le centre de Lyon en une durée compétitive, alors que le temps de parcours du tramway équivaldrait à celui actuel du bus+métro jusque Part-Dieu et Bellecour depuis ces territoires lointains. C'est également pour ces territoires que l'on fait cette ligne, soutenue par l'évolution de sa démographie et sa densification à terme, dans laquelle le métro jouera un rôle essentiel, en renforçant le dynamisme et l'attractivité de leur cadre de vie. On peut aussi imaginer, plus proche de la ligne, des lignes de bus venant se rabattre sur les stations, les habitants du centre de Tassin pourront converger vers Libération, ceux de la Plaine et Valdo vers Ménival ou Charcot Saint-Luc et Sainte-Irénée, selon les options retenues, au même titre que les habitants de Sainte-Foy. Les habitants de Champvert pourront quant à eux se rabattre sur Point du Jour ou Trion si cette dernière option est retenue.

J'évalue sans être un expert la fréquentation de la ligne entre 100 000 et 110 000 voyageurs/jour, en me basant sur l'estimation du SYTRAL de 2021 lors de la Grande Consultation Métro. Le coût de cette nouvelle infrastructure, que j'évalue une nouvelle fois sans être expert et sans prétention entre 2 Mds et 2,5 Mds d'euros, étalé sur 2 voire 3 mandats (donc au maximum 1,25 Md ou 800M d'euros par mandat au maximum), ce qui n'empêche pas le développement d'autres projets ailleurs dans la métropole, est justifié par le besoin de faire un réel investissement sur le territoire, pour accompagner son développement et ses besoins de déplacement sur le long terme, comparé au tramway dont la capacité se verra atteinte plus facilement, avec la crainte de voir une situation similaire au T1 et au T3 se reproduire, le T1 ayant atteint la saturation à peine 10 ans après sa mise en service. De plus, la ligne est prolongeable à ses deux extrémités : à l'Ouest vers Francheville Bel Air, Craponne ou même le Tupinier, et à l'est au-delà de Part-Dieu vers Montchat, Bron, la Porte des Alpes et Eurexpo, ou bien vers les Buers et le centre de Vaulx-en-Velin.



Perspectives de prolongement du Métro E vers Bron et Saint-Priest



Perspectives de prolongements du Métro E vers les Buers et Vaulx-en-Velin

Les rames seront automatiques et identiques à celles actuelles du Métro B, avec la possibilité d'installer des portes palières dans les stations. Les stations par ailleurs, disposeront à coup sûr d'une mezzanine, comme sur la plupart de la ligne D, car étant très profondes en raison du relief (jusqu'à 40-50m de profondeur). En heures de pointe, la fréquence entre 2 rames est estimée à 4 minutes.

Une fois sur les rails, la ligne E garantira une solution durable, rapide et décarbonée de se déplacer pour les Lyonnais et les Grands Lyonnais, en attendant d'en faire une véritable transversale par ses futures extensions à l'ouest et à l'est. En espérant que ce projet ouvre la voie à d'autres, comme l'extension des autres lignes de métro, du réseau tramway, et la création d'un réseau express régional à tarification unique avec les TCL.

Conclusion

Voici donc le cheminement entier de mes réflexions sur la création d'une ligne forte dans l'Ouest Lyonnais, sur l'évolution de mon quartier et de cette partie de l'agglomération. Une nouvelles fois ceci est un document produit par un habitant passionné de transports en commun, désireux de s'impliquer dans sa ville.

Je vous remercie pour votre lecture,

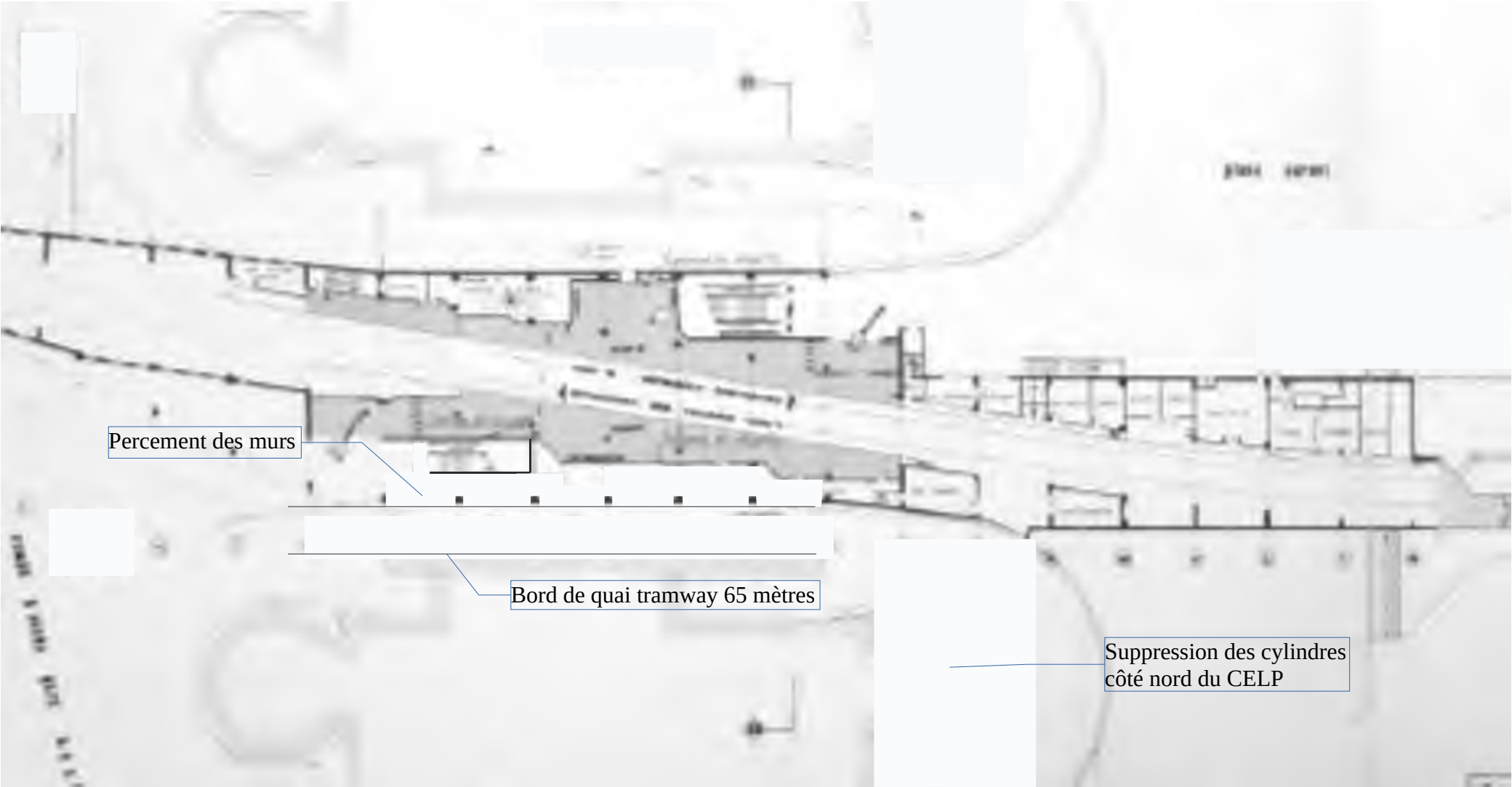
Clément DROIN



Octobre 2023

Je pense qu'il est nécessaire remettre certains des éléments du dossier de concertation, que je juge mensongés, dans leur contexte. Cela ne remet pas en question mon attrait pour le projet et c'est pourquoi je me permets de m'exprimer en annexe de développement. Le consensus demandant un financement des transports dans un contexte climatique n'est plus à discuter. Certaines métropoles sont en avance, l'île de France en tête avec plus de 25 milliards € dans le seul Grand Paris Express. Cela questionne fortement la capacité de SYTRAL Mobilité et de son président à aller chercher des financements Européens et étatiques (4 M€ pour le GPE), nous obligeant à voir nos objectifs de mobilité à la baisse dans le 2e réseau de transport Français. Le choix du Tram face au métro est bien une ambition à la baisse (moins rapide, moins capacitaire, moins performant...), peu importe l'argumentaire du sytral. Il est largement possible de financer, dans la trajectoire politique actuelle, des projets de transport lourds dans les grandes metropoles (métro de Toulouse, de Marseille, etc). Rappelons aussi que les premières études de faisabilité du Métro E se sont déroulées en 2014, et qu'on parlait d'une livraison pour 2030, soit deux ans avant le TEOL. La nouvelle majorité à la métropole aurait pu lancer tout de suite le projet qui était déjà concerté. De plus, la fréquentation du métro C est de 33k passagers par jour (dans des quartiers plutôt stables en habitants), contre 55k pour TEOL, voir bien plus en prenant en compte le développement et le densification des zones traversées avec un métro. Ainsi, les justifications de coût infinançable, de délais de livraison trop grand, ou de fréquentation trop faibles sont mensongères. Cela est dommage dans une concertation qui se veut objective, car cela empêche de prendre des décisions éclairées, indispensables pour un si gros projet.

STATION TRAMWAY ET METRO PERRACHE : AMENAGEMENTS POUR QUAI TRAMWAY DE 65 METRES





Concertation TEOL (Tram Express de l'Ouest Lyonnais)

Contribution de l'association « Craponne Partageons L'Avenir » et des élus du groupe Craponne Partageons L'Avenir au Conseil Municipal de Craponne

Le TEOL, une chance pour l'Ouest Lyonnais

Bien que nous aurions tous préféré dans l'absolu la réalisation d'un Métro E pour desservir l'ouest lyonnais, la réalisation d'un tramway express reliant Alaï aux réseaux des lignes de tramway 1 et 2 ainsi qu'à la ligne de métro B retient notre attention et notre accord.

Avec les C24, C24E, 73 et 73E qui permettent aux Craponnois de rejoindre Gorge de Loup, le TEOL permettra de rejoindre plus rapidement Perrache, le 2° centre d'échange multimodal de l'Ouest Lyonnais.

L'extension à Craponne doit être poursuivie dans les plus brefs délais pour desservir mieux un bassin de vie important. Ce projet doit être inclus dans les études dès le début et celles-ci doivent comporter dès à présent la possibilité d'extension.

C'est une solution alternative au tout voiture qui permet, à un coût moins élevé que le Métro (*entre 700 et 750 millions d'euros pour le TEOL alors que le métro aurait coûté entre 1,5 et 2 milliards*) avec une mise en œuvre plus rapide, d'améliorer la circulation en transport en commun.

Par rapport à un métro enterré en totalité où seuls les environs immédiats des stations bénéficieront d'un aménagement, la construction d'une ligne de tramway en aérien nécessite la reprise des chaussées et des croisements, leurs réorganisations, et l'insertion obligatoire de voies cyclables. L'ensemble de ces travaux doit s'accompagner d'un réaménagement du cadre de vie des secteurs concernés.

Le TEOL doit s'inscrire dans une réorganisation plus globale des transports en commun

La mise en place du TEOL doit être accompagné d'abord par une réorganisation du réseau des bus pour en améliorer la fréquence et l'amplitude horaire, mais aussi pour assurer la desserte des pôles économiques, éducatifs et culturels de l'ouest lyonnais.

Ainsi, l'abandon du projet dit « Anneau des sciences » pour lequel un Emplacement Réservé de voirie figure dans le PLUH, et pour lequel des parcelles foncières ont été acquises, devrait être mis à profit pour un projet de tramway de rocade reliant les communes de l'ouest entre elles et desservant les hôpitaux sud.

Il est pour nous important que soit maintenu les possibilités d'extension du tramway vers l'ouest, et ce quelle que soient les options de tracé plébiscitées par la concertation et mises en œuvre. Compte

tenu des croissances prévisionnelles de population des communes, et de Craponne en particulier, ce que le nombre de permis de construire accordés et en cours d'instruction fait prévoir, il est nécessaire que cette extension soit engagée dès avant la livraison complète de cette nouvelle ligne de tramway.

Concernant les rabattements, nous tenons à rappeler l'importance pour le bassin de vie de l'ouest de disposer d'une desserte de qualité dans le sens nord sud. Pour cela, il est impératif de réaménager au moins 1 ligne de bus en ligne forte nouvelle – la 14 par exemple, de façon à pouvoir desservir les communes du secteur depuis Marcy l'Etoile jusqu'à Oullins, et ce en préfiguration d'un tramway futur de rocade ouest.

Il est primordial que des dessertes de la station métro D Gorge de Loup – arrêt TER Gorge de Loup soit maintenues, en ligne forte, avec des fréquences importantes, notamment en soirée et avec des amplitudes horaires améliorées. Cette ligne de métro D offre l'accès à l'est lyonnais.

Concernant la desserte de Craponne, celle-ci doit permettre le choix entre les accès vers la presqu'île et Perrache par le Tramway ou vers l'Est et la Part Dieu par le Métro D. Une fréquence améliorée pour les 2 accès, notamment en soirée et des amplitudes horaires renforcées.

Les options de tracé soumis à concertation

Concernant les options de tracé soumis à concertation, nous proposons :

- De retenir le tracé « Option A – Alai <> Ménival - en voie double tramway » afin de gagner en temps de circulation pour rejoindre Perrache. Cette option outre son coût moins élevé que l'autre option, laisse l'avenue du général Brosset à double sens ce qui paraît plus sécurisant pour les accès à la caserne des pompiers. De plus, il accélèrera la création de la voie lyonnaise n° 11 « Craponne – Chassieu ». Cette option permettra de rejoindre Perrache depuis Alai en 16 minutes. 20 minutes avec l'autre option ; là où il faut 30 à 35 minutes aujourd'hui.
- De retenir le tracé « Option par le cours Suchet » en raison d'un accès rapide au pôle multimodal de Perrache. Une partie du surcoût de cette option est absorbée par le gain de l'option A Ménival – Alai. L'abattage des arbres quai des étroits et Cours Suchet permettra un rajeunissement et une diversification de ces plantations
- De retenir l'option « Station Charcot - Salette » pour sa proximité à l'EHPAD Notre Dame de la Salette, de la clinique Charcot et du lycée Branly

La nécessité d'avoir des Parkings relais en amont de Craponne

Pour limiter l'accroissement du trafic de transit dans Craponne, le parking relié à Alai, avec un parking vélo sécurisé, devrait être de taille limitée pour répondre à des besoins ponctuels et de proximité. Il devra être impérativement accompagné de parkings relais situés aux entrées de la Métropole ou proche des extrémités lignes de bus desservant les communes à l'ouest (Grézieu la Varenne, Saint Genis les Ollières, La Tour de Salvagny, Marcy l'Etoile ...) et dont le service est amélioré, en fréquence, et en horaires de soirée.

Le projet Tram Express Ouest Lyonnais L'opportunité d'une nouvelle offre rapide de transport à saisir

Participez à la concertation préalable !

Communiqué de presse des élus écologistes de l'ouest lyonnais, décembre 2023

Le projet de Tram-Express de l'Ouest Lyonnais - TEOL - va répondre à un réel besoin de mobilité entre l'ouest lyonnais et le reste de l'agglomération. Il permettra à bon nombre de nos concitoyennes et concitoyens de choisir au quotidien un transport en commun décarboné, plus rapide et plus fiable que les trajets en voiture individuelle, sur un territoire saturé d'automobiles.

Ce tramway semi-enterré, ou métro semi-aérien, comme on préfère l'appeler, va permettre de relier la Presqu'île avec la desserte de Perrache, mais aussi la Part Dieu grâce à la connexion au métro B à Jean Macé. On pourra également rejoindre Gerland depuis le quartier de la Confluence, ainsi que Francheville, Tassin, Craponne et le reste de l'ouest lyonnais en gare d'Alaï. Il transportera à minima 55 000 voyageurs par jour.

Il permettra également de relier plusieurs communes entre elles dans notre secteur de l'ouest lyonnais. En outre, si cette option qui est notre préférée, est choisie, la nouvelle passerelle prévue sur la Saône pour tram et modes doux, au niveau de la rue Montrochet permettrait aux mulatins d'être en connexion plus directe avec le quartier de la Confluence.

Tout en coûtant beaucoup moins cher que le projet du métro E, ce tram permet aussi la desserte de la commune de Sainte-Foy-Lès-Lyon ; nous proposons son prolongement en surface, à terme, vers Craponne et au-delà. Son opportunité est pour nous clairement avérée.

Hélène Duvivier-Dromain, élue franchevilloise et vice-présidente de la Métropole, précise : *"nous déplorons les positions démagogiques des Maires LR, qui persistent à promettre à tout le monde des métros non financés. Ce faisant, ils risquent de priver la population d'une solution adaptée et réaliste, le tram. Ces mêmes Maires se révèlent incapables d'obtenir de la Région que le tram-train Saint Paul/Brignais devienne un RER, avec la tarification et la fréquence des trams du SYTRAL"* Elle ajoute : *"nous participons à la concertation préalable et nous nous félicitons de la qualité des premières réunions publiques : chacune et chacun peuvent exprimer leur point de vue et poser ses questions, en présence des élus, des techniciens du Sytral et des garants de la Commission Nationale du Débat Public"*. Le projet est accessible à toutes et tous, les différentes options sont présentées avec un dossier technique qui donne de nombreuses précisions.

Yvette Lathuilière ajoute, en tant que conseillère municipale fidésienne : *"nous, élues et élus locaux, nous nous impliquons pour que nos communes soient mieux desservies, pour que la qualité de l'air y soit améliorée et pour faire baisser les émissions de gaz à effet de serre à l'ouest de l'agglomération"*.

Nous appelons le maximum d'habitants concernés par ce projet à **participer à cette concertation**, sur les trois options de tracé : choisir entre un passage par Confluence ou par la Place des Archives, entre deux stations possibles à Sainte Foy (Charcot-Provinces ou Charcot-Salette), entre un tracé par la rue Joliot Curie ou route de la Libération... Pour participer : www.sytral.fr/TEOL ou **cahier d'enquête dans votre Mairie**.



Les élu.es et groupes signataires : Hélène Duvivier-Dromain, Cyril Kretzschmar, Elke Hallez, Bernard Legrand (Francheville Respire) Yvette Lathuilière, Serge Replumaz, Faiza Mihoubi, Weiwei Guo, (Sainte Foy Avenir), Julien Journet, Ahmed Khaladi, Anne Marie Bukowski Avellan, Olivier Coppens, Véronique Hartmann (Craponne partageons l'avenir), Olivier Mesnard, Patrick Caillon (La Mulatière autrement).

Contact : 06 32 11 14 23 cyril.kretzschmar@gmail.com

DOSSIER

**TRAMWAY EXPRESS DE
L'OUEST LYONNAIS : UN
PROJET OPAQUE ET LIMITÉ ?**

CONTRIBUTION DU GROUPE "POUR LYON" À LA CONCERTATION
DU 6 NOVEMBRE 2023 AU 5 FÉVRIER 2024

JANVIER 2024

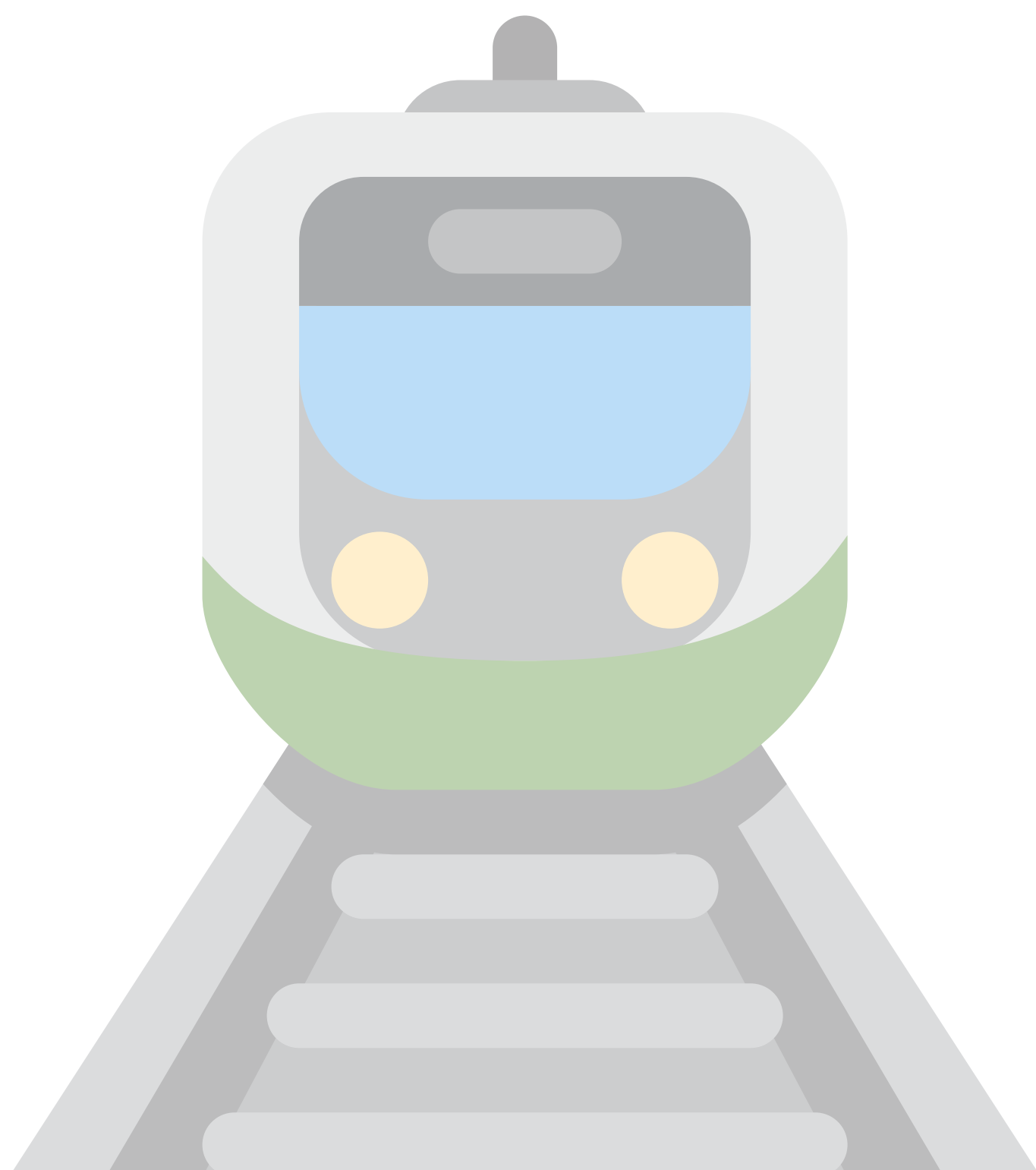
**POUR
LYON**

LE TEOL EST-IL UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE AU MÉTRO E ?

Le 6 novembre 2023, la concertation préalable relative au projet de « Tramway Express de l'Ouest Lyonnais » (TEOL) s'est ouverte, sous la garantie de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Elle doit s'achever le 5 février 2024. Ce temps de consultation vise à convaincre les habitants de l'Ouest lyonnais, et plus généralement l'ensemble des Lyonnais et Grands-Lyonnais, de la capacité du TEOL à décongestionner les mobilités de l'Ouest de la Métropole, tout en les décarbonant, notamment en y réduisant l'usage de la voiture. **Ce dossier constitue la contribution critique du groupe « POUR LYON » dans le cadre de cette concertation et cherche précisément à évaluer si, en l'état, le projet de TEOL est à la hauteur de sa propre ambition.**

Depuis le début du mandat, notre groupe respecte un principe essentiel : proposer une opposition constructive. Nous ne dérogerons pas à cette règle en ce qui concerne les enjeux de mobilités dans l'Ouest lyonnais. **Dans cet esprit, nous tenons à rappeler que nous ne sommes opposés a priori à aucune solution de déplacements mais interrogeons dans les pages qui suivent la pertinence du TEOL tel qu'il est présenté en l'état par les majorités municipales et métropolitaines.**

N.B. : toutes les informations présentées dans ce dossier ont été soigneusement documentées. Nos sources sont à retrouver en fin de document.



Fact-checking : les Verts en font-ils plus que jamais auparavant pour les transports ?

La majorité décrit le TEOL comme le substitut prodigue du métro E. Il serait aussi ambitieux, aussi performant et beaucoup moins cher. Elle l'inscrit ainsi dans son discours tenu depuis le début du mandat : l'exécutif aux manettes depuis 2020 en ferait plus pour les transports que jamais auparavant. **Vraiment ?**

Quelques éléments de comparaison :

- Seulement 5 km de Voies Lyonnaises ont été inaugurées depuis 2020 selon la Ville à Vélo [1], sur les 450 km promis par les Verts pendant la campagne [2]. En comparaison, les équipes précédentes, avaient, en 2020, aménagé 980 kilomètres de pistes cyclables dans la Métropole, dont 153 kilomètres rien qu'à Lyon au dernier mandat [3] [4].

- Concernant le grand « plan métro » annoncé par Bruno BERNARD au début de l'été 2023 [5]. Quand on l'examine attentivement, on s'aperçoit que les investissements qu'il propose de faire dans le métro sont de 113,3 M € par an. Soit près de 25 millions de moins que sous le précédent mandat en euros constants*. Et encore : 99 M € étaient fléchés par le plan 2015/2020 du SYTRAL à partir de 2020 et que les Verts ont donc récupérés en arrivant aux affaires [6]. **Dès lors, depuis leur élection, ils ont plutôt initié une baisse des investissements dans le métro.**

*Le plan de mandat 2021-2026 prévoyait 683 M € sur six ans, avec une clause de revoyure. Celle-ci a été précisée par Bruno BERNARD au début de l'été 2023, en annonçant 1,7 MDS € pour le métro d'ici 2035, ce qui donne 113,3 M € par an. Pour comparer avec ce que proposaient les anciennes équipes dans leur propre plan de mandat dévoilé en 2014 (705 M € entre 2015 et 2020, ou 117,5 € par an), il faut réfléchir avec des euros de la même valeur. Or 113,3 M € par an annoncés en 2023 n'ont pas la même valeur que 117,5 M € par an annoncés en 2014. En ramenant ce que proposait l'ancien exécutif en euros 2023, c'est-à-dire en appliquant l'inflation cumulée entre 2014 et 2023, on constate que les anciennes équipes avaient proposé une trajectoire d'investissements annuels dans le métro équivalente à 138,08 M € en euros 2023. [7]

LE TEOL : LE FRUIT D'UNE DÉMARCHE OPAQUE ?

UNE DÉCISION EN CONTRADICTION AVEC LES ENQUÊTES ?

Une concertation (sous la supervision de la Commission Nationale du Débat Public) puis une consultation, plébiscitées par les habitants de l'Ouest lyonnais, avaient eu lieu respectivement en 2019 et en 2021. **Elles avaient établi un invariant : proposer une solution à très fortes capacités d'embarquement pour décongestionner l'Ouest lyonnais. Ces deux enquêtes avaient aussi identifié une préférence pour le métro [8].**

SYTRAL Mobilités, par la voix de son président, M. Bruno BERNARD, donne pourtant le verdict suivant : ce sera ce tramway express ou rien [9]. **Lors de la réunion d'ouverture de la concertation, M. BERNARD a martelé que la question du métro avait été tranchée. Comprendre : tranchée en dépit des résultats des précédentes enquêtes, qui établissaient la nécessité d'un mode lourd et la préférence pour le métro, soit, peu ou prou, le contraire de ce que nous propose le SYTRAL et l'exécutif aujourd'hui (le TEOL ou rien).**

L'ÉTRANGE INACCESSIBILITÉ DU BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE MÉTRO E

En effet, à l'heure actuelle, il est impossible de retrouver, sur la plateforme d'hébergement des actes du SYTRAL, la délibération n°19.021 par laquelle le Comité syndical avait, le 28 juin 2019, pris acte dudit bilan relatif au métro E [10] !



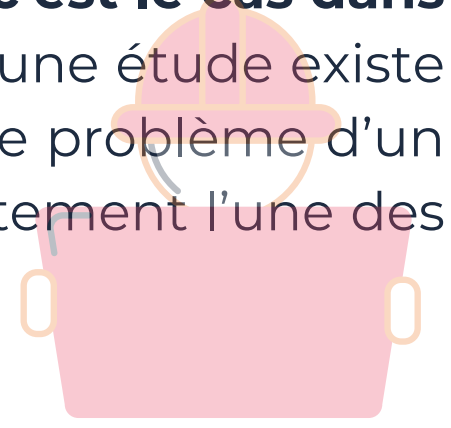
LE CHIFFRAGE INCOHÉRENT DU PROJET

Entre les premières annonces le concernant en mai 2022 et l'ouverture de la concertation en novembre 2023, **le coût du TEOL est passé de 700 à 800 M € [11]. Dans le même temps, de nombreuses options ont été abandonnées pour faire 380 M € d'économie [12].** En particulier, le nombre de stations, autrement dit de territoires desservis par le TEOL, a quasiment été divisé par deux, en passant de 6/8 à 4/5 [13].

Une question se pose immédiatement : comment un projet qui est censé faire autant d'économies voit tout de même son coût bondir de 100 M € ? Nous soupçonnons que ces 380 M € n'ont peut-être jamais été intégrés dans les premiers calculs relatifs au TEOL, rendant les projections initiales présentées en 2022 très approximatives. On comprendrait facilement pourquoi : **ils porteraient ainsi son estimation actuelle à près de 1,2 MDS € d'euros, quand le métro E, chiffré à 1,2 MDS € en 2019 (1,8 M € avec l'option Part-Dieu), coûterait aujourd'hui 1,37 MDS (2,05 MDS € avec l'option Part-Dieu) [14] [15]. L'écart ainsi constaté s'avère beaucoup moins significatif.**

L'AMNÉSIE DE LA MAJORITÉ SUR LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ

Comment faire si le tramway express a un problème dans une pente à 8/9% comme c'est le cas dans les reliefs en bord de Saône ? La majorité a répondu que c'était en cours d'étude. Mais une étude existe déjà : en 2017, à la demande du SYTRAL, les ingénieurs EGIS avaient indiqué qu'en cas de problème d'un tramway dans une telle pente, l'organisation des secours serait complexe [16] et c'est justement l'une des raisons pour laquelle le tramway avait été écarté à l'époque !

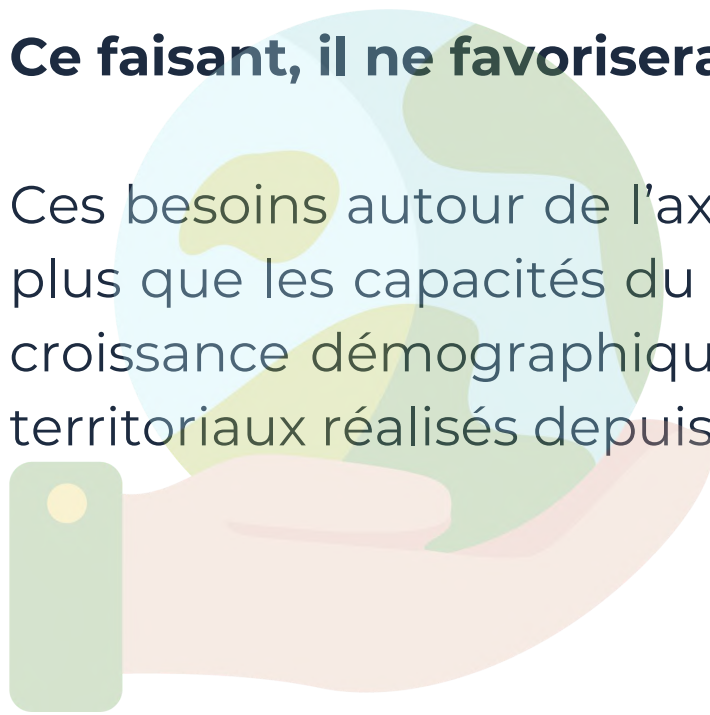


LE TEOL : UN PROJET LIMITÉ

IL NE RÉPONDRA PAS AUX BESOINS DE L'OUEST LYONNAIS

Ce faisant, il ne favorisera pas autant que nécessaire l'abandon de la voiture !

Ces besoins autour de l'axe E sont évalués à près de 95 000 voyages par jour [17], c'est presque deux fois plus que les capacités du TEOL, estimées à 55 000 voyages par jour [18]. Et encore, c'est sans compter la croissance démographique dynamique qu'affichent les territoires de l'axe E, ce que tous les diagnostics territoriaux réalisés depuis que l'on cherche à décongestionner ce corridor ont établi [19].



DIAGONALE OUEST-EST : UNE AMBITION ABANDONNÉE ... QUI FAIT POURTANT TOUT L'INTÉRÊT D'UN TEL PROJET

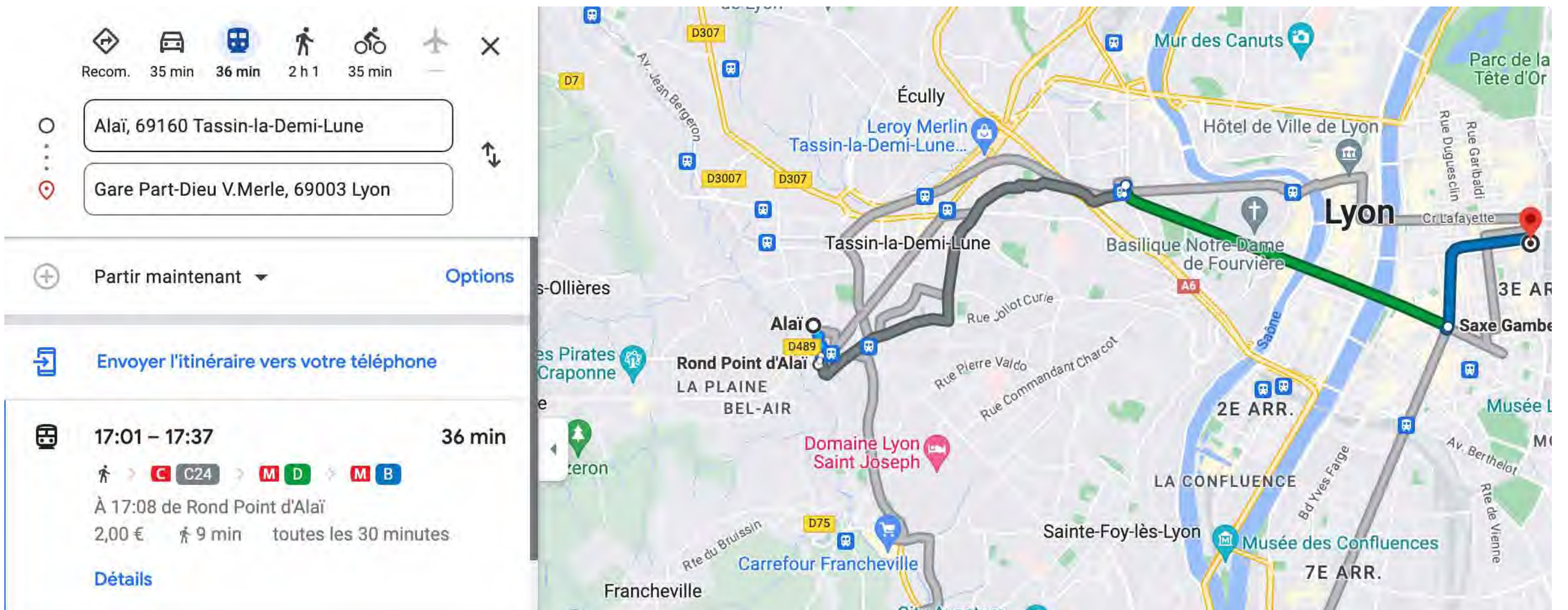
Le TEOL ne desservira pas certains hubs multi-modaux de Lyon comme Bellecour, ou encore la Part-Dieu. **Ce faisant, on renonce à créer une grande diagonale de transports, à fortes capacités d'embarquement, entre l'Ouest et l'Est lyonnais.** Or, c'est précisément ce qui fait l'intérêt d'un projet comme celui-ci. **C'est ce qui lui aurait donné un véritable potentiel de report modal, une véritable capacité à favoriser l'abandon de la voiture (potentiellement jusqu'à 28 000 automobilistes captés par jour [20]) et un véritable bénéfice pour les Lyonnais comme les Grands Lyonnais.** En effet, ce tramway se contente de se brancher aux T1 et T2 au niveau de la Confluence, sans que l'on sache précisément s'il ira jusqu'à Jean Macé ou si les voyageurs devront en descendre pour prendre le T2 jusqu'à Jean Macé. **Dans tous les cas, cela viendra mettre en tension des lignes déjà saturés par près de 100 000 voyageurs par jour [21]. Autrement dit, nous sommes très loin de la logique d'un maillage efficace et fin du territoire par des lignes structurantes de transport.**

Pour favoriser l'abandon de la voiture, il faut rendre attractifs les transports en commun. Les dernières études de mobilités montrent qu'un choc de l'offre de transport est attendu, tant en quantité qu'en qualité [22]. Or, si on provoque leur saturation au lieu de développer leurs capacités d'embarquement, leur fiabilité et leur confort, on sabote d'avance cette démarche !



UN GAIN DE TEMPS FAIBLE VOIRE NUL EN COMPARAISON DE L'EXISTANT

En l'état, le TEOL offrira une vitesse de transport similaire aux options déjà existantes : il faudra ainsi 32 à 36 minutes pour rallier la Part-Dieu depuis Alaï en empruntant le TEOL puis les autres modes [23]. **Ce qui change peu par rapport au trajet actuel**, comme le suggère la simulation ci-dessous [24] :



UN PROJET COURT-TERMISTE ?

Retravailler la voirie afin de favoriser la marchabilité et la cyclabilité constitue l'un de nos grands défis d'aménagement urbain. Or, dans le cas présent, le TEOL occupera entre 3,5 et 2,5 km de voirie de surface [25], ce qui diminue d'emblée mécaniquement la place disponible pour les piétons et les cyclistes. **Face à ce constat, la tentation est grande de supprimer purement et simplement l'emprise de la voiture pour compenser. Oui mais à condition d'y substituer une véritable alternative, ce que le TEOL ne constitue pas en l'état :** capacités d'embarquement trop faibles, temps de trajet non avantageux par rapport aux modes existants, grandes centralités de Lyon non desservies. Pour cette même raison, n'étant actuellement pas une alternative crédible à la voiture, la présence du TEOL en surface favorisera la congestion du trafic dans le 5e arrondissement et l'Ouest lyonnais plutôt que son évaporation, en particulier au niveau du nœud des Batières ! **Force est donc ici de constater l'absence d'anticipation des conséquences du projet et son caractère court-termiste.**



BILAN

ATTENTION AU RISQUE D'IMPOSTURE !

X UNE SOLUTION PRIVILÉGIÉE PAR LES VERTS EN DÉPIT DES RÉSULTATS DES PRÉCÉDENTES ENQUÊTES !

X UNE RÉELLE COMPARAISON AVEC LE MÉTRO E IMPOSSIBLE DU FAIT DE L'INACCESSIBILITÉ DU BILAN DE LA CONCERTATION DE 2019 !

X UN CHIFFRAGE FINANCIER INCOHÉRENT ET DISCUTABLE !

X DES PROBLÉMATIQUES DE SÉCURITÉ TROP PEU CONSIDÉRÉES

X UN PROJET EN DÉCALAGE AVEC LES BESOINS DE L'OUEST LYONNAIS !

X L'ABANDON REGRETTABLE DE L'AMBITION D'UNE DIAGONALE OUEST-EST DE TRANSPORTS À FORTES CAPACITÉS

X UN GAIN DE TEMPS PEU SIGNIFICATIF PAR RAPPORT AUX SOLUTIONS EXISTANTES

X DES CONSÉQUENCES SUR LA VOIRIE TROP PEU ANTICIPÉES, AU DÉTRIMENT DE LA MARCHABILITÉ ET DE LA CYCLABILITÉ

QUELQUES DONNÉES SUPPLÉMENTAIRES

LE DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE DE L'OUEST LYONNAIS

L'agglomération lyonnaise est un territoire très dynamique sur le plan démographique. Alors que son Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT) est en cours de révision, le Syndicat d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), responsable de la conception de ce document, a révélé fin 2021 que le territoire avait gagné + 150 000 habitants avec dix ans d'avance sur les prévisions [26].

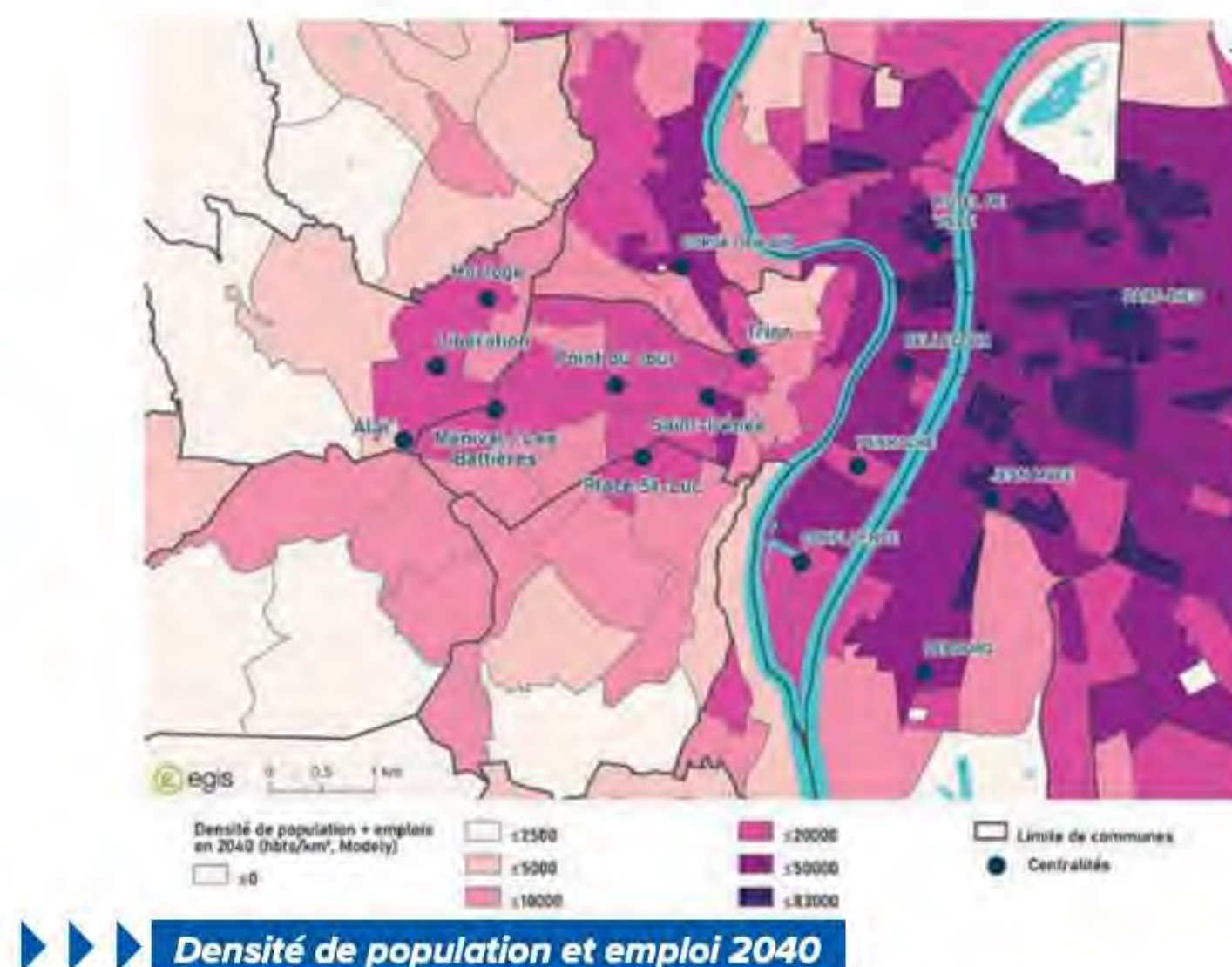
L'Ouest lyonnais, notamment constitué du 5e arrondissement de Lyon et des communes de Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Sainte-Foy-Lès-Lyon et Craponne, n'échappe à pas à cette dynamique démographique.

Evolution démographique de l'Ouest lyonnais [27]

	Lyon 5e	Tassin	Francheville	Sainte-Foy-Lès-Lyon	Craponne	Ouest lyonnais
Population en 2009	46 821	18 967	12 633	22 015	8 896	109 331
Population en 2020 (dernier recensement de l'INSEE)	49 846	22 476	14 821	22 077	11 463	120 683
Croissance démographique	5,820038 01712907	18,49528127 80092	17,31971819 89094	0,281626163 378108	28,757729 0612704	10,098681130 8034

Ces données issues de l'INSEE attestent ainsi que l'Ouest lyonnais constitue un bassin de vie de plus de 120 000 habitants, soit quasiment 10% de la population de la Métropole de Lyon [28], affichant une croissance démographique de 10% sur les dix dernières années, soit 6 points de plus que dans le reste du pays sur la même période [29]. Ce dynamisme démographique de l'Ouest lyonnais se répercute sur ses besoins en matière de déplacement, évalués en 2023 par SYTRAL Mobilités à près de 95 000 voyages par jour en direction du centre de l'agglomération [30]. Ces besoins risquent d'augmenter significativement dans les deux prochaines décennies. Les projections à horizon 2040 suggèrent en effet que la densité population - emplois de l'Ouest lyonnais s'accroîtra du fait de l'attractivité du territoire.

Projections MODEL Y pour l'Ouest lyonnais à horizon 2040 [31]

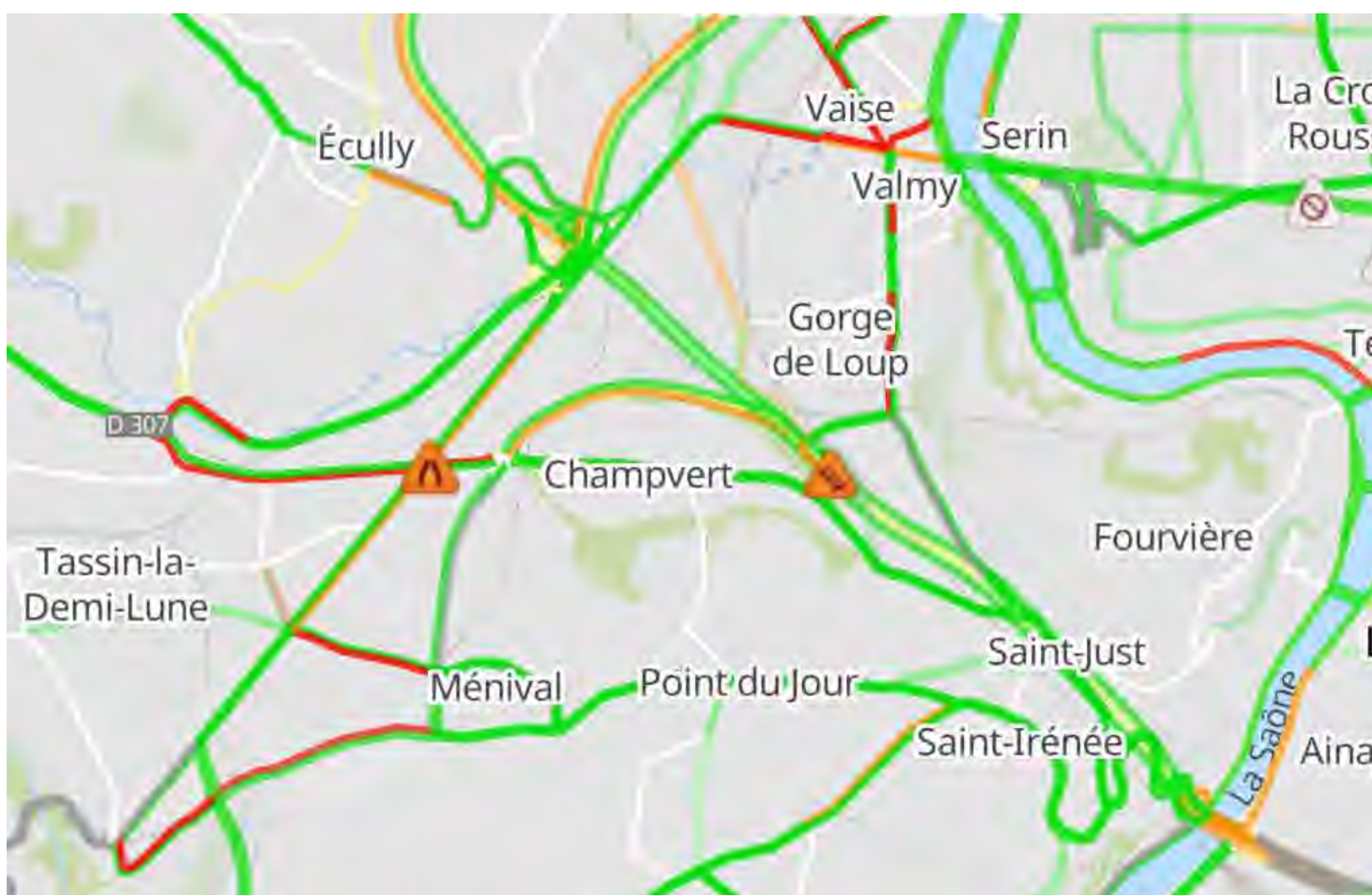


UN TERRITOIRE AUX MOBILITÉS SATURÉES

Dans l'agglomération lyonnaise, la voiture reste le mode de transport privilégié avec une part modale de 48% en 2022, selon la dernière enquête de la Chambre de Commerce et de l'Industrie [32]. Cette prédominance de l'automobile est à l'origine de nombreuses pollutions tant toxiques que sonores.

Le secteur de l'Ouest lyonnais ne fait pas figure d'exception. Si depuis 2008, l'usage de la voiture y recule, il reste le principal mode de transport, avec en 2018, entre 65 et 75% des actifs de la zone qui l'utilisent pour leurs déplacements domicile-travail [33]. Dans le même temps, la voirie n'ayant pas été développée proportionnellement, le SYTRAL note en 2023 que les axes routiers de l'Ouest lyonnais approchent de la congestion complète [34].

Une simulation de trafic routier en heure de pointe dans l'Ouest lyonnais [35]



Cette simulation de trafic montre qu'en heure de sortie des bureaux, la majorité des points de connexion à Lyon virent à l'orange, voire au rouge, ce qui confirme la conclusion du SYTRAL.

En parallèle, l'offre de transports publics du secteur est principalement composée de 4 lignes de bus - C19, C20, C21 et C24 - qui se révèlent être toutes saturées [36].

Devant ces constats, les enjeux d'une politique de mobilités au sein de l'Ouest lyonnais sont triples : il s'agit à la fois de calibrer l'offre de déplacements dans un contexte de dynamique démographique soutenue, de décongestionner un système existant arrivant à saturation et de décarboner les modes de transport.

NOS SOURCES

[1] Paul Terra, « Urbanisme. Les voies de la discorde » in Lyon Capitale, septembre 2023, n°835, pp22-29.

[2] « Maintenant l'écologie pour Lyon », 2020, 19p, p.3. [\[Lien\]](#).

[3] François Hamelin, « CARTE. Où sont les nouvelles pistes cyclables aménagées à Lyon pour le déconfinement ? » in Actu Lyon, le 12/05/20, consulté le 11/11/23. [\[Lien\]](#).

[4] François Hamelin, « Déconfinement : Lyon étudie la piétonnisation des rues et Gérard Collomb s'engage pour le vélo » in Actu Lyon, le 24/04/20, consulté le 14/11/23. [\[Lien\]](#).

[5] « 1,7 milliard pour fiabiliser les métros » in Le Nouveau Lyon, août-septembre 2023, n°70, 50p, p.9.

Voir aussi SYTRAL Mobilités, « Plan de mandat 2021-2026 », dossier de presse, 17/12/2020, 18p, pp12-18, consulté le 23/08/23. [\[Lien\]](#)

SYTRAL, « Plan de mandat 2015-2020 », dossier de presse, décembre 2014, 13p, p.9, consulté le 23/08/23. [\[Lien\]](#).

[6] Ibid.

[7] Ibid.

[8] SYTRAL Mobilités, « Métro E : le SYTRAL affine les propositions et poursuit les études », 2019, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

SYTRAL Mobilités, « Avis du panel citoyen », 2021, 14p, p.12, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[9] Hadrien Jame, "Pour l'Ouest lyonnais ce sera le tram express ou rien" in Lyon Capitale, le 8/11/23, consulté le 16/01/24. [\[Lien\]](#).

[10] Comité syndical du SYTRAL, « Etude métro E - Approbation d'une convention-cadre relative à la réalisation de diagnostics archéologiques sur le tracé de la future ligne », rapport n°20.005, séance du 21/02/20, p.2, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[11] Anthony Faure, « Tout ce qu'il faut savoir sur le nouveau projet de tram souterrain entre Tassin et Lyon, le TEOL », in Lyon Capitale, le 16/05/22, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

SYTRAL Mobilités, « Tram de l'Ouest Lyonnais. Dossier de concertation préalable », 6/11/23, 86p, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[12] « Tramexpress : concertation préalable fin 2023 » in Le Nouveau Lyon, août-septembre 2023, n°70, 50p, p.9.

[13] Anthony Faure, « Tout ce qu'il faut savoir sur le nouveau projet de tram souterrain entre Tassin et Lyon, le TEOL », ... Op.cit.

SYTRAL Mobilités, « Tram de l'Ouest Lyonnais. Dossier de concertation préalable », 6/11/23, 86p, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[14] SYTRAL, « Dossier de concertation. Concertation préalable du 4 mars au 6 mai 2019 », ... Op.cit., p.67.

[15] Déplacements Citoyens, « Contribution du 6 mai 2019 présentée par Jean Murard, président dans le cadre du débat public organisé par le Sytral », 6/05/19, 3p, p.3, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[16] Voir ici le rapport EGIS en question, p.27. [\[Lien\]](#).

[17] SYTRAL Mobilités, « Tram de l'Ouest Lyonnais. Dossier de concertation préalable », ... Op.cit., p.18.

[18] SYTRAL Mobilités, « Ensemble, dessinons l'avenir du métro. Cahier de consultation », 2021, 122p, p.99, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[19] SYTRAL, « Dossier de concertation. Concertation préalable du 4 mars au 6 mai 2019 », 2019, 126p, p.12, consulté le 9/11/23. [\[Lien\]](#).

[20] Les études relatives au métro E avaient montré qu'en cas de prolongement jusqu'à la Part-Dieu, 28 000 automobilistes pourraient être captés chaque jour. Voir "Un, deux ou... zéro métro ?" in Le Nouveau Lyon, le 27/09/21, consulté le 17/01/24. [\[Lien\]](#).

[21] Caroline Girardon, « Lyon : Plus besoin de changer à Perrache, le tramway T2 va maintenant directement à Confluence » in 20 minutes, le 25/03/21, consulté le 11/11/23. [\[Lien\]](#).

[22] Union des Transports Publics et Ferroviaire, « Observatoire de la mobilité 2022 & Attentes du secteur des transports urbains et ferroviaires », 2022, 42p, consulté le 14/11/23. [\[Lien\]](#).

[23] SYTRAL Mobilités, « Tram de l'Ouest Lyonnais. Dossier de concertation préalable », ... Op.cit., p.51.

[24] Simulation effectuée le 11 novembre 2023 à 17h00 via Google Maps. Seul le trajet le plus rapide a été retenu, en considérant qu'il constituerait de ce fait l'itinéraire le plus emprunté et donc le plus représentatif.

[25] SYTRAL Mobilités, "Tramway express de l'ouest lyonnais", consulté le 17/01/24. [\[Lien\]](#).

[26] SEPAL, SCOT de l'Agglomération lyonnaise - Bilan et perspectives, décembre 2021, 52p, p.6, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[27] INSEE, Dossier complet - Commune de Lyon 5e arrondissement, 14/11/23, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

INSEE, Dossier complet - Commune de Tassin-la-Demi-Lune, 14/11/23, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

INSEE, Dossier complet - Commune de Francheville, 14/11/23, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

INSEE, Dossier complet - Commune de Sainte-Foy-Lès-Lyon, 14/11/23, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

INSEE, Dossier complet - Commune de Craponne, 14/11/23, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[28] 1 416 545 habitants au dernier recensement. Voir INSEE, Dossier complet - Intercommunalité Métropole de Lyon, 14/11/23, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[29] La croissance démographique de la France a été de 4,2% entre 2009 et 2020. Voir INSEE, Bilan démographique 2020, 19/01/21, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#)

INSEE, Portrait de la population, 2010, 17/11/10, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[30] SYTRAL Mobilités, Tramway Express de l'Ouest Lyonnais - Dossier de concertation préalable, novembre 2023, 88p, p.18, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[31] Ibid., ...p.17.

[32] CCI Lyon, Métropole, 11e enquête consommateurs. Région lyonnaise. 2022, 9/03/2023, 28p, p.18, consulté le 28/08/23. [\[Lien\]](#).

[33] INSEE d'après Bertrand Enjalbal Oliveira, « Métropole de Lyon : l'usage de la voiture recule mais pas partout », in Rue89Lyon, 7/06/22, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[34] SYTRAL Mobilités, ... Op.cit., p.24.

[35] Simulation pour le 23/11/23 à 18h00. Voir ONLYMOOV, consulté le 23/11/23. [\[Lien\]](#).

[36] SYTRAL Mobilités, ... Op.cit., p.19.

Un document produit par le groupe

**POUR
LYON**



@groupepourlyon / @pourlyon



pour-lyon.fr



pourlyon69@gmail.com

ANALYSE DU QUESTIONNAIRE TEOL VILLE DE CRAPONNE

Résultats arrêtés le 4 février 2024 à 22h

Quelques données générales :

- 1200 participants sur 6700 questionnaires distribués toutes boîtes à Craponne
- Très fort taux de réponse : 18%
- Un panel citoyen représentatif, toutes les tranches d'âges sont représentées :
 - ✓ 28,9% de moins de 40 ans (dont 20,5% de trentenaires)
 - ✓ 21,7% de quarantenaires
 - ✓ 23,3% de cinquantenaires
 - ✓ 26,1% de soixantenaires et plus
- 48,1% des participants ont des enfants

Dans les commentaires (*liés aux questions n° 9 / n°10 / n° 11*) émergent des thèmes récurrents significatifs quant aux choix d'un réseau enterré et pour lesquels ont été inclus les données chiffrées représentatives.

NB : Les thématiques suivent l'ordre des questions.

1/ Développer l'offre de transports en commun apparaissant aujourd'hui insuffisante :

75,3% des usagers utilisant leur voiture seraient prêts à envisager un autre mode de transport (*question n°4*).

83,3% de ces usagers privilégieraient l'usage des transports en commun (*question n°5*).

49% des sondés utilisent la voiture pour des raisons d'autonomie, et 40% estiment n'avoir pas d'autre choix que celui d'emprunter la voiture (*question n° 3*), en raison d'une offre actuelle insuffisante (*question n°6*) pour les raisons suivantes :

- Trajet trop long (pour 59,6%)
- Manque de dessertes (pour 36,4%)
- Manque de correspondances (pour 33,1%)
- Restriction des amplitudes horaires (pour 26,9%)
- Saturation du réseau (pour 24,4%)

Les raisons citées ci-dessus expliquent bien pourquoi la voiture est le principal moyen de transport pour plus de 73,6% des foyers tant pour les déplacements professionnels que de loisirs, à raison de plus de 4 à 5 fois par semaine (*questions n°1 et 2*).

Les transports en commun quant à eux ne sont utilisés que par à peine 19% des participants, pour les raisons citées ci-dessus.

2/ Garantir la complémentarité des modes de déplacements :

Seulement 35,5% des sondés sont prêts à accepter d'importants changements sur les voies de circulation pour accueillir le projet TEOL (*question n°10*).

Parmi les commentaires recensés, la plupart des participants voient dans ce projet la volonté de diminuer drastiquement la voiture en dégradant son usage (saturation de la circulation déjà congestionnée, suppression de stationnements, durée rallongée des temps trajets, etc...).

Ces mêmes participants veulent non seulement un métro, mais aussi un tramway passant par l'ancienne voie ferrée (voie LEOL) allant jusqu'à Craponne, pour désenclaver la ville.

A la question n°9 sur le choix du tracé, 37,3% des sondés ne se prononcent pas, par manque d'informations, par incompréhension des tracés proposés, ou par désaccord avec le tramway aérien au bénéfice d'un métro.

Des propositions d'actions ont émergé révélant le besoin de garantir une meilleure complémentarité entre les modes de déplacements, sans les opposer :

- développer des offres de déplacement dits « modes doux » sur l'ensemble du secteur Ouest ;
- accroître l'offre de transports en commun actuelle ;
- déployer des parc-relais ;
- favoriser une mobilité « inclusive » permettant à chaque usager de choisir équitablement son mode de déplacement.

Ainsi, si le projet de création d'une ligne forte de transports en commun fait l'unanimité, son impact sur la circulation est fortement déploré car il s'agit, pour nombre de participants, de réduire significativement la place de la voiture, sans décongestionner la ville de Craponne.

Même s'ils sont prêts à changer leurs habitudes de déplacement avec un réseau de transports en commun suffisant à tous niveaux (fréquences, dessertes, correspondances, amplitude horaire), **les usagers veulent rester libres de leurs choix de modes de transport.**

3/ Optimiser les temps de trajets :

Pour 64% des participants (*question n°7*), le temps de trajet est l'un des enjeux majeurs des transports en commun. Or actuellement, la principale raison au non-usage des transports en commun est la durée des trajets, estimée trop longue (*question n°6*).

60% des répondants ne les utilisent pas pour cette raison.

En plus de dégrader les conditions de circulation déjà difficiles, les participants estiment que le choix du tracé aérien du TEOL ne permet pas d'optimiser le temps de trajet en direction de Lyon, contrairement au Métro E dont l'abandon est largement déploré.

Pour ces raisons, 82% des participants sont davantage favorables à un réseau enterré (*question n°11*) et, dans ces conditions, plus de 80% envisageraient d'utiliser cette nouvelle ligne pour leurs déplacements travail/loisirs (*question n°12*).

Néanmoins les commentaires précisent que le projet TEOL implique, pour la commune de Craponne et ses habitants, **de créer une liaison forte au terminus Alai :**

- dans un premier temps, par le renfort du nombre de trajets des transports en commun (61% envisagent de s'y rendre en transports en commun) et la création d'un parc-relai (48% d'entre eux comptent y aller en voiture et 93,5% jugent pertinent la présence d'un parc-relai à Alai) (*questions n°13 et 14*).
- dans un second temps, par la poursuite de ce réseau via un tramway sur Craponne via l'ancien tracé LEOL (demande récurrente dans les commentaires).



A noter :

Un très grand nombre de participants regrette le manque de pédagogie et d'accompagnement de la Métropole de Lyon et du Sytral sur ces sujets mobilité visant à réduire de 50% l'usage de la voiture.

Bon nombre de répondants n'avait pas connaissance des tracés proposés pour le TEOL.

Conclusion

Ainsi, qu'il s'agisse de l'offre de transports en commun actuelle jugée insuffisante, de la crainte de privilégier un moyen de transport au détriment d'un autre, de saturer des axes de circulation déjà congestionnés, ou de la nécessité d'optimiser les temps de trajets, le projet TEOL tel que proposé (tracé aérien) ne permet pas de répondre à ces problématiques, voire risque de les amplifier.

Les documents présentés par le SYTRAL sur les tracés proposés montrent que **les flux et conditions de circulation sur le secteur ouest ne seront pas meilleures avec le TEOL, aux mieux équivalentes.**

Outre le choix du tracé, apparaît également la nécessité d'avoir une meilleure desserte des transports en commun (renfort de l'offre et de la desserte actuelles) et de créer un parc-relai à proximité immédiate du terminus Alai. Ces adaptations semblent indispensables et à la hauteur de la fréquentation « projetée » puisque 80 % des participants envisageraient d'utiliser cette ligne.

La ville de Craponne a diffusé ce questionnaire à la population dans le but d'informer les concitoyens et de leur donner la parole sur un projet structurant pour leur territoire, qu'ils ne connaissent pas et ne comprennent pas, mais pour lequel ils se sont fortement mobilisés (très fort taux de réponse : 18%).

En 2024, Craponne est une commune toujours enclavée et mal desservie, et qui pourtant affiche une croissance record de +24% de sa population depuis 10 ans, avec aujourd'hui plus de 12 000 habitants.

Pour faire face aux enjeux de mobilité de l'ouest lyonnais, et de Craponne en particulier, la commune déposera un vœu au Conseil Municipal du 12 février 2024 afin que les avis des Craponnois soient entendus, avec notamment :

- le souhait d'un tram enterré, quel que soit le tracé choisi, pour ne pas entraver la circulation routière ;
- que le tram puisse arriver à Craponne par la voie LEOL ;
- l'agrandissement à 150 places du parking-relais « Catalon » à Grézieu-la-Varenne, actuellement de 69 places, pour que les usagers puissent rejoindre le TEOL ;
- un souhait fort de développement du réseau actuel de transports en commun : davantage de dessertes, d'amplitude horaire et de correspondances.



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

CONTRIBUTION DE L'AGUPE À LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE PROJET DE TRAM EXPRESS DE L'OUEST LYONNAIS

Après plusieurs consultations avortées sur des projets de dessertes structurantes de l'Ouest lyonnais Sytral mobilités soumet un nouveau projet de Tramway devant desservir Alai depuis le centre de l'agglomération lyonnaise et inversement.

Exit la solution de métro entièrement enterré dont l'extension vers Part-Dieu avait été largement souhaitée. Le respect des nappes phréatiques, un budget jugé excessif face à l'endettement croissant du pays, la densité insuffisante de population desservie à l'Ouest, suffiront-elles à estomper les regrets laissés par cette proposition peut-être trop ambitieuse ?

Aurait-elle anticipé le développement à long terme d'un Ouest lyonnais reconnecté à la vaste plaine de l'Est lyonnais où le développement de l'agglomération a pu se faire sans l'entrave du relief de la colline historique de Fourvière ?

Dont acte. Adieu à ce projet de desserte rapide et directe entre Alai et Part-Dieu.

Exit ces improbables lignes de transport par câble Francheville > Lyon dont l'opportunité avait été très largement mises en cause.

Y-a-t-il donc une opportunité à un projet hybride plus abordable combinant les performances d'une ligne de tramway en surface et les atouts que présenterait un passage souterrain analogue à celui d'un métro sur une partie de son parcours ?

Opportunité du projet

L'abandon de ces projets successifs révèle toutefois la permanence de la colline de Fourvière faisant obstacle aux communications est-ouest et l'absolue nécessité de la franchir.

Déjà, à l'époque romaine **cette réalité géographique** avait justifié l'ambitieux projet d'Agrippa de placer Lugdunum au centre d'un réseau de voies qui reste inscrit dans notre paysage contemporain et dont l'axe est-ouest relie bien la Presqu'île, à Tassin et Craponne à l'Ouest.

Ce n'est qu'en 1858 que les visionnaires spéculations d'Hector Arcis de Chazournes datant des années 1830, seront matérialisées par les importants travaux d'aménagement des lacets de Choulans facilitant de franchissement du dénivelé de près de 100 m qui sépare la Presqu'île du seuil de Trion et permettront de rallier plus facilement le plateau du Point du Jour puis l'Ouest.

Les percements successifs des tunnels ferroviaire de Saint-Irénée et autoroutier de Fourvière répondant à la même problématique ne sont parvenus à suivre le rythme de l'**expansion démographique exponentielle** de l'agglomération et à éviter l'**inévitables congestion et saturation** de ces infrastructures qui justifie le renforcement sur cet axe essentiel par une offre alternative de mobilité en transport en commun.

Malgré des ambitions réduites en termes de débit ou de temps de parcours, ce projet de desserte relève probablement d'un compromis raisonnable et constitue une appréciable opportunité de rejoindre depuis Alai les lignes fortes du métro A à Perrache et du métro B à Jean Macé.

On peut toutefois vivement regretter qu'une organisation territoriale dichotomique ne permette pas d'emblée d'organiser son articulation et sa complémentarité avec le réseau ferré régional.

L'intérêt du tracé proposé et de ses différentes options, repose non seulement sur les besoins de déplacements pendulaires de l'Ouest vers le centre de l'agglomération lyonnaise mais aussi sur des dessertes partielles rapides au sein de ce parcours telles celles qui, depuis le plateau, ouvriraient plus facilement l'accès vers Tassin-Libération à l'ouest et Confluence-Hôtel de Région à l'est.

Du point de vue des usagers deux logiques pourraient globalement s'opposer dans la résolution du choix des options soumises à concertation : privilégier la réduction des temps de parcours en retenant les tracés les plus directs et le minimum d'arrêts ou bien, au contraire, maximiser le potentiel de fréquentation en acceptant quelques détours et stations supplémentaires.



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

Plus que le métro, le tram incitera à une desserte plus fine.

Opportunité des options de tracé à l'est

L'option de tracé par le cours Suchet, offre un temps de parcours réduit, mais son opportunité intrinsèque est moindre pour les habitants des secteurs nord-est de la colline déjà bien desservis par une abondante disponibilités de ligne TC convergeant vers Perrache et qui feraient doublons.

Les difficultés d'insertion cours Suchet et dans la balme des Étroits, l'adjonction d'une passerelle supplémentaire dans un secteur déjà largement saturé d'ouvrages d'art ne nous paraissent pas militer pour cette option.

L'opportunité de desserte du secteur Confluence - Hotel de région, mal desservis depuis le plateau sans encombrer les accès stratégiques par Choulans au nord ou Roule et pont de la Mulatière au sud, paraît beaucoup plus appréciable d'autant que la passerelle offrira un atout supplémentaire pour une traversée de la Saône en mode doux actuellement mal assurée.

Pour optimiser les avantages indéniables de cette option, il serait vivement souhaitable de réaliser enfin le tronçon inférieur manquant de la liaison pédestre qui, empruntant l'impasse de Fontanières puis la montée Léon Favre donnerait l'accès tant attendu au niveau du parc du Brûlet sur le plateau fidésien.

Une condition de réalisation de cette option réside sans doute dans un traitement adéquat des entrées sud du centre commercial et de ses parkings et lieux de livraison.

Malgré un temps de parcours un peu supérieur entre Alaï et Jean Macé, l'option par Montrochet assure au contraire une opportunité très appréciable de dessertes supplémentaires en élargissant vers le sud l'axe est-ouest à renforcer. Elle offre une ouverture sur le dynamique quartier de Gerland. Elle nous paraît un choix incontournable.

Notons également un nouvel accès direct de Confluence depuis Tassin-Libération actuellement sans équivalent commode en TC.

Il sera opportun de veiller à ce que l'utilisation partagée des infrastructures communes aux lignes T1, T2, et TEOL, le long du cours Charlemagne, garantisse l'absence de rupture de charge entre Alaï et Jean Macé et que l'utilisation des nouvelles rames de 43 m maintienne à toutes heures un débit suffisant pour maintenir l'attractivité de la nouvelle ligne TEOL.

Positionnement de la station Charcot

On peut s'étonner que l'alternative proposée ait délibérément fait abstraction du choix que semblait imposer la Place Saint-Luc alors qu'elle est le véritable centre de gravité du quartier.

On comprend l'éventuelle exigüité des lieux et les perturbations transitoires qu'auraient pu représenter pour les commerçants trois ans de travaux mais cette situation médiane aurait sans doute présenté, à terme et pour de longues années, de multiples avantages et préservé l'équilibre souhaitable entre le quartier déjà ancien des Provinces et celui qui pourrait encore se développer plus au sud, au delà de la clinique Charcot et la Salette.

Une fois acté le rejet d'une station place Saint-Luc sur un tracé qui aurait pu être le plus court, examinons les arguments en faveur de chacune des deux options soumises à concertation.

L'option d'une station Charcot-Provinces joue la carte d'un trajet court et de la plus forte densité de population desservie bien qu'on puisse nuancer cet atout par le fait que les habitants les plus au nord disposent déjà d'accès rapides vers Lyon par les lignes de bus traditionnelles. Le déficit de voiries irriguant la rue commandant Charcot depuis Lyon 5e ne facilitant pas son accès constitue un handicap et elle priverait en outre le quartier d'une station service appréciée.

L'option d'une station Charcot-Salette, plus ouverte vers Lyon 5e par les rue François Genin et Pierre Valdo, offre quand à elle un centre de gravité un peu plus au sud dans un secteur où une densification est encore envisageable. L'espace moins contraint pourrait se révéler un peu plus



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

favorable. La proximité immédiate de la clinique Charcot et une meilleure desserte de ce pôle hospitalier pourraient jouer en sa faveur. L'avenir de l'Ehpad à la Salette mis en question peut-il se transformer en opportunité ?

La distance à vol d'oiseau entre les deux propositions de station n'est que de 400 m mais celle à pied d'un point à l'autre bien plus importante en empruntant l'espace public.

Du centre d'attraction de la place Saint-Luc, l'accès de Charcot-Provence est beaucoup plus simple et court. Ce n'est pas du tout le cas pour Charcot-Salette qui nécessiterait la traversée d'espaces privés pour éviter de longs détours à pied.

Pour Charcot-Salette, l'**accès pédestre depuis Chantegrillet** ne sera commode et facile que si la liaison mode doux demandée de longue date par l'Agupe, inscrite en son temps au PLU-H, et figurant au permis de construire d'Esprit domaine se concrétise malgré les atermoiements des services d'urbanismes de la ville.

Si le choix devait en définitive sur porter sur une implantation de station à la Salette, l'absence de cette liaison, si judicieusement anticipée, serait d'autant plus déplorable. Elle faut absolument qu'elle soit réalisée selon les règles d'urbanisme qui la prévoyait et dans le strict respect du permis de construire accordé.

La station drainerait plus facilement les populations du Plan du Loup au sud du plateau si des solutions de rabattement bus, en particulier depuis la zone d'activité Calicéo/Sainte-Barbe et Cgd69/ collège du Plan du Loup, étaient mises en place.

Dans les deux cas, les stations sont alignées sur l'axe présumé d'une ancienne voie romaine ce qui nécessitera d'anticiper, le cas échéant, d'éventuels délais de fouilles archéologiques préventives.

En définitive, des avis très partagés privilégient tantôt un parcours plus court valorisant le dense et ancien quartier des Provinces, tantôt un secteur légèrement plus méridional présentant encore un potentiel de développement et susceptible de drainer les zones moins richement desservies en TC situées plus au sud.

Opportunité des options de tracé à l'ouest

Les stations de Point du Jour et de Ménival sont incontournables comme l'est l'arrivée à un véritable pôle multimodal à Alaï permettant toutes formes de rabattements : à pied, pour les vélos, par convergences de lignes de bus mais aussi au moyen du Tram train de l'Ouest lyonnais pour les zones les plus éloignées. Ce pôle ne semble pas pouvoir faire d'impasse sur un minimum de places de stationnement prioritairement réservés à ceux qui viennent de plus loin.

Sont soumises à notre choix les variantes de tracé suivantes :

- **option a** privilégiant une durée de parcours plus courte de 2 mm sur un tracé empruntant la rue Joliot Curie mais qui présente un goulet d'étranglement au niveau du passage sous le chemin de fer et réduit la circulation automobile à un sens unique problématique.
- **option b** d'un tracé du tram en boucle à sens unique offrant l'avantage d'une desserte supplémentaire du pôle de Libération. Plus accessible pour les Tassilunois et attrayante pour une clientèle extérieure, elle devrait recueillir les suffrages des usagers et garantir une bien meilleure fréquentation en dépit des difficultés d'insertion qui se font jour comme dans l'étroit chemin de la Raude.
- **option c** initialement écartée, mais remise en avant à quelques jours avant l'issue de cette phase de concertation, cette desserte de Libération par un double sens tramway et routier cumulerait les avantages d'une forte fréquentation et de la préservation des autres circulations en double sens sur l'axe Charles de Gaulle et ceci au prix d'un impact sur les nécessaires acquisitions foncières rivalisant avec celui de l'option b. Elle apparaît comme l'option à retenir pour cette partie aérienne du tramway.

L'arrivée en surface à Alaï devrait préserver les possibilités de prolongation de la ligne en direction de Craponne afin de desservir à terme des zones moins denses à des coût acceptables.



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

En cas de poursuite du projet, l'Agupe reste disponible à prendre part aux prochaines étapes de concertation continue qui devront préciser de nombreux points de préoccupation concernant notamment les nuisances sonores éventuelles, l'extraction d'air pollué des tunnels, l'intégration dans le paysage boisé de balmes et fragiles soumises à vibrations,... et demande aux porteurs du projet, quel que soit son sort, de rendre accessibles les données récoltées lors des sondages géophysiques préparatoires afin de contribuer à une meilleure connaissance par le grand public, de la géologie de notre territoire.

Pour l'Agupe, à Sainte-Foy-lès-Lyon le 5 février 2024, son président,

Jean-Yves Barbier



CONTRIBUTION DE L'UCIL - 5 FEVRIER 2024 CONCERTATION PREALABLE AU PROJET TEOL Tramway express de l'Ouest Lyonnais

Les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) sont des associations loi 1901 créées, au niveau des quartiers et bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants engagés et bénévoles, dans le but de préserver et d'améliorer leur cadre de vie.

Leur fédération, l'Union des Comités d'intérêt locaux de la Métropole de Lyon (UCIL), qui existe depuis 60 ans, est l'interlocuteur des pouvoirs publics, au niveau de la Métropole de Lyon et de l'Etat, pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

TEOL, un projet manquant d'ambition, répondant cependant en partie aux besoins de mobilité de l'Ouest lyonnais.

Nous ne reviendrons pas longuement sur le choix d'abandonner le projet de métro E, projet que l'UCIL a toujours défendu.

Nous avons d'ailleurs des positions originales, comme la préférence pour l'option de Terminus à Hôtel de Ville, via Saint Paul, qui permettait à la fois le désenclavement de Saint Paul et la résolution du problème posé par la ligne C3, au lieu du projet du SYTRAL et de la Métropole de déporter les bus sur les quais de Saône et la rue Grenette.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler la ferme opposition de l'UCIL à ce projet de détour des bus en Presqu'île, tout autant qu'au projet de déplacement du terminus des bus de Bellecour Est à Bellecour Ouest. Nous attendons encore que le Sytral et la Métropole reviennent à la raison et soient à l'écoute des acteurs locaux responsables.

En ce qui concerne TEOL, la question est de savoir si ce nouveau projet permet de répondre aux besoins de mobilité des habitants de l'ouest lyonnais auxquels le métro E répondait.

Il est significatif de voir que les estimations de fréquentation sont en retrait par rapport au métro E. Or c'est le résultat du choix d'orienter TEOL vers Jean Macé au lieu de Bellecour / Part Dieu qui répondait mieux aux besoins de l'Ouest lyonnais...

Nous sommes également surpris de voir que TEOL utilisera le même matériel que les lignes T1/T2, malgré la pente... Et dans le même temps, il nous est annoncé que la profondeur des stations Charcot et Point du Jour serait moins profonde que prévu. Bonne nouvelle de voir que les contraintes sont moins importantes, mais nous resterons vigilants face à ces annonces contradictoires, dans l'attente de la confirmation que cela sera bien le cas.

Pour que TEOL soit efficace, il faut un temps de parcours en baisse par rapport à l'offre actuelle de transport en commun. Si la profondeur des stations est plus faible, c'est un argument favorable au projet.

Mais dans le même temps, on choisit un tracé qui augmente sensiblement le temps de trajet vers Perrache (via Montrochet). Un usager se trouvant au parc de la Mairie du 5 ou à la Poste, à un arrêt de bus après le Point du Jour, aurait avantage à prendre le bus 46 (absent des documents de concertation) pour rejoindre Perrache au lieu de TEOL...

Cependant, l'attrait d'un mode de transport ne se limite pas à sa rapidité, mais aussi à son confort, sa sécurité, sa fréquence, son amplitude. Force est de constater que TEOL répond à ces attentes.

C'est pourquoi :

- vu les besoins de mobilité de l'Ouest lyonnais et l'absence de réponse crédible par le réseau bus,
- à partir du moment où la Métropole et le Sytral ont fait le choix de TEOL, ils assument la responsabilité de l'abandon du métro E,
- **l'UCIL, en tant qu'acteur responsable ne reste pas dans une posture de défense d'un projet de métro E abandonné, refuse l'attentisme et choisit, à défaut, le projet TEOL. Il n'est plus possible de tergiverser et d'attendre plus longtemps.**

Une liaison par Montrochet qui répond à plusieurs attentes, malgré un allongement du temps de trajet

Le choix de Suchet n'était pas pertinent en termes d'insertion urbaine (pont SNCF Cours Suchet et insertion délicate dans la colline) même si le risque de stabilité de la colline existe aussi à Montrochet

Le choix de Montrochet permet de coupler TEOL avec la ligne T2 qui y fait son terminus, permettant d'imaginer plusieurs scénarios pour organiser la coexistence de 3 lignes de trams sur le même axe.

Le choix de Montrochet donnerait un nouveau souffle au centre commercial, difficile d'accès en voiture pour les habitants de l'Ouest lyonnais, et qui deviendrait attractif à défaut du centre commercial de la Part Dieu

TEOL permet la construction d'une passerelle attendue depuis longtemps dans le projet Lyon Confluence, avec un geste architectural à travailler (comme pour le Pont Raymond Barre)

Le choix de Montrochet pourrait permettre d'envisager un autre parcours, à terme, avec la construction du pont des Girondins sur le Rhône...

Tous ces avantages du passage par Montrochet compensent, en partie, le handicap majeur de l'augmentation notable du temps de trajet, d'autant qu'on ne peut comparer un tramway aux bus en terme de confort, de régularité, d'amplitude horaire, lorsque le C21 affiche 40 minutes d'attente après 21h et s'arrête à minuit...

Un choix politique regrettable à Charcot

L'abandon de la station Saint Luc au profit d'une station à Provinces/Charcot obéit à un choix politique pour obtenir l'accord de la Ville de Sainte Foy. Surtout que l'argument avancé pour cet abandon n'est pas utilisé pour la station Point du Jour qui est dans la même situation. L'UCIL s'étonne d'un tel traitement et renouvelle le choix d'un positionnement de la station Place Saint Luc.

A défaut, nous aurions une préférence pour Provinces / Charcot, plutôt que Clinique Charcot, d'autant que ce carrefour mérite un aménagement. A ce sujet, nous sommes heureux qu'on s'y intéresse enfin, alors qu'un projet immobilier de Laboratoire d'analyse médicale au 35 bis, accepté par la Métropole et la Ville de Sainte Foy, n'a pas donné lieu à des négociations d'élargissement de voirie (prévu au PLU-H), alors que l'arrêt de bus à proximité ne répond absolument pas aux normes.

Une profondeur à limiter si possible au Point du Jour

Sur les plans donnés à la concertation, la coupe montre un tracé qui redescend après la station Charcot et qui renforce la profondeur de la station Point du Jour, alors que TEOL pourrait rester à la même hauteur (ou monter encore un peu) et avoir une profondeur moindre au Point du Jour. Est-ce une erreur de présentation du document ?

Nous sommes surpris de voir que l'argument des dommages causés à l'activité économique Place Saint Luc ne soient pas retenus pour Point du Jour. Deux poids deux mesures ?

Ménival, un oubli majeur : la rue de Boyer qui apparaît inaccessible depuis le carrefour Brosset/Eisenhower/Hespérides

Attention, au delà de l'accessibilité des riverains, n'oublions pas qu'il s'agit d'un accès majeur pour un établissement scolaire de 1 700 élèves (de la maternelle à l'enseignement supérieur) , l'Institution Notre Dame des Minimes, dont le recrutement est particulièrement orienté vers ces communes de Tassin/Craponne/Grézieu accessibles via la rue de Boyer.

Tassin Libération

Depuis l'origine du métro E, l'UCIL a défendu un trajet long via Tassin (Libération) plutôt que le trajet direct à Alaï. Nous maintenons donc notre position.

Cependant, à 6 jours de la clôture de la concertation préalable, un scénario C, initialement écarté du fait de nombreuses difficultés (en particulier les nombreuses expropriations foncières) est re-proposée car il ne serait pas aussi complexe que prévu par rapport aux autres options.

Permettez-nous d'en savoir davantage pour faire un choix, en ayant davantage de visibilité sur la nature des expropriations, leur coût, leur faisabilité et leurs risques pour chacune des options.

Même si nous n'en sommes pas encore au choix définitif du scénario, mais seulement à exprimer une préférence, il n'est pas question qu'en raison d'un défaut d'information, la concertation aboutisse à choisir un scénario irréalisable dans un délai raisonnable. TEOL ne doit pas reproduire l'erreur de la ligne A2 du plan de déplacement urbain (qu'elle remplace partiellement), arlésienne depuis 30 ans, infaisable en raison précisément de ces expropriations foncières.

L'UCIL demande donc un complément d'information, donc un délai supplémentaire, pour faire le choix entre les options A / B / C pour Alaï avec une préférence pour B ou C.

Alaï : Parking relais et prolongement

Le Président de la Métropole semble de nouveau ouvert à la création d'un parking relais. Les documents de concertation sont bien silencieux à ce sujet.

L'UCIL apprécie que le SYTRAL anticipe dès aujourd'hui la possibilité de prolongement de TEOL, d'où la nécessité d'un choix pertinent de localisation à Alaï et de savoir vers où prolonger (si le Sytral étudie de manière prioritaire le prolongement à Francheville Bel-Air/Craponne, ce qui a notre préférence, des voix se sont élevées pour un prolongement vers Francheville le Bas / Taffignon)...


L'avenir du réseau bus :

A chaque nouveau projet de transport lourd, le réseau de bus est réorganisé. C'est une crainte souvent manifestée par les habitants du 5ème, à laquelle une réponse très discutée est parfois donnée (il n'y a pas de "projet caché" de modification du réseau de bus).

S'il est vrai qu'aucune étude précise n'est encore réalisée à l'heure actuelle, les documents de concertation notent explicitement que l'arrivée de TEOL aura un impact sur le réseau bus. C'est un sujet qui devra être évoqué lors de l'enquête publique.

Le Président de l'UCIL
Bertrand JABOULEY





Contributions recueillies dans les registres des lieux de la concertation



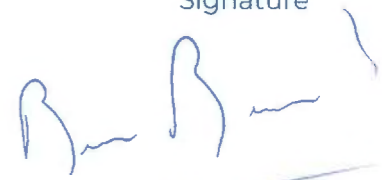
Registre SYTRAL Mobilités

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest
Lyonnais (TEOL) entre Albi et Jean Macé
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 25 février 2024
inclus

En exécution de la délibération du Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités en date du 07/11/2023
je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature




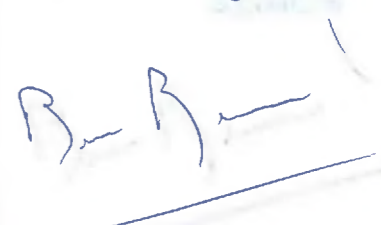
Registre Mairie Lyon 2^e

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (T60L)
entre Alai et Jean Macé
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 25 février 2024 incluant

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/11/2023,
je soussigné(e) G. Bruce BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature


OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	28/11/2023	<p>Rue Charpenois</p> <p>Riverain du quai Jean Jacques Rousseau</p> <p>Pourquoi vouloir à tout prix (?) construire encore de nos espèces préservées? LA RIÈRE SAONE -</p> <p>Les transports en commun sont bien suffisant dans l'ouest lyonnais: ils arrivent au bus de la rivière de Charbon, à l'arrêt à Bellecour, sur les quais de la Saône les habitants de l'est les utilisent-ils vraiment?</p> <p>quel impact a votre tramway par la rive droite de la Saône et de la confluence? Le bruit des traces / le bruit de transit à tout l'environnement par l'eau (on entend tout même les petites "vagues" de l'eau sur la rive de la confluence à des heures du dimanche) = LA Unité (Blanche comme sur la parcelle de l'axe des conflits?) qui impacte jour et nuit le fond et qui pollue notre ciel - LA PERSPECTIVE: un des derniers quais "sauvages" de notre métropole -</p> <p>Bref une passerelle piétonne pour aller à la Saône s'intègre au projet de renouvellement de notre quartier. Rousseau, qui je l'espère, ne</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>sera pas abandonné -</p> <p>Halte aux voitures! Nous ne sommes pas une petite autoroute!</p> <p>Bref, passer par la Confluence au sein de ce que le Signal préfère (à des sautes!) mais "à tête" pour les voyageurs de l'ouest est largement plus intéressante... mais pas par Vercorbe. C'est aller au plus endroit des axes de Lyon (M7 - Tunnel Pont <-> Chalon - voie forcée... etc) A moins de supprimer cette fautive entrée du tunnel - par force!</p> <p>J'ai très bien compris que je ne suis pas favorable à ce projet de renouvellement de la colline -</p> <p>Sérieux!</p> <p>11/12</p> <p>Il y a déjà le TRAM TRAIN de l'ouest lyonnais, qui arrive à la Gare St Paul. Le projet initial devait prolonger cette ligne de TRAM jusqu'à la Saône via le Centre ville. Pourquoi ce projet est-il abandonné?</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
14/12		Le TRAM TOE devrait être relié "habituellement" Vers GERLAND et rejoindre le 7 th Bd au Jean Jaurès, descendant au niveau la Terminé de la RAENE (risque d'être très carré) Avec 3 lignes de TRAM ✓
19/12/23		TOL: objet traversée de la Saône Option: passage niveau Cours Suchet → "CONTRE" - trop près des habitations du 8 et 11 quai des Etruits dans le 5 ^e arrondissement, nuisances sonores, visuelles et vibrations prévisibles... - destruction d'arbres en particulier les platanes du quai - pont du tramway trop près du pont Kitchener et trop loin du pont de la Muletterie: déséquilibre des distances entre les 2 ponts routiers existants. Option: passage niveau rue Moutrochet → "POUR" - quai JJ-Rouveau inhabité à ce niveau - descente piétons et 2 roues bienvenue pour Confluence - équilibre des distances entre les 2 ponts routiers existants - coût des travaux inférieur à l'option cours Suchet. N. DIGONNET 8 quai des Etruits 69005 LYON
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
19/12	19/12	Je suis contre le projet de traversée de la saône au niveau cours suchet car trop proche du grand KITCHENER et beaucoup de nuisances pour les habitations à proximité. Je suis pour la traversée de la saône au niveau rue MOUTROCHET: meilleur accessibilité au quartier confluence meilleure répartition des distances entre les deux ponts routiers, cad- plus équilibré. CLAUDE EPKHA 8 quai des Etruits 69005 LYON
		Paraphe



Registre Mairie Lyon 5^e

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)
entre Albi et Jean Macé
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, en date du 06/07/2023, je soussigné(e) A. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature



OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation

Date

Observations

①

15/11

Bonjour, habitant du 11^A quai des
Étroits, par cette consultation en main ce
jour, je découvre que le tram train va
passer à 10 m du sol, soit sous nos
fenêtres. Aucune information dans nos
boîtes à lettres n'a été faite, aucun
croquis, ni dessin, ni photomontage me
montré a été transmis. Les habitants des
immeubles Côté Balme ne sont pas
au courant. Au nom de mes voisins, nous
nous opposons à ce projet, côté Cours
Suche + q. nous apportera que nuisance,
fragilisation de la Balme qui déjà
est fragilisée (voir interventions des
pompiers ces six derniers mois), la
disparition des animaux (chauve souris,
oiseaux, écureuils...) qui en fait la
richesse de cette Balme. Ce projet est
à nos yeux "non écologique". Sans parler
de la suppression des arbres. Sans parler
qu'en cinq mètres, nous avons déjà
trois ponts! De nombreux propriétaires
ont répondu en question de se
le voir. Ça va bien de valoir.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation

Date

Observations

①

Suite

Pensement, locataire, si cette proposition
Cours Suche est validée, je pourrai nous
allons perdre le charme de cette résidence, de
ce coin de paradis, si calme.

Cordialement Mme Nicolau

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
2	8/12	<p>Je suis co-propriétaire rue Joliot Curie. Il y a actuellement énormément de problèmes de circulation. Passer les rues en sens unique serait une observation avec les énormes résidences dans le quartier. La même compte 400 bts, soit plus de 500 véhicules. Il y a dans cette rue 4 résidences au même gabarit. Comment va se passer la route à l'entrée et à la sortie, doit-on faire la voie de quai, avec d'un côté l'accès au parking, d'un autre la sortie du tram en son quartier? Comment vont faire les milliers d'habitants du secteur pour circuler avec le croisement des lignes de tram? Il y a déjà eu des accidents et même les métros lors de l'imposition de la double voie de bus dans la rue. Nous sommes dans le quartier le plus chargé du 5^e et on va réduire les voies de circulation, congestionner le quartier. Mais élus vont penser ils que nous allons tous passer au vélo?</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
9 Suite		<p>De plus, le projet technique indique que la rue Joliot Curie fait actuellement 17m de large, trottoir compris. Mais, le projet montre une emprise de 20 à 22 m, on serait pris les 3m minimum de largeur? Le tramway se fera à Alau. Le dossier technique ne le montre pas. Où sera le parc relais, s'il y a en un de prévu? Ne pas en faire serait une gâchise quand on parle de drainer les habitants de l'ouest lyonnais pour qu'ils laissent leur véhicule aux parkings de Lyon. Pour finir, quelle sera l'emprise du tramway, de la voie de repoussement des trams, des quais, les aménagements piétons, des accès avec le parc relais? En gros, le remaniement de la place et des voies de circulation? Pour conclure, un tram entièrement souterrain serait moins problématique.</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
③	12/01/24	<p>J'exprime mon soutien au projet de TEO. Parmi les options proposées, je privilégie</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'option "b" entre Alain et Mémoral - l'option par voies souterraines pour le franchissement du Rhône <p>car je suis beaucoup plus sûr et sûr l'utilité et pour répondre la question de l'écologie la ville et Alain et le TEO permettra de "déconclaver" cette partie de la ville et de pallier au manque de bus au tout début de journée et en soirée</p> <p>Gabriel Schreier 73 Avenue Barthélemy Bayer 69005</p>
Paraphe / Schreier		

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
④	24/01	<p>Bonjour, totalement opposé au projet TEO, qui pour moi est un projet au rabais. Je souhaite la reprise de l'étude du Métro C commencé en 2019. Je ne souhaite pas subir tous les travaux au Point du Jour par le tram, qui n'apportera pas grand chose aux habitants du PDU, surtout au niveau du temps pour arriver en ville, surtout s'il passe par (Ponfocet).</p> <p>M.O. Bonnet 2265 Rue de l'Oratoire 69005 Lyon</p>
⑤	24/01	<p>Bonjour, est ce qu'une étude sur les nuisances sonores et liées aux vibrations lors du passage du tram a été faite ? C. MAUCEL 25 Rue des Acacias 69005 Lyon</p>
Paraphe J Bonnet		

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
⑥	10/3/24	<p>Bonjour, j'ai toujours été opposée à ce projet de tram qui ne regarde pas l'avenir - cela impactera beaucoup la circulation dans tout le 5^e. Le tram est plus lent qu'un métro. La qualité de vie avec les nuisances sonores sera importante. Etant donné le nombre d'immeubles qui se construisent il n'y aura sûrement pas moins de voitures. Si la circulation passe par la rue de Tourville, la sécurité pour les élèves du lycée Branly sera impactée.</p> <p>d'autre part, rien n'est résolu si vous arrivez à Montrocher: pas de correspondance et boulevard Suchet est loin des correspondances.</p>

Véronique Masse 6^e rue de Tourville 69005

⑦	2/2/24	<p>Bonjour, nous sommes totalement opposés au projet TEO L qui pour nous est un projet au rabais et par contre nous étions très favorables au projet des Aéro-E.</p> <p>Nous allons subir au Parc De Joue des travaux</p>
---	--------	---

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
⑦	2/2/24	<p>excuses pour un tram qui n'ajoutera pas grands choses aux habitants si ce n'est des désagréments et un passage de voiture qui restera le même si ce n'est plus (pollution +) d'autre part un tram est moins rapide qu'un métro, et le temps pour arriver à Parc Dieu ne sera pas amélioré.</p> <p>Si Lhoplain A est décidé (A la Nouvelle Pointe du Jour)</p> <p>Je voudrais que l'on mette la rue Joliot Curie (Nouvel P.D.J) en sens unique en direction vers retarder la circulation sur "rue de Tourville, rue de Noyes (Av. Eisenhower) et une alternance de choisir les rues les plus étroites des secteurs et en plus une ligne à proximité de Parc Le projet est impensable !!!</p> <p>B. G. PERRIN</p> <p>17 rue de Tourville</p> <p>69005 Lyon</p>

Paraphe

Numéro de l'observation

Date

Observations

8
5/2/24
Bonjour,
Ci-joint, la contribution du Comité d'Intérêt Local (CIL) du Point du Jour à la concertation préalable au projet de tramway express de l'ouest lyonnais.

Marie
Aubert

CIL DU POINT DU JOUR
67 bis rue des Aqueducs
69005 LYON



Contribution n°8 du CIL du Point du Jour
du 5/2/2024

CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET DE TEOL Avis du CIL du Point du Jour

Le Comité d'Intérêt Local (CIL) du Point du Jour est une association créée il y a plus de 100 ans par des habitants soucieux de défendre et d'améliorer leur cadre de vie. L'accessibilité au Plateau du 5^e et la liaison avec le centre-ville de Lyon ont toujours été problématiques. Avec, à ce jour, aucune réponse satisfaisante pour les habitants du secteur qui doivent en outre subir les nuisances d'une circulation de transit de l'ouest lyonnais !

Le CIL du Point du Jour est favorable au projet TEOL car un projet de transport en commun structurant pour le plateau, et globalement pour l'Ouest lyonnais (Ste Foy, Tassin, Francheville..), est opportun et attendu. Les déplacements dans ce secteur de l'agglomération se font majoritairement en voiture en l'absence de métro, de contournement autoroutier... Cette offre de TC rapide, régulière, avec une large amplitude horaire (4h30/1h) permettrait de désenclaver certains quartiers (comme le Point du Jour, Ménival), d'assurer une liaison ouest/est, et de voir une diminution de la circulation pendulaire

Le CIL du Point du Jour est **favorable à une option d'insertion à l'est rue Montrochet** car : avec une mutualisation TEOL/ T2 il serait alors possible depuis Alai de rejoindre, *sans rupture de charge*, le métro B à la station Jean Macé, et d'accéder ensuite à la Part-Dieu (pôle multimodal, centre économique et commercial).

La prolongation vers la Part-Dieu n'avait-elle pas déjà été fortement demandée lors de la concertation antérieure sur le projet de métro E !

Les 3 options d'insertion à l'ouest soulèvent plus d'interrogations qu'elles ne proposent de choix. Il est donc difficile de se prononcer. Ce projet de tramway souterrain sous la colline puis en surface de Ménival à Alai pourra-t-il répondre aux besoins futurs en 2032 (développement vers l'ouest et augmentation prévisible des flux)? Et surtout résoudra-t-il les problèmes de congestion des carrefours Ménival, Battières, Libération, Alai, notamment aux heures de pointe? Les acquisitions foncières nécessaires ne vont-elles pas obérer, voire repousser sine die la réalisation de ce projet structurant (coûts, recours,...) ?

Dans tous les cas, il est indispensable de maintenir l'accès au Point du Jour par la rue de Boyer (pour les secours, les élèves scolarisés à N.D des Minimes, l'accès aux cabinets et centres médicaux, les habitants du quartier), un report par Eisenhower et Joliot Curie induirait une congestion accrue du carrefour des Battières et se heurterait entre Tourvielle et la place B.Tessier à la Voie Lyonnaise 11.

La poursuite en souterrain jusqu'à Alai serait une opportunité d'investissement plus durable et résoudrait bien des problèmes soulevés par les habitants de Tassin !

Le CIL du Point du Jour est favorable à l'implantation d'une **station à Charcot-Provinces** dans un secteur dense de Ste Foy, à proximité de la résidence universitaire Allix, des commerces de la place St Luc et d'une partie du 5^e arrondissement.

OUI à un projet TEOL avec un pôle d'échanges multimodal à Alai (avec connexion TTOL/TEOL et P+R). OUI pour étudier un prolongement d'Alai vers Craponne, Grezieu... (avec des P+R).

Lyon, le 4 février 2024.

67 bis, rue des Aqueducs-69005 LYON courriel : cil.pdj@orange.fr

Association régie par la Loi de 1901 enregistrée en Préfecture du Rhône sous le n° W691062902
Association affiliée à l'Union des Comités d'Intérêts Locaux du Grand Lyon-la Métropole



Registre Mairie Lyon 7^e

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) entre
Albi et Jean Macé
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/07/2023,
je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature
B. Bernard

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	22/12	<p>Selon mes amis et nous qui habitons le Quartier du 7^{ème} nous sommes réticents à l'idée de transformer notre belle place de T2a déjà d'immenses problèmes tous les jours et rajouter une surcharge de ce tant de trafic créerait pleins de nouveaux problèmes. Il nous semble qu'à Perrache avec cela en créerait puisque les quais de tramways sont assez restreints et il y aurait trop de monde. À Jean Macé, nous ne voulons pas de ce projet qui modifierait la tranquillité.</p> <p>Salutations distinguées</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		Paraphe



Registre Sainte-Foy-lès-Lyon

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) entre Alai et Jean Macé.

Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, en date du 06/07/2023, je soussigné(e) N. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature





AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'EnvironnementCONTRIBUTION DE L'AGUPE À LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE PROJET DE
TRAM EXPRESS DE L'OUEST LYONNAIS

Après plusieurs consultations avortées sur des projets de dessertes structurantes de l'Ouest lyonnais Sytral mobilités soumet un nouveau projet de Tramway devant desservir Alaï depuis le centre de l'agglomération lyonnaise et inversement.

Exit la solution de métro entièrement enterré dont l'extension vers Part-Dieu avait été largement souhaitée. Le respect des nappes phréatiques, un budget jugé excessif face à l'endettement croissant du pays, la densité insuffisante de population desservie à l'Ouest, suffiront-elles à estomper les regrets laissés par cette proposition peut-être trop ambitieuse ?

Aurait-elle anticipé le développement à long terme d'un Ouest lyonnais reconnecté à la vaste plaine de l'Est lyonnais où le développement de l'agglomération a pu se faire sans l'entrave du relief de la colline historique de Fourvière ?

Dont acte. Adieu à ce projet de desserte rapide et directe entre Alaï et Part-Dieu.

Exit ces improbables lignes de transport par câble Francheville > Lyon dont l'opportunité avait été très largement mises en cause.

Y-a-t-il donc une opportunité à un projet hybride plus abordable combinant les performances d'une ligne de tramway en surface et les atouts que présenterait un passage souterrain analogue à celui d'un métro sur une partie de son parcours ?

Opportunité du projet

L'abandon de ces projets successifs révèle toutefois la permanence de la colline de Fourvière faisant obstacle aux communications est-ouest et l'absolue nécessité de la franchir.

Déjà, à l'époque romaine **cette réalité géographique** avait justifié l'ambitieux projet d'Agrippa de placer Lugdunum au centre d'un réseau de voies qui reste inscrit dans notre paysage contemporain et dont l'axe est-ouest relie bien la Presqu'île, à Tassin et Craponne à l'Ouest.

Ce n'est qu'en 1858 que les visionnaires spéculations d'Hector Arcis de Chazournes datant des années 1830, seront matérialisées par les importants travaux d'aménagement des lacets de Choulans facilitant de franchissement du dénivelé de près de 100 m qui sépare la Presqu'île du seuil de Trion et permettront de rallier plus facilement le plateau du Point du Jour puis l'Ouest.

Les percements successifs des tunnels ferroviaire de Saint-Irénée et autoroutier de Fourvière répondant à la même problématique ne sont parvenus à suivre le rythme de l'**expansion démographique exponentielle** de l'agglomération et à éviter l'**inévitabile congestion et saturation** de ces infrastructures qui justifie le renforcement sur cet axe essentiel par une offre alternative de mobilité en transport en commun.

Malgré des ambitions réduites en termes de débit ou de temps de parcours, ce projet de desserte relève probablement d'un compromis raisonnable et constitue une appréciable opportunité de rejoindre depuis Alaï les lignes fortes du métro A à Perrache et du métro B à Jean Macé.

On peut toutefois vivement regretter qu'une organisation territoriale dichotomique ne permette pas d'emblée d'organiser son articulation et sa complémentarité avec le réseau ferré régional.

L'intérêt du tracé proposé et de ses différentes options, repose non seulement sur les besoins de déplacements pendulaires de l'Ouest vers le centre de l'agglomération lyonnaise mais aussi sur des dessertes partielles rapides au sein de ce parcours telles celles qui, depuis le plateau, ouvriraient plus facilement l'accès vers Tassin-Libération à l'ouest et Confluence-Hôtel de Région à l'est.

Du point de vue des usagers deux logiques pourraient globalement s'opposer dans la résolution du choix des options soumises à concertation : privilégier la réduction des temps de parcours en retenant les tracés les plus directs et le minimum d'arrêts ou bien, au contraire, maximiser le potentiel de fréquentation en acceptant quelques détours et stations supplémentaires.

Numéro de l'observation	Date	Observations
1	22/11/2023	<p>Notre préférence est l'option par le cours Suchet et la station Charcol/Provinces ce qui permettrait de rejoindre Perrache rapidement depuis le nord de St Foy par contre un métro serait mieux pour désengorger l'Ouest Lyonnais. Philippe Larruellet Saint Foy les Lyon</p>
2	10/01/2024	<p>Faciliter les déplacements au transport en commun est plus que nécessaire. Je préfère également l'option au Suchet et station Charcol/Provinces Sophie Jirani St Foy</p>



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

favorable. La proximité immédiate de la clinique Charcot et une meilleure desserte de ce pôle hospitalier pourraient jouer en sa faveur. L'avenir de l'Ehpad à la Salette mis en question peut-il se transformer en opportunité ?

La distance à vol d'oiseau entre les deux propositions de station n'est que de 400 m mais celle à pied d'un point à l'autre bien plus importante en empruntant l'espace public.

Du centre d'attraction de la place Saint-Luc, l'accès de Charcot-Provence est beaucoup plus simple et court. Ce n'est pas du tout le cas pour Charcot-Salette qui nécessiterait la traversée d'espaces privés pour éviter de longs détours à pied.

Pour Charcot-Salette, l'accès pédestre depuis Chantegrillet ne sera commode et facile que si la liaison mode doux demandée de longue date par l'Agupe, inscrite en son temps au PLU-H, et figurant au permis de construire d'Esprit domaine se concrétise malgré les atermoiements des services d'urbanismes de la ville.

Si le choix devait en définitive sur porter sur une implantation de station à la Salette, l'absence de cette liaison, si judicieusement anticipée, serait d'autant plus déplorable. Elle faut absolument qu'elle soit réalisée selon les règles d'urbanisme qui la prévoyait et dans le strict respect du permis de construire accordé.

La station drainerait plus facilement les populations du Plan du Loup au sud du plateau si des solutions de rabattement bus, en particulier depuis la zone d'activité Calicéo/Sainte-Barbe et Cgd69/ collège du Plan du Loup, étaient mises en place.

Dans les deux cas, les stations sont alignées sur l'axe présumé d'une ancienne voie romaine ce qui nécessitera d'anticiper, le cas échéant, d'éventuels délais de fouilles archéologiques préventives.

En définitive, des avis très partagés privilégient tantôt un parcours plus court valorisant le dense et ancien quartier des Provinces, tantôt un secteur légèrement plus méridional présentant encore un potentiel de développement et susceptible de drainer les zones moins richement desservies en TC situées plus au sud.

Opportunité des options de tracé à l'ouest

Les stations de Point du Jour et de Ménival sont incontournables comme l'est l'arrivée à un véritable pôle multimodal à Alaï permettant toutes formes de rabattements : à pied, pour les vélos, par convergences de lignes de bus mais aussi au moyen du Tram train de l'Ouest Lyonnais pour les zones les plus éloignées. Ce pôle ne semble pas pouvoir faire d'impasse sur un minimum de places de stationnement prioritairement réservés à ceux qui viennent de plus loin.

Sont soumises à notre choix les variantes de tracé suivantes :

- **option a** privilégiant une durée de parcours plus courte de 2 mm sur un tracé empruntant la rue Joliot Curie mais qui présente un goulet d'étranglement au niveau du passage sous le chemin de fer et réduit la circulation automobile à un sens unique problématique.
- **option b** d'un tracé du tram en boucle à sens unique offrant l'avantage d'une desserte supplémentaire du pôle de Libération. Plus accessible pour les Tassilunois et attrayante pour une clientèle extérieure, elle devrait recueillir les suffrages des usagers et garantir une bien meilleure fréquentation en dépit des difficultés d'insertion qui se font jour comme dans l'étroit chemin de la Raude.
- **option c** initialement écartée, mais remise en avant à quelques jours avant l'issue de cette phase de concertation, cette desserte de Libération par un double sens tramway et routier cumulerait les avantages d'une forte fréquentation et de la préservation des autres circulations en double sens sur l'axe Charles de Gaulle et ceci au prix d'un impact sur les nécessaires acquisitions foncières rivalisant avec celui de l'option b. Elle apparaît comme l'option à retenir pour cette partie aérienne du tramway.

L'arrivée en surface à Alaï devrait préserver les possibilités de prolongation de la ligne en direction de Craonne afin de desservir à terme des zones moins denses à des coûts acceptables.

AGUPE - RNA n° W691059373 - BP 01, 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon Cedex - contact@agupe.fr - www.agupe.fr



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

Plus que le métro, le tram incitera à une desserte plus fine.

Opportunité des options de tracé à l'est

L'option de tracé par le cours Suchet, offre un temps de parcours réduit, mais son opportunité intrinsèque est moindre pour les habitants des secteurs nord-est de la colline déjà bien desservis par une abondante disponibilité de ligne TC convergeant vers Perrache et qui feraient doublons.

Les difficultés d'insertion cours Suchet et dans la balme des Étroits, l'adjonction d'une passerelle supplémentaire dans un secteur déjà largement saturé d'ouvrages d'art ne nous paraissent pas militer pour cette option.

L'opportunité de desserte du secteur Confluence - Hotel de région, mal desservis depuis le plateau sans encombrer les accès stratégiques par Choulans au nord ou Roule et pont de la Mulatière au sud, paraît beaucoup plus appréciable d'autant que la passerelle offrira un atout supplémentaire pour une traversée de la Saône en mode doux actuellement mal assurée.

Pour optimiser les avantages indéniables de cette option, il serait vivement souhaitable de réaliser enfin le tronçon inférieur manquant de la liaison pédestre qui, empruntant l'impasse de Fontanières puis la montée Léon Favre donnerait l'accès tant attendu au niveau du parc du Brûlet sur le plateau fidésien.

Une condition de réalisation de cette option réside sans doute dans un traitement adéquat des entrées sud du centre commercial et de ses parkings et lieux de livraison.

Malgré un temps de parcours un peu supérieur entre Alaï et Jean Macé, l'option par Montrochet assure au contraire une opportunité très appréciable de dessertes supplémentaires en élargissant vers le sud l'axe est-ouest à renforcer. Elle offre une ouverture sur le dynamique quartier de Gerland. Elle nous paraît un choix incontournable.

Notons également un nouvel accès direct de Confluence depuis Tassin-Libération actuellement sans équivalent commode en TC.

Il sera opportun de veiller à ce que l'utilisation partagée des infrastructures communes aux lignes T1, T2, et TEOL, le long du cours Charlemagne, garantisse l'absence de rupture de charge entre Alaï et Jean Macé et que l'utilisation des nouvelles rames de 43 m maintienne à toutes heures un débit suffisant pour maintenir l'attractivité de la nouvelle ligne TEOL.

Positionnement de la station Charcot

On peut s'étonner que l'alternative proposée ait délibérément fait abstraction du choix que semblait imposer la Place Saint-Luc alors qu'elle est le véritable centre de gravité du quartier.

On comprend l'éventuelle exigüité des lieux et les perturbations transitoires qu'auraient pu représenter pour les commerçants trois ans de travaux mais cette situation médiane aurait sans doute présenté, à terme et pour de longues années, de multiples avantages et préservé l'équilibre souhaitable entre le quartier déjà ancien des Provinces et celui qui pourrait encore se développer plus au sud, au delà de la clinique Charcot et la Salette.

Une fois acté le rejet d'une station place Saint-Luc sur un tracé qui aurait pu être le plus court, examinons les arguments en faveur de chacune des deux options soumises à concertation.

L'option d'une station Charcot-Provinces joue la carte d'un trajet court et de la plus forte densité de population desservie bien qu'on puisse nuancer cet atout par le fait que les habitants les plus au nord disposent déjà d'accès rapides vers Lyon par les lignes de bus traditionnelles. Le déficit de voiries irriguant la rue commandant Charcot depuis Lyon 5e ne facilitant pas son accès constitue un handicap et elle priverait en outre le quartier d'une station service appréciée.

L'option d'une station Charcot-Salette, plus ouverte vers Lyon 5e par les rue François Genin et Pierre Valdo, offre quand à elle un centre de gravité un peu plus au sud dans un secteur où une densification est encore envisageable. L'espace moins contraint pourrait se révéler un peu plus

AGUPE - RNA n° W691059373 - BP 01, 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon Cedex - contact@agupe.fr - www.agupe.fr



AGUPE

Association Générale d'Urbanisme
et de Protection de l'Environnement

En cas de poursuite du projet, l'Agupe reste disponible à prendre part aux prochaines étapes de concertation continue qui devront préciser de nombreux points de préoccupation concernant notamment les nuisances sonores éventuelles, l'extraction d'air pollué des tunnels, l'intégration dans le paysage boisé de balmes et fragiles soumises à vibrations,... et demande aux porteurs du projet, quel que soit son sort, de rendre accessibles les données récoltées lors des sondages géophysiques préparatoires afin de contribuer à une meilleure connaissance par le grand public, de la géologie de notre territoire.

Pour l'Agupe, à Sainte-Foy-lès-Lyon le 5 février 2024, son président,

Jean-Yves Barbier

Par ailleurs, l'apparition d'un scénario C proposant le passage de TEOL à double sens sur l'avenue du Général De Gaulle à quelques jours de la clôture de la concertation interroge fortement sur les différentes études de circulation qui ont été conduites en amont.

Cette solution, non-intégrée dans le tissu urbain de Tassin-la-Demi-Lune, qui impose de nombreuses acquisitions foncières, repose également la question du choix de ne pas avoir soumis à la concertation une option de trajet totalement enterré.

De même, les différentes hypothèses d'implantation du terminus à Alai posent question quant à la réelle possibilité d'un prolongement du tramway plus à l'ouest en direction de Craponne.

Le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) est aujourd'hui une réponse locale à un enjeu plus global de desserte de l'ensemble de l'Ouest Lyonnais. En enterrant le projet de métro E au profit d'un projet de tramway express, le désenclavement de l'Ouest Lyonnais prend plusieurs années de retard. L'opportunité du choix du mode de transport, un tramway plutôt qu'un métro, interroge. Est-ce que la solution du tramway n'a pas été choisie en amont de l'analyse des besoins de déplacements des habitants, comme un entrant idéologique au profit de solutions plus efficaces ?

Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-Lès-Lyon
Et les élus du groupe Sainte-Foy Notre vraie nature

Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) - Concertation préalable

Contribution de Véronique Sarselli, maire de Sainte-Foy-Lyon Et des élus du groupe de la majorité municipale Sainte-Foy Notre vraie nature

Le renforcement de la desserte de la polarité ouest de l'agglomération figure parmi les priorités du Plan de Déplacement Urbain (2017-2030). Le choix initial d'une liaison métro s'est finalement transformé en l'étude d'un projet de tramway semi-enterré, cette évolution soulève de nombreuses interrogations tant au niveau local qu'à une échelle plus large.

Dans son tronçon Est, la vocation de TEOL est de desservir à la fois les habitants du 5^e arrondissement et la frange Nord de la commune (quartier des Provinces). A ce titre, un emplacement médian de la station entre les deux communes paraît le plus pertinent et une implantation au droit de la rue du Commandant Charcot côté 5^e devrait être recherchée prioritairement. De nouvelles études pourraient être engagées dans ce sens.

Parmi les deux localisations proposées à la concertation, la station « Salette » paraît trop excentrée et s'éloigne de l'objectif de desservir le 5^e arrondissement. De même, le square Replumaz, situé juste au sud de l'emprise de la station théorique aurait à subir une atteinte du fait de la construction de la station, ce qui est inacceptable.

Le positionnement de la station sur le secteur Charcot-« Provinces » offre une insertion urbaine plus facile et plus lisible pour les habitants du 5^e tout en permettant de requalifier le carrefour boulevard des Provinces / rue du Commandant Charcot.

En tout état de cause, le choix d'implantation de la nouvelle station devra prendre en compte le linéaire commercial de la place Saint Luc et veiller à ne pas impacter son dynamisme, notamment en phase travaux (pas d'installation de base vie ect...). L'intégrité de la place, ses accès comme les stationnements, devra être préservée en phase chantier pour préserver cette polarité fragile. La municipalité redit par ailleurs son opposition à l'implantation de la station sur la place Saint-Luc.

En complément du choix d'implantation de la station, l'arrivée de TEOL à Sainte-Foy-Lès-Lyon, doit s'accompagner de plusieurs garanties, en termes de stationnement (maintien des places existantes) comme au niveau de la desserte en bus.

La restructuration du réseau de surface propre à l'arrivée d'un nouveau mode de transport sur le territoire ne doit pas déséquilibrer l'offre de service en bus existante. Les deux lignes fortes existantes C19 et C20 et surtout l'ensemble des lignes de proximité (Lignes 6 - 49 - 45 - 65 et 90) permettent une desserte fine de la commune qu'il convient de ne pas dévoyer au profit d'un rabattement exclusif sur TEOL.

Au-delà de l'emplacement de la station qui aura un impact très important en phase chantier, TEOL sera indolore sur les infrastructures de surface à Sainte-Foy-Lès-Lyon, le tracé étant enterré. Demeure alors la question fondamentale du prolongement de ce tracé enterré jusqu'au terminus à Alai.

Les différents scénarios de tracé retenus impactent directement les voies de circulation sur la commune de Tassin-la-Demi-Lune, ne résolvant pas les problèmes d'encombrement aux heures de pointe, du matin comme du soir.



Registre Francheville

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais,
(TEOL) entre Alai et Jean Macé.
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/07/2023,
je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités, ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature



OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	18/11/23	<p>BONJOUR, VOUS C'EST L'INVESTISSEMENT DU 10 N° 2, UN SIÈGE AVOIR ÉTÉ PERIMÉTRÉ ET RENTRÉ. IL NE S'AGIT PAS D'ÉTENDRE LA LOI DE DÉVATURER LES MOBILITÉS DANS L'OUVERTURE DEPUIS LES ANNÉES 60. MAIS BOUTON TRAVAIL C'EST MEILLEUR QUE RIEN DONC AU TRAVAIL.</p>
		Paraphe

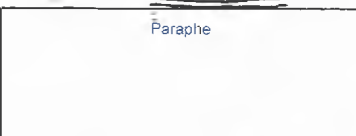
OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	20/11/23	<p>OUI, AU TRAVAIL MAIS ENTERRE jusqu'à A l'ent G. Patard.</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
21/11/23		<p>A mon avis le RATP ne sera pas la solution pour désengorger la RN depuis Gagny, Gagny la Varenne et +</p> <p>La meilleure solution reste pour moi le métro.</p> <p>Il faut vivre avec son temps !</p> <p>La pagaille sur la route est toujours là.</p> <p>On s'est déjà suffisamment plié aux desiderata de certains élus je pense entre autres à une hausse par rapport au Jelo péorique !</p>
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <small>Paraphe</small>  </div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
22 janvier 2024		<p>Certes, ce projet semble être mieux que rien... mais c'est une illusion car il est loin d'être parfait.</p> <p>Oui il est nécessaire d'avoir un transport en commun majeur vers l'ouest lyonnais. Oui la topographie est difficile et oui cela coûtera cher. Mais le projet TEOL actuel semble plus guidé par les économies que par la réelle satisfaction des besoins.</p> <p>L'ouest lyonnais est caractérisé par une difficulté de circulation et une étroitesse des voies en général.</p> <p>On pense réduire les difficultés en remplaçant des voies de voiture par des voies de tram en alléguant que le mode de déplacement se reportera de la voiture vers le tram. Mais success est en petite partie vrai, c'est en grande partie faux car d'une part bon nombre de déplacements périurbains se font avec des choses à transporter (un transportable en tram) et d'autre part le nombre d'habitants croît beaucoup plus rapidement qu'en centre ville, ce qui conduit à une augmentation du nombre de voitures car en périphérie on ne peut pas se passer de voiture.</p> <p>Un mode de transport qui respecte les habitants de la ville des habitants doit donc être soutenu dans sa totalité. Certes c'est plus cher mais dans une vision d'avenir il vaut mieux étaler la dépense ---/---</p>
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <small>Paraphe</small>  </div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation

Date

Observations

sur plus longtemps pour obtenir en fin de parcours une solution plus satisfaisante.

Par ailleurs dans les années actuelles on ressent de plus en plus le besoin de RER dans les grandes villes de province, c'est à dire d'un transport à haute fréquence et haut débit qui permet de se rendre rapidement d'un bout de l'agglomération à l'autre - le projet TEOL ne s'inscrit aucunement dans cette perspective, il ne peut pas être considéré comme une première brigue absorbable ensuite dans un projet plus vaste (prolongation vers Sart-Dieu et plus à l'est).

Enfin ce projet présente un défaut de taille même par rapport à ses objectifs limités actuels, il ne dessert pas Tassin-centre (maître horloge) or ce lieu est un lieu de population dense et qui concentre les difficultés de circulation. Un passage au carrefour de la Libération n'est qu'un pis-aller de consolation - Tassin mérite soit un nouveau tracé, soit un embranchement avec par exemple une fourche à Ménéval et prolongement possible vers Ecally.

En conclusion, je trouve que le projet TEOL manque d'ambition. Il permet à court-terme de dire qu'on fait quelque chose mais il parle à côté de l'objectif de long terme de desservir efficacement l'ouest ...

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation

Date

Observations

Lyonnais en le reliant à l'ensemble de l'agglomération tout en préservant les possibilités de déplacement en voiture en surface.

C'est un projet à re-travailler.





Registre Tassin la Demi-Lune

INFORMATIONS

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais
(TEOL) entre Alai et Jean Macé.
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/07/2023,
je soussigné(e) Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités, ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature

B. Bernard

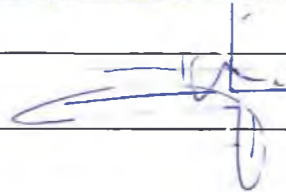
Numéro de l'observation	Date	Observations
1	15.12.23	pas de tram sur l'opéra Noël B. H.
	21.12.2023	Qui au tramway Express de l'ouest lyonnais et enterré sous Tassin la dernière pour sa traversée Valette Ton H04
	le 08/01/24	PAS de TRAMWAY au Surfa A enterrer absolument. Si NON => Rien. J. Brachet.
	le 08/01/24	Rues trop étroites à Tassin une circulation vertueuse importante il est nécessaire que le tram soit souterrain. Soeurs inables les embouteillages ++ et la pollution +++ C. Diepouche

Paraphe

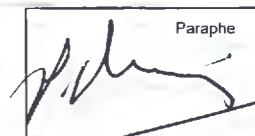
Numéro de l'observation	Date	Observations
		Tassin est une ville de transit. Il n'y a pas lieu de supprimer des voies de circulation. Le métro E avait été budgétisé donc il y a une réelle possibilité de le réaliser. Il faut avoir l'ambition de le réaliser NON au TRAMWAY !! <i>Abbaude</i>
		Nous ne voulons pas d'un TRAM sur Tassin qui va perturber encore plus la circulation. Car il passera sur la voie publique. Perci les écoles, pot d'échappement à tous, vire la pollution. Continuez dans ce sens ! <i>JJ</i>
		Pour éviter les bouchons (qui sont déjà) très importants) sera possible de prolonger le métro (au souterrain) Merci J. Absaudou <i>Alt</i>

Paraphe

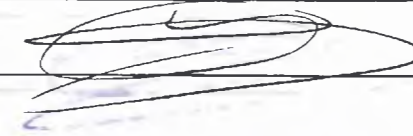
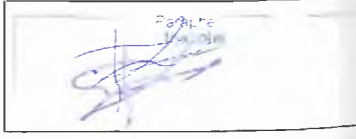
OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
12-01 -2024		<p><u>NON AU TRAMWAY</u> <u>OUI AU METRO</u> & ANNONCE EN 2019 GREGES DULOR</p> <p>→ IMPOSSIBLE DE BLOQUER ENCORE AVANT LA CIRCULATION DE SURFACE SUR TASSIN</p>
15/01 2024		<p>La circulation en surface de Tassin est déjà saturée de part sa situation entre les communes, Exonaire & Lyon avec un transit important de camions. Il est impératif de ne pas rajouter de contraintes en surface et d'abattre encore de arbres et bétonner sur ces espaces fonciers.</p> <p>Il est donc indispensable de faire une solution souterraine pour pour le tramway sachant que le Metro est la solution pour l'ouest Lyonnais donc NON au tramway en surface</p>
		<p></p> <p>Paraphe</p>

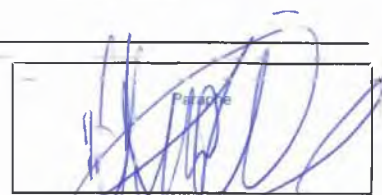
OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	18/01	<p>un projet inutile et coûteux qui ne répond en rien les pollutions de Tassin en matière de circulation seul le Metro qui aura été étudié et voter peut résoudre le problème de circulation à Tassin et permettre l'Apes à la ville de Lyon Donc l'important d'augmenter de renforcer la fréquence des bus et d'attendre le futur pour faire ensuite le projet de Metro qui est la seule solution pour le futur</p> <p>Donc NON à ce TRAMWAY en surface</p>
		<p></p> <p>Paraphe</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	26 01 2024	<p>il serait préférable d'utiliser les voies existantes plutôt que de dégrader le paysage le bus à haut niveau me semble bien plus préférable</p> <p>Je suis contre le projet de tram Vu le problème de circulation sur la commune de Tassin, surtout le passage CH - de la Parde en surface, avec le carrefour de la libération déjà chargé avec le passage fréquent des piétons</p>  

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	26/01 2024	<p>Mme Jérôme FAURE 41 Av Professeur Deperet 69 160 Tassin.</p> <p>Je déplore l'abandon du projet de Métro</p> <p>Je suis contre la traversée en aérien de Tassin par un tram</p> 

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	27/01	<p> Non ce tram! Et à toutes ses variantes! Le projet témoigne une nouvelle fois du manque d'ambition et de vision de l'exécutif, en plus de son mépris pour les habitants. L'ouest se développe à une vitesse grand V. Désireux de m'implanter en région lyonnaise, je ne vois mal à 19 ans me projeter dans une métropole qui n'investit et ne réfléchissent pas à long terme. Elle ne verra pas les problèmes en gendres au cours du tram dans 30 ans mais moi et ma génération si! Le SKTRAL a largement de quoi investir, mais refuse de le faire. Les temps de trajet sont ahurissants! 35mn entre Alai et Part Dieu?! De qui se moque-t-on? Sans parler de P. Utzschick et me que proférée par B. Bernard lors de la dernière réunion: "c'est le tramway ou rien." Soyez sérieux et venez au J. E. entre Alai et Part Dieu! </p> <p> Clément D... 161 rue Joliot Curie 69005 Lyon </p>
		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin-left: auto; margin-right: auto; text-align: center;">Paraphe</div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	30/1/24	<p> Monsieur le Maire Nous vous soutenons complètement dans votre "lettre" pour faire aboutir votre projet de transport en commun à Tassin - le projet de métro complètement abouti était la solution idéale pour désengorger Tassin. Que de dépenses inutiles pour un projet qui couve- rait à tout le monde et au plus grand nombre. -- Merci pour votre investissement Nous vous souhaitons bon courage pour affronter des "incapables" incompétents. Respectueusement Jean et M. Louise Jhel "Les Allées Cavallières" 834 C rue Joliot Curie 69160 Tassin la 1/2 lune </p>
		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin-left: auto; margin-right: auto; text-align: center;">Paraphe</div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
31.01.24	2h	Je suis cont re le tramway Express que la Métropole veut nous imposer. Et totalement pour le Métro prévu initialement. Je suis
	01/02/24	<p>Le train en surface sur terrain est une aberration; il y a déjà les problèmes de circulation embouteillages au niveau que surface cause à. La métropole école s'impose en tant que débat (comme toujours elle n'écoute pas!!)</p> <p>Le projet Métro est plus vertueux certes plus onéreux mais parfois il faut mettre le prix (il y a bien de l'économie à faire).</p> <p>Dans ce cas, les transports en commun actuels sont suffisants.</p> <p style="text-align: right;"><u>F. Dupuy</u></p>

Paraphe
Nom

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>Il est très difficile de faire le Métro et c'est une très mauvaise idée. Peut-être la métropole fait-elle et écoute les habitants...</p> <p style="text-align: right;"><u>Romain Bezeux</u></p> <p>Nous sommes totalement contre la création du Tramway Express. C'est vraiment quoi de la part de la métropole qui fait tout pour créer des embouteillages énormes sur la commune de Tassin.</p> <p>Nous sommes totalement POUR LE METRO.</p> <p style="text-align: right;">ch Mémery</p> <p style="text-align: right;"><u>Jean Nicolas</u></p>

Paraphe

Numéro de l'observation	Date	Observations
	01/02/2024	



N°1 SELON L'ORDRE DU JOUR

RAPPORT DU CONSEIL MUNICIPAL DE TASSIN LA DEMI-LUNE

Séance du Lundi 22 janvier 2024

Objet : Projet de Tramway Expresse de l'Ouest Lyonnais (TEOL – SYTRAL) – vœu du Conseil Municipal de la Ville de Tassin la Demi-Lune

Elu rapporteur : Pascal CHARMOT

Véritable carrefour entre les villes périphériques depuis l'Ouest Lyonnais et porte d'entrée sur la ville centre et sur les grands axes routiers (périphérique, M6 et Tunnel de Fourvière), la Ville de Tassin la Demi-Lune présente des flux de transit outrageusement excessifs pour son territoire de 7.79 km², avec 47.000 véhicules/jour au carrefour de l'Horloge, 50.000 à celui de la Libération, et en proximité, avec 110.000 véhicules sous le tunnel de Fourvière et 150.000 par TEO (chiffres avant crise sanitaire).

Une situation, qui en plus de congestionner la Ville induit d'importants problèmes liés à la pollution de l'air, et qui trouve un écho plus globalement dans tout l'Ouest Lyonnais avec un transit pendulaire très intensif, aggravé par la requalification des autoroutes A6/A7 en voies métropolitaines et l'abandon de l'Anneau des Sciences décidé par l'exécutif écologiste en 2020. Des données qui sont à mettre en perspective avec une constante augmentation de la population due à une importante pression foncière, avec +21% d'habitants entre 2006 et 2016 ; la seule ville de Tassin la Demi-Lune a aujourd'hui atteint le chiffre significatif de 24 000 habitants.

Pour les élus comme pour les administrés, et ce depuis de nombreuses années, la solution la plus viable pour diminuer ce phénomène de congestion passe par le développement d'une offre de transport en commun à la hauteur des besoins de la population ; qui permettrait ainsi une fluidification des flux et un gain de temps de parcours significatif, particulièrement pour les trafics pendulaires. Or, il est indéniable que le réseau viaire proposé aux Tassilunois, et plus largement à tous les habitants de l'Ouest Lyonnais, est depuis toujours insuffisant. Et si plusieurs lignes majeures de bus desservent les principales polarités urbaines et irriguent Gorge de Loup, les gares de Vaise, Oullins, Perrache ou Bellecour, leurs performances aux heures de pointe souffrent de la forte congestion routière.

Numéro de l'observation	Date	Observations

Fort de ce constat, le plan de mandat 2015-2020 du Sytral (adopté le 11 décembre 2014) avait inscrit des études de faisabilité d'une nouvelle ligne de métro vers Alaï dont le projet concernait le val d'Yzeron et le cinquième arrondissement de Lyon, secteurs compatibilisant à eux seuls, et sans l'Ouest Lyonnais, plus de 100.000 habitants, et ce avec une augmentation de population de 2,14 % en moyenne chaque année. Le plus fort taux de progression constaté au sein de la Métropole.

Courant 2019, s'est donc déroulée une concertation préalable dédiée à l'émergence de cette nouvelle ligne E. Une procédure qui a connu un succès significatif avec 5500 participants, 6842 contributions recueillies et 90% des répondants, envisageant d'en être usagés.

Le bilan, adopté le 28 juin 2019 par le Sytral retenait ainsi la création, à horizon 2030, d'une ligne structurante et fondamentale comprenant un tracé Alaï-Bellecour, et la poursuite des études du projet pour la préparation des étapes suivantes jusqu'au vote du plan de mandat 2020-2026 du Sytral. Projet par ailleurs acté dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017/2030 de l'Agglomération lyonnaise (document de planification obligatoire pour toute agglomération suivant la Loi sur l'Air) lui-même adopté, suite à une large concertation auprès de l'ensemble de la société civile, au sein de la Métropole de Lyon.

En 2021, le nouveau Président du SYTRAL, également Président de la Métropole de Lyon, dans le cadre de l'élaboration du plan de mandat 2020-2026 susmentionné, a directement remis en question le bien-fondé de la réalisation de la ligne E, faisant fi de la concertation et de l'approche de co-construction mise en œuvre par le passé, de l'adhésion pleine et entière des élus des secteurs concernés, et de l'engouement des administrés qui avaient largement adhérents au projet. Une « contre-concertation » fut engagée par le nouvel exécutif du Sytral dans le but de justifier l'inutilité de tout projet nouveau de métro dans l'agglomération pour in fine conclure à l'abandon du métro E entre Alaï et Bellecour/Part-Dieu et lui substituer une ligne de tramway d'Alaï à Perrache.

Désormais, le Président du SYTRAL soutient le nouveau projet TEOL de tramway semi enterré alors même :

- Qu'il ne dessert pas les mêmes polarités que le métro E : Confluence au lieu de Bellecour
- Qu'il impacte la surface majoritairement sur la Ville de Tassin la Demi-Lune, alors qu'il emprunte des lignes déjà existantes sur la Confluence, garantissant ainsi exclusivement aux Lyonnais, une solution qui n'impactera pas leur cadre de vie.
- Que le coût avoisine les 800 millions d'euros contre 1.2 milliards d'euros un delta représentant seulement 8% du budget du Sytral.
- Que le volume de voyageurs est divisé par deux : 40 à 50 000 voyageurs par jour au lieu de 100 000 pour un métro.
- Que le projet TEOL n'emporte pas l'adhésion sociale et populaire qui caractérisait tant le projet de métro E.

Numéro de l'observation	Date	Observations
-------------------------	------	--------------

Dans un contexte métropolitain où l'usage de la voiture reste très important notamment sur l'Ouest Lyonnais (60% de part modale à minima) et où se conjuguent une forte poussée démographique (plus de 120 000 habitants supplémentaires en 10 ans entre 2010 et 2020 au sein de la Métropole), une attractivité du territoire impliquant des flux importants en provenance de territoires voisins, en même temps qu'un renforcement de la Zone à Faible Emission (ZFE), au-delà des exigences de la loi, non compensée par des transports en commun structurant, la solution apportée avec le Tramway dit express de l'Ouest Lyonnais est symptomatique d'une stratégie métropolitaine insuffisante qui précisément ne répond pas aux enjeux des 50 années à venir en matière de déplacements par mode structurant pour la 2^{ème} métropole de France.

Aussi, en tant qu'élus de la Ville de Tassin la Demi-Lune, nous :

- Déplorons le déni de démocratie commis par l'exécutif du Sytral qui a choisi d'abandonner purement et simplement le projet de Métro E.
- Dénonçons une solution au rabais désapprouvée par les habitants venus en grand nombre (450 personnes) manifester leur mécontentement lors de la réunion publique qui s'est tenue à Tassin la Demi-Lune le 5 décembre 2023.
- Constatons l'inégalité de traitement, assumée, entre les habitants de Lyon 5^{ème} qui bénéficieront d'un réseau enterré, et les habitants de Tassin la Demi-Lune qui verront leur cadre de vie impacté durant la phase de travaux, puis définitivement modifié à la livraison de l'infrastructure en surface, avec une voirie diminuée source de congestion accentuée, voire d'une thrombose routière, de dégradation de la qualité de l'air, et une atteinte aux libertés de déplacement.
- Regrettons que l'option d'un tramway enterré, y compris sur la portion hors Lyon, ait été purement écartée pour un motif soi-disant financier et soit de fait absente du processus de concertation, refusant ainsi aux habitants l'examen d'une alternative pourtant réaliste et équitable, facilitant le quotidien des Tassilunois et celui des résidents des communes voisines qui doivent transiter par Tassin la Demi-Lune

Nous formulons le vœu que :

- Soit portée une politique ambitieuse de mobilité, à la hauteur des besoins de l'Ouest Lyonnais : un mode lourd de déplacement est essentiel pour l'Ouest Lyonnais
- L'avis des Tassilunois, farouchement attachés au Métro E, soit pris en compte. Le « ça ou rien » proposé par le président du Sytral n'est pas acceptable, un tel projet doit être l'aboutissement d'une co-construction à l'image de celle menée en 2019 et à l'inverse de celle menée depuis le 15 novembre 2023, qui impose un projet sans remporter d'adhésion massive alors-même que l'engagement financier est très conséquent.
- Soit reconsidéré l'impact qu'aura le projet en surface sur le cadre de vie des Tassilunois (trafic routier engorgé, bruit du tramway en surface, travaux longs et impactants ...) et soit ainsi réétudiée la solution de deux stations enterrées sur la Ville de Tassin la Demi-Lune, garantissant ainsi un cadre de vie de qualité et une égalité de traitement aux Tassilunois comme aux Lyonnais.

Numéro de l'observation	Date	Observations
-------------------------	------	--------------

- Soit étudié en profondeur une solution optimale de stationnement à Alaï, suffisamment dimensionnée et optimisée pour éviter le stationnement sauvage ou la convergence de nouveaux véhicules n'ayant pas trouvé de solution pour se garer en bout de ligne. Dans un contexte routier déjà largement en souffrance, il est nécessaire de penser une structure avec raison et cohérence
- Soit pensé un réseau de bus en surface pour créer du rabattement significatif sur le tramway et ainsi desservir les villes voisines dont les habitants sont actuellement des usagers quotidiens des voiries Tassilunoises.
- **Enfin, s'il est un choix à faire, que l'option B avec le tracé passant par Libération soit privilégié** : il participe à une meilleure cohérence globale en termes de desserte de centralité et de volume de passagers attendu. Au contraire, l'option A reliant directement Ménival à Alaï s'éloigne de cette centralité et en définitive ne concerne pas la commune. En outre, il permet d'envisager un prolongement possible et souhaitable vers Craponne. En ce sens, déboucher sur la zone de la route de Brignais semblerait plus approprié que sur le site Aquavert, très contraint qui pourrait préférer se concentrer sur le sujet du stationnement à dédier au projet et son intégration urbaine dans le site. De plus, l'essentiel du foncier route de Brignais pourra être maîtrisé et les acquisitions déjà engagées avec pour support l'outil réglementaire du périmètre d'attente de projet (PAP) instauré par le PLUH sur la zone, pourront être poursuivies.
Etant entendu que cette option mériterait d'être avant tout en mode souterrain et enterrée.

En ce sens et après en avoir fait l'exposé en séance, ce vœu est soumis à l'approbation du Conseil municipal réuni le 22 janvier 2024, et sera livré comme élément de contribution de la Commune de Tassin la Demi-Lune à la concertation publique du Sytral qui se conclut le 5 février 2024.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
01/02/24		<p>Envisager une impasse de plus de la part de la Métropole. ont-ils un bon de réflexion ?</p> <p>Il y avait un projet de métro avec une gare reliée par l'ouest lyonnais - cela aurait été très bien. Non malheureusement ce n'est pas.</p> <p>Il faut trouver une nouvelle manière d'agir sans tenir compte de la population.</p> <p>ET bien bravo à ses côtés, c'est un projet qui coûtera encore plus d'argent au contribuable mais c'est pour les écoles et la gestion, les écoles et la réflexion. Cela n'existe pas.</p> <p>Aucune conséquence chez eux.</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	11/02/24	<p>Je suis pour le métro E qui ne présente que des avantages et est la solution à long terme pour l'Ouest lyonnais.</p> <p>Le tramway est une dépense inutile et abusive car la durée fin apporte rien et peut créer des problèmes de maintenance, notamment à une fréquence supplémentaire (bravo les écops !!).</p> <p>C'est donc, Messieurs de la Métropole, de dépenser les deniers publics pour réaliser des fantômes douquichotesques! Revenez sur terre et faites des transports en commun utiles! Ce c'est futuriste et écologique.</p>
01/02/24		<p>NON au Tramway et surtout pas de Tramway en surface</p> <p>La Métropole devrait affecter les 500 millions d'euros qu'elle veut dépenser pour les pistes cyclables à réaliser le métro E tel que prévu et proposé par la population.</p> <p>Ecoutez les citoyens!</p> <p>Cyber RDI</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	02/02/24	<p>Don au Tramway à Tassin et pas en surface, un métro à Tassin c'est mieux pour au début ! ... Merci.</p>
	3/02/24	<p>Le développement du Métro dans l'agglomération lyonnaise doit rester une perspective de structuration des transports dans l'agglomération. Le choix de ne pas faire le Métro E est un coup d'arrêt à ce développement harmonieux du territoire entre l'est et l'ouest de l'agglomération. Ainsi il est très regrettable que des élus dont les valeurs exprimées sont la cohésion sociale et le développement responsable du territoire soient dirigés uniquement par des considérations financières. Le Métro E est nécessaire non seulement pour</p>


Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

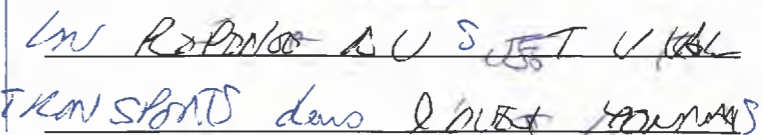
Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>les habitants de Tassin la Demi-Lune mais pour tous les habitants de l'ouest lyonnais.</p> <p>Si pour des raisons financières il devait être remis en cause la solution Tramway n'est pas la bonne. De l'Arbresle à Brignais les voies ferrées historiques relient les territoires de l'ouest à Lyon à la gare de Long et à la gare St Paul. Créer un barreau de Combe à Merinval et Libération via le tracé sous le 5^{ème} permettrait de relier l'ouest lyonnais à Perrache et Port Dieu très rapidement. Le Tram Train cadence et avec une tarification unique TCL / SMIF serait l'alternative idéale pour répondre aux enjeux de mobilité des habitants Tassin la Demi-Lune et la Compagne.</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>Tram Train en comble à la Région AuRA les habitants n'ont pas à être pris au stade des compétences de telle ou telle collectivité. Chacun doit aller dans le sens de l'intérêt général on peut comprendre le souhait de la Métropole de proposer une alternative au Métro celle-ci ne peut pas être le Tram mais doit être le Tram Train, première pierre de la construction du RER à la lyonnaise souhaité par tous les élus et attendus par la population. Je souhaite que ce message puisse être entendu. Nous nous y attacherons.</p> <p>Corentin Revigod 06 85 75 55 22</p> <div style="text-align: right;">  <div data-bbox="1113 1837 1439 1963" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Paraphe</div> </div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	5/01/2020	<p>NON au projet de Tramway en surface qui sera très vite saturé en surface (compte tenu du développement de la métropole à l'est) et n'est pas un projet pérenne! Le projet de Métro était un projet de long terme, celui de Hamon par Ecoutez l'ajout ^{est du gaspillage} de Bill n'a rien de projet dans ce que les les conditions de transport. Bienvenue et Christian LAURENT 11 Rue de l'Abbe Papon 69005 LYON - 06 17 76 39 5</p>
	5/02/2020	<p>Le projet T3 d NE ROYAN PAS AU BESOIN A L'EST JAMAIS NI SA VITESSE 'A CAPACITE MOYENNE EN FAITS CARRIER LES USAGES DES AUTOS BILISTES C'EST UNE UN PROJET INUTILE, ANTI ECOLOGIQUE ET IDEE COINSEE PAR RAPPORT A LA NOMBRE DE PRESENTS TRANSPORTS QUE UN TRAMWAY A L'EST UN RAPPORT AU SUJET URBAIN DES TRANSPORTS dans l'EST LYONNAIS Laurent de Longwillions 06 80 40 17 59.</p> <div style="text-align: right;">  <div data-bbox="2567 1848 2893 1974" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Paraphe</div> </div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>Bonjour,</p> <p>Le projet "TEOL" est une hémisphère tristesse. Depuis, les habitants de Tassin, n'ont pas été pris en compte, de ce projet.</p> <p><u>Non</u> au nouveau projet de tramway TEOL, porté par le Sytral.</p> <p><u>Oui</u> au projet Métro E de 2019, validé par Gérard Collomb.</p> <p><u>Oui</u> pour A. élargir le débit et la vitesse des trajets vers Lyon, depuis le Sud Tassin, Francheville, Craponne et plus loin...</p> <p><u>Oui</u> :</p> <p>pour préserver le cadre de vie actuel, pendant les travaux et dans la future exploitation.</p> <p><u>Oui</u>, pour la pacification centrée, qui devrait déjà être en vigueur et donc assurer la cohérence entre le réseau et Tassin.</p> <p>Je tiens de prendre en compte, nos revendications.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Alexandra Perchadier</p>

Paraphe

0674454413

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	5/2/24	

tassinlademilune.fr



Tassin la Demi-lune, 05 février 2024

A l'attention des représentants de la
Commission Nationale du Débat public (CNDP)
M. Jacques FINETTI
Mme Claire BOUTELOUP
M. CAMPAGNE

Le Maire

Cabinet du Maire
Suivi par : Jessy KOSMAN-FABREGUES
Directrice de Cabinet / jkosmanfabregues@villetassinlademilune.fr
Réf : PC/JKF/2024-06

Objet : Concertation préalable organisée par SYTRAL Mobilités - Projet de tramway
express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)

Madame, Messieurs,

En parallèle de la consultation préalable menée par Sytral mobilités relatif au tramway
express de l'Ouest Lyonnais, et parce que ladite consultation recueillait peu de contributions,
eu égard de l'importance du projet, la Ville de Tassin la Demi-Lune a décidé de lancer le 23
janvier 2024, un questionnaire propre à la Ville comprenant des questions spécifiques au
territoire et dont les réponses permettraient d'avoir un aperçu fidèle de la position des habitants.

Aussi, conformément à nos échanges et à l'information dont je vous ai fait part par courrier
le 23 janvier 2024, je vous prie de trouver ci-dessous les résultats dudit questionnaire qui a
remporté un franc succès sur une période pourtant restreinte, puisqu'il s'est clôturé le 2 février
2024.

Nombre de répondants : 1529

Question 1 : 81.2 % des répondants se disent défavorables au projet de tramway expresse
de l'Ouest Lyonnais, abandonnant ainsi la construction du Métro E, largement approuvé en
2019.

Question 2 : 88.6% des répondants se disent favorables à un tracé en souterrain, et ce afin
que les deux stations situées sur le territoire de la Ville de Tassin la Demi-Lune soient enterrées.

Question 3 : 85.9% des répondants estiment que le tram en surface n'est pas compatible
avec la physionomie actuelle de la Ville de Tassin la Demi-Lune (cadre de vie, circulation,
flux...).

Question 4 : 55.3% des répondants refusent le « c'est ça ou rien ! » présenté par le Président
du Sytral

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
—
METROPOLE
DE LYON

Monsieur le Maire
Hotel de Ville
Place Hippolyte Peragut
69160 TASSIN LA DEMI-LUNE

Numéro de l'observation	Date
	5/2/24

Observations

tassinlademi lune.fr

Question 5 : les répondants ont également exprimé des avis nombreux et variés qui ont fait ressortir leurs attentes pour une offre structurante et adaptée mais aussi leur incompréhension quant à l'abandon du métro E et le refus obstiné du Sytral de ne pas proposer une option souterraine.

A la lecture de ces chiffres, nous ne pouvons que constater l'inquiétude des Tassilunois pour ce projet qui ne répond pas à leur besoin, tant en raison du choix de l'infrastructure que des modalités de sa mise en œuvre en surface. Pour autant, il apparaît clairement que l'ultimatum « c'est ça ou rien ! » posé par Bruno BERNARD, Président du Sytral et de la Métropole de Lyon, n'est pas acceptable pour les habitants qui attendent une solution à la hauteur des enjeux du bassin de vie.

Les résultats de ce questionnaire qui plébiscitent encore une fois un réseau souterrain questionnent d'autant plus dans un contexte où Sytral Mobilités a décidé de faire réémerger une option C, et ce seulement 10 jours avant la fin de la consultation et dont les habitants ont eu connaissance par voie de presse. Si le Sytral présente ce choix comme un moyen de répondre aux interrogations du public qui a fait part de sa crainte quant au problème de circulation que posaient les options A et B, quid de la volonté du public de voir émerger une option souterraine, à ce jour aucune réponse n'a été apportée.

Tout porte donc à croire que le projet ne passe pas et reste incertain, tant à travers son défaut d'acceptation sociale que par les choix hésitants quant à sa mise en œuvre.

Les présents résultats seront versés ce jour à la consultation préalable de Sytral Mobilités comme contribution de la Ville de Tassin la Demi-Lune.

Restant bien entendu à votre disposition, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de mes sincères salutations.

Pascal CHARMOT
Maire de Tassin la Demi-Lune
Conseiller de la Métropole de Lyon



[Handwritten signature of Pascal Charmot]

Numéro de l'observation

Date

Observations

Paraphe



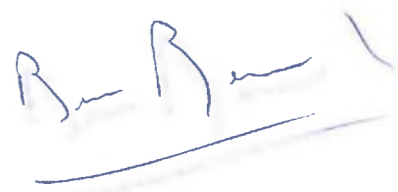
Registre La Mulatière

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (T.E.O.)
entre Alai et Jean Macé
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/07/2023,
je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités, ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature


Numéro de l'observation

Date

Observations

Multiple horizontal lines for writing observations.

Par
l'Europe

Le 6 février 2024 à 9h00

Le délai étant expiré, je soussigné(e), Véronique DECHANPS déclare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant jours consécutifs; du 6/11/2023 au 5/02/2024 inclus aux heures habituelles d'ouverture de la mairie.

Les observations déposées sur le(les) registre(s) sont au nombre de 0

En outre j'ai reçu 0 lettres ou notes écrites qui sont annexées au présent registre.

Signature



Registre Siège de la Métropole

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (T.E.O.L.)
entre Alain et Jean Macé.

Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/11/2023,
je soussigné(e) N. Brunz BEGNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature


1 5 Feb 24 Contribution déposée par un
16h00 certain nombre de groupes d'élus
6/feuillets concourant le projet TEOL par
Michel LE FAOU, élu métropolitain.

Contribution Tramway Express Ouest Lyonnais

Avis des groupes Progressistes et Républicains de la Métropole de Lyon,
Progressistes et Républicains de la Ville de Lyon, Mieux Vivre à Tassin la Demi-Lune,
Horizons - Divers Centre de Sainte Foy lès Lyon et Mulatière d'avenir

Madame et Messieurs les Garants de la concertation publique relative à la mise en œuvre du TEOL,

Dans le cadre de concertation relative à la mise en œuvre du projet, nous souhaitons au nom du groupe politique Progressistes et Républicains de la Métropole de Lyon, mais aussi d'un certain nombre d'élus municipaux et d'arrondissements de Lyon, de Tassin, de Craponne, de Sainte Foy les Lyon et de la Mulatière porter à votre connaissance un certain nombre d'observations, de remarques et de suggestions relatives à la mise en œuvre de ce projet.

Nous nous inscrivons bien évidemment dans une démarche de développement de l'armature du réseau de Transport en commun de l'agglomération lyonnaise et notre engagement sur ce sujet au titre des mandatures précédentes n'est plus à prouver dans un contexte où le Sytral avait à faire face à « l'extinction de la queue de la dette » contractée entre autre pour la réalisation du métro D, puis ensuite, le syndicat a lancé dans un contexte de redressement de ses finances la réalisation des Tramways T3, T4, T5, T6 (partie sud) et T7 et le prolongement du métro A à Vaulx en Velin la Soie, ainsi que celui du métro B par phase successive d'abord à Oullins gare puis ensuite à Hôpitaux Sud, prolongement qui vient d'être livré.

Concomitamment sur le mandat précédent des études de quadrants ont été réalisées et présentées en 2019 par la Présidente du Sytral à l'époque, études donnant les grandes lignes de l'armature du réseau qui sont actuellement mises en œuvre par le Président actuel du Sytral, avec une différence notable, l'abandon du métro E dont la phase de concertation préalable avait fait largement consensus au sein de la population de la Métropole durant la précédente mandature.

Nous regrettons l'abandon de ce projet d'infrastructure structurante pour notre métropole et regrettons que la métropole ne se mette à niveau sur ce sujet à l'image de ce que réalise TOULOUSE en ce moment avec une grande ligne de 27 km et équipée de 21 stations. (Ligne C portée par TISSEO).

La majorité actuelle de la Métropole et du Sytral a formulé un choix différent, mais sans surprise, car dans le droit fil des propositions présentées en amont du scrutin avec notamment une desserte par téléphérique d'une partie de l'ouest lyonnais avec le succès qu'on lui a connu lors de la phase de concertation ! Parallèlement, et très rapidement, l'hypothèse de la poursuite des études du métro E, bien qu'elle apparût dans les propositions de 2020 a été surtout très rapidement abandonnée au profit d'une grande consultation métro multi quadrants sans vision, si ce n'est de faire s'opposer les territoires en vue d'enterrer toute réalisation de ligne nouvelle de métro ou de prolongement de ligne nouvelle.

TEOL est donc un pale substitut à la ligne E, d'un métro souhaité par les habitants, ceux-ci hériteront d'un simili métro léger, permettant une vitesse commerciale identique à celle du métro dans sa partie centrale mais non sans inconvénients.

Nous tenons tout d'abord féliciter les équipes techniques du Sytral pour la qualité des documents produits, la tenue des ateliers de concertations proposés à la fois généralistes, spécialisés sur certaines thématiques et adaptés aux spécificités de chaque territoire. Cette « marque de fabrique » du Sytral a été conservée et c'est à souligner.

1 Terminus de TEOL sur la Rive Gauche à Jean Macé :

Nous émettons de vives réserves sur les modalités de ce terminus à Jean Macé pour plusieurs raisons :

Configuration de la place avec un double terminus suivant les schémas présentés durant la concertation avec une rupture de charge significative entre T2 et TEOL, obligeant de facto à reconfigurer tout l'espace public sur la partie sud de la place, mais surtout à traverser l'axe Jean Macé pour passer d'une ligne à l'autre si on se fie aux schémas présentés.

Par ailleurs, ce raccordement à Jean Macé induit une rupture de ligne sur le T2, qui dans le passé avait été prolongée jusqu'à Montroulet permettant ainsi aux usagers résidents entre autres sur Lyon 7, Lyon 8, Bron et Saint Priest de s'y rendre sans rupture. Ce principe de rupture de ligne reviendrait sur un « avantage » durement acquis en son temps.

Notre vision est tout autre, nous pensons que la ligne T2 dans sa configuration actuelle peut se lire en deux segments. D'une part le segment Saint Priest Grange Blanche et d'autre part le segment Grange Blanche Montroulet Hôtel de Région. Grange Blanche est le hub de l'Est de la ville de Lyon avec sa connexion au Métro D permettant ainsi aux habitants de l'Est Lyonnais de rejoindre rapidement le centre ou la Part Dieu via la ligne D ou les lignes D+B.

Nous proposons un terminus de TEOL à Grange Blanche avec réalisation d'un arrière gare de stationnement sur l'espace compris entre l'Ecole Rockefeller et les facultés (rue Nungesser et Coli, dans portion comprise entre la rue Laennec et l'avenue Rockefeller, rue à faible circulation et permettant aisément le stockage de rames). Ce faisant TEOL aurait une connexion avec changement aisé à Jean Macé avec la ligne B, à Jet d'eau avec T4, à Grange Blanche avec la ligne D, T2 et T5 et le hub de l'est lyonnais.

2 Connexion de TEOL en Presqu'île :

Deux options sont proposées, l'une via le cours Suchet mais contrainte car de part sa configuration elle « enferme » un peu plus la gare de Perrache dans son système de desserte routière en rajoutant une contrainte supplémentaire. Le passage sur Suchet nécessitera probablement une section mixte (Tram + Voiture) pour le passage sous l'ouvrage ferroviaire, pouvant générer des conflits d'usage et pénaliser la régularité de la ligne.

L'autre proposition vise à un raccordement direct sur Montroulet. Certes, cela rallonge la durée de transport de quelques minutes mais offre un accès à de plus amples commodités : Hôtel de Région, Darse de la Confluence, Commerces de Confluence, Vaporetto de la Saône.

Ce point de connexion reste toutefois à étudier finement en étroite collaboration avec le Centre Commercial notamment, car il ne faudrait pas que TEOL dégrade l'accès au Centre Commercial et inversement. On peut aussi regretter que l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC II de la Confluence soit réalisée de façon concomitante sans que les éléments liés à un avancement plus précis résultant des études sur l'implantation de TEOL soient intégrés à cette étude d'impact, sur l'aspect mobilité. Nous pouvons comprendre l'actualisation de cette étude mais ce « carambolage »

Numéro de l'observation	Date	Observations
-------------------------	------	--------------

Numéro de l'observation	Date	Observations
-------------------------	------	--------------

de calendrier ne permet pas d'obtenir une vision exhaustive de la situation et notamment de l'accessibilité de la partie Sud de la Confluence.

Il faudra surement revenir sur ce sujet et avoir une vision systémique incluant le TEOL, la finalisation de la ZAC II et enfin l'aménagement à moyen terme de la Rive Droite du Rhône.

A ce point d'étape, le raccordement sur Montrochet recueille notre assentiment, modulo les observations formulées.

3 Desserte de la rive droite de la Saône :

Nous formulons la demande de l'étude de l'implantation d'une station supplémentaire en amont de l'entrée dans le tunnel sous la colline de Fourvière permettant ainsi d'accéder à ces espaces de la rive droite de la Saône, de mieux desservir cette partie de Lyon 5^{ème} et de la Mulatière. Par ailleurs, avec à terme, les aménagements du quai Jean-Jacques ROUSSEAU (suspendus pour l'instant) avec la réalisation d'une Voie Lyonnaise et une restriction de l'emprise automobile et de facto de la circulation, cette station supplémentaire mérite une étude afin de valider ou non cette demande que nous avons pu recueillir auprès des habitants de la Mulatière.

Nous attirons aussi votre attention sur les mesures conservatoires à mettre en œuvre lors du percement de la balme et notamment sur la nécessité de « monitorer » les avoisinants du tunnel sur un périmètre bien identifié pour prévenir tout désordre notamment sur les bâtiments qui compose cette balme.

4 Desserte de Sainte Foy :

Nous relayons la position des élus fidésiens se rattachant à notre démarche et notamment sur la localisation de la station.

La desserte de Sainte-Foy ne présente pas d'opposition majeure dans son principe, car la totalité du tracé se situe en sous-terrain, hormis durant la phase chantier ou il faudra être vigilant sur la réalisation du débouché de la station, mais comme pour toutes les autres stations se situant dans ce cas. Enfin, à l'issue de la réalisation de la ligne se posera la question du rabattement des lignes bus sur cette station. On souhaite réaffirmer le principe du maintien de réseau bus sur la commune pour rabattre efficacement sur la nouvelle station.

Concernant la localisation de la station, la localisation préférentielle de la station doit être au plus proche de la place Saint Luc, c'est-à-dire à l'angle du boulevard des Provinces et de la rue du Commandant Charcot.

L'autre localisation proposée dite station Salette a un seul intérêt, celui de très bien desservir la Clinique Charcot, mais dans un secteur ayant une moindre densité résidentielle et elle serait « alimentée » par des lignes de bus moins structurantes. De plus cette solution présente un surcout de 30 à 50 M€ (puits d'accès supplémentaire et allongement du tunnel), ce que nous ne souhaitons pas.

Nous soutenons donc la solution de la proximité avec la place Saint Luc.

5 Lyon 5 : Concernant les stations dans le cinquième arrondissement :

Pour le Point du Jour, nous avons un avis très favorable pour l'implantation de la station sur la place Bénédicte Teissier, qui nécessitera néanmoins un aménagement urbain qualitatif pour l'insertion de cette station dans l'environnement immédiat de la place qui devra conserver un usage public et des caractéristiques de place de bourg.

Pour l'arrivée sur Ménival, c'est un exemple probant de l'erreur d'avoir abandonné le scénario du métro E, car l'arrivée du tramway dans ce quartier va avoir des impacts négatifs sur l'ensemble du tissu urbain et viaire de ce territoire. La création d'une trémie pour l'accès au tunnel abîmera le profil de l'avenue de Ménival et la mise à sens unique de l'avenue de Ménival provoquera une importante congestion routière et des reports de circulation sur les voies attenantes non adaptées à une telle hausse de trafic. Nous précisons que nous sommes fermement opposés à l'hypothèse d'une implantation du tramway sur la rue Joliot Curie car la suppression d'une voie de circulation routière sur cet axe majeur de circulation, entre le Point du Jour et les communes environnantes (Tassin, Francheville, Craponne), serait catastrophique sur le trafic routier.

6 Tassin :

Nous avons été très surpris de l'imbroglie du tracé avec maintenant trois tracés possibles pour un raccordement à Etoile d'Alaï, dont le dernier « sorti du chapeau » lors d'une réunion le 30 janvier dernier.

Le tracé et la desserte de Tassin n'est pas une chose simple en raison entre autres de la difficulté d'insertion dans l'espace public avec ses caractéristiques dimensionnelles disponibles pour une emprise tramway, d'où notamment un tracé alambiqué en boucle dans une des options ne présentant pas vraiment de sens.

Les élus du groupe « Mieux vivre à Tassin » au travers de son Président Julien RANC ont déjà exprimé leur position et avec leur accord, nous les synthétisons dans les cinq alinéas détaillés ci-après :

Le projet TEOL, comme le Metro à l'époque, est encore trop conçu pour répondre aux enjeux propres à la seule ville de Lyon. TEOL doit tenir compte, dès maintenant, de l'évolution de l'ouest de l'agglomération et intégrer Craponne. Quitte à faire moins cher ou le même prix que le métro, autant en profiter pour étendre là où c'est nécessaire afin d'absorber la circulation de transit. Sachant que le prolongement vers Craponne peut être séquencé dans le temps.

Il ne faut toutefois pas attendre 2032 pour développer le réseau de transport en commun. Il faut d'ores et déjà mieux organiser le report modal. Un accord Région/Métropole doit être urgemment négocié pour améliorer l'existant et donner naissance au RER à la lyonnaise à moindre coût. Entre Francheville, Charbonnière et Tassin, nous disposons de 5 gares de proximité. Poursuivre la sous-utilisation de ce potentiel disponible est inadmissible surtout pour de simples querelles de clocher.

Le ticket unique TER/TCL doit être une priorité pour simplifier le quotidien de nos concitoyens. La Région et la Métropole/Sytral sont face à leurs responsabilités. Elles se doivent de les assumer.

Ce sujet n'est pas propre qu'à Tassin, il recouvre l'ensemble de la métropole où se superposent deux autorités organisatrices de transport.

Enfin, dans l'attente de TEOL, il faut développer le réseau des bus, optimiser l'utilisation de ses sites propres vers Gorge de Loup, pour mieux cadencer en soirées et weekend. Le principal frein au report modal sur Tassin réside entre autres à cette « faiblesse » du réseau en soirée et durant les week-ends.

L'ultime option C sortie du chapeau cette semaine met en avant la difficulté de rallier dans de bonnes conditions le point terminal de la ligne à Alaï. La question de pousser un tracé en sous terrain plus loin voir jusqu'au point terminal se pose vraiment

Certes le surcout apparent est connu tant sur le plan financier qu'en termes de délai, mais les avantages présentés sont incommensurables. C'est +200 M€, ça rallonge d'à minima un an le

calendrier mais l'acceptabilité n'en sera que meilleure et aussi l'efficacité du dispositif au final, sous réserve que le surcroît de financement nécessaire soit absorbé par un minimum de densification ! Mais nous rassurons par avance les lecteurs de cette contribution, Tassin ne sera jamais une ZUP !

7 Terminus provisoire à Etoile d'Alaï ou prolongement ultérieur à Craponne, localisation d'un P+R

Afin de permettre une transition vers de mobilités décarbonées et pour permettre un transfert de l'usage de l'automobile vers le tramway, il faut absolument pousser les études sur la réalisation d'un P+R à Etoile d'Alaï, éventuellement dans une forme provisoire, avec pour perspective de « pousser » un jour la ligne vers l'ouest et notamment vers Craponne, solution un moment envisagée dans certaines études pour le métro E. Certes les contraintes topographiques sont fortes et nécessiterait des infrastructures lourdes. Néanmoins, l'économie d'un P+R à Etoile d'Alaï ne peut être une option et la réalisation d'un pôle multimodal comme l'envisagent certains documents présentés à la concertation doit être étudiée. Nous soutenons fortement cette demande, elle est aussi relayée par les habitants.

En conclusion, nos observations montrent que ce projet n'est pas abouti dans la configuration qui nous est proposée. Nous souhaitons, qu'aux différentes questions que nous soulevons et portées par un ensemble d'élus représentatifs des territoires du tracé de TEOL, des réponses circonstanciées soient apportées. S'il ne recueille pas un rejet franc de notre part, l'adhésion n'est pas non plus acquise en raison des questions posées.

Néanmoins, il faut faire progresser l'infrastructure des transports en commun de la métropole, notamment sur le quadrant ouest particulièrement mal desservi, ce projet, sous conditions pourrait être une réponse, mais le « deuil » du métro E sera long et douloureux !

Les signataires

Le groupe Les Progressistes et Républicains de la Métropole de Lyon

- Yves Blein, Conseiller métropolitain circonscription Portes du Sud
- Guy Corazzol, Conseiller métropolitain circonscription Lyon-Est, Conseiller du 3^e arrondissement de Lyon
- Jean-Luc Da Passano, Conseiller métropolitain circonscription Lômes et Coteaux, Conseiller municipal d'Irigny
- Alain Galliano, Conseiller métropolitain circonscription Ouest
- Brigitte Jannot, Conseillère métropolitaine circonscription Lômes et Coteaux
- David Kimelfeld, Conseiller métropolitain circonscription Lyon-Centre, Conseiller municipal du 4^e arrondissement de Lyon
- Michel Le Faou, Conseiller métropolitain circonscription Lyon-Sud-Est
- Catherine Panassier, Conseillère métropolitaine circonscription Lyon-Nord, Conseillère du 3^e arrondissement de Lyon
- Myriam Picot, Conseillère métropolitaine circonscription Lyon-Sud
- Isabelle Perriet-Roux, Conseillère métropolitaine circonscription Rhône Amont
- Emilie Prost, Conseillère métropolitaine circonscription Villeurbanne, conseillère municipale de Villeurbanne
- Thomas Rudigoz, Député du Rhône, Conseiller métropolitain circonscription Lyon-Ouest
- Didier Vullierme, Conseiller métropolitain circonscription Villeurbanne

Le groupe Les Progressistes et Républicains de la Ville de Lyon

- Jean-François Auzal, Conseiller du 8^e arrondissement de Lyon
- Anne Brugnera, Députée du Rhône, conseillère du 6^e arrondissement de Lyon
- Laurence Bufflier, Conseillère du 5^e arrondissement de Lyon
- Christophe Cohade, Conseiller du 8^e arrondissement de Lyon
- Grégory Cuilleron, Conseiller du 5^e arrondissement de Lyon
- Anne-Rose Eva, Conseillère du 8^e arrondissement de Lyon
- Laura Ferrari, Conseillère municipale du 8^e arrondissement de Lyon
- Béatrice Gailliout, Conseillère municipale du 5^e arrondissement de Lyon
- Georges Képénékian, Conseiller municipal du 3^e arrondissement de Lyon
- Lydie Bonvalet, Conseillère du 4^e arrondissement de Lyon
- Sarah Peillon, Conseillère du 7^e arrondissement de Lyon

Le groupe Mieux vivre à Tassin la Demi-Lune

- Julien Ranc, Conseiller municipal de Tassin la Demi-Lune
- Laurence du Verger, Conseillère municipale de Tassin la Demi-Lune
- Franck-Alain Joly, Conseiller municipal de Tassin la Demi-Lune
- Marielle Margeri, Conseillère municipale de Tassin la Demi-Lune
- Martine Essayan, Conseillère municipale de Tassin la Demi-Lune
- Benoît Ferrand, Conseiller municipal de Tassin la Demi-Lune
- Laetitia Pichon, Conseillère municipale de Tassin la Demi-Lune
- Michel Fayot, Conseiller municipal de Tassin la Demi-Lune

Le groupe Horizons - Divers Centre de Sainte Foy lès Lyon

- Philippe Schmidt, Conseiller municipal de Sainte Foy lès Lyon
- Roselyne Mamassian, Conseillère municipale de Sainte Foy lès Lyon
- Bernard Gillet, Conseiller municipal de Sainte Foy lès Lyon

Le groupe Mulatière d'avenir

- Maxime Bost, Conseiller municipal de la Mulatière
- Emilie Chauvin Branch, Conseillère municipale de la Mulatière
- Eric Vincent, Conseiller municipal de la Mulatière
- Alexis Blanc-Varnet, Conseiller municipal de la Mulatière



Registre Mairie centrale de Lyon

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TÉO) entre Alai et Jean Macé.

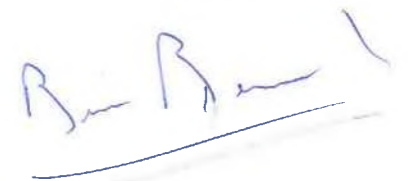
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

Mairie centrale de Lyon

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYRAL Mobilités en date du 06/07/2023, je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYRAL Mobilités, ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023.

Signature





Contributions recueillies dans les registres des stands

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) entre Alai et Jean Macé
Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/07/2023, je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature
Bruno Bernard

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A1	24/11/23	Projet intéressant - côté ouest pas de préférence - côté est plutôt Perrache. Intéressé Jean P... pour aller à Genève → avec horaires et amplitudes. → horaires décalés. Accès à pied.
A2	24.11.23	Intéressée par le projet par l'option a → pour aller au Pr du Jeu et option par Perrache.
A3	24/11/23	Intéressée par le trajet "option B" avec une ligne qui rejoint SUCHET
A4	24/11/23	Intéressée par l'option b. et option parcours Suchet. Bien favorable à ce projet TEOL.
A5	24/11/23	Je suis favorable au projet TEOL. Je suis favorable à l'option b pour moins perturber la rue Joliot Curie.
A6	24/11/23	Très beaux projets. Attention à la sécurité, obligation de mettre un parking relais.
A7	24/11/23	Je ne vois aucun avantage (rapidité, facilité et pérennité) par rapport au métro. Je suis contre.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A8	24/11	Très favorable au projet. Amélioration intéressante pour desservir le centre de bassin. Le Tram est très adapté aux personnes à mobilité réduite! J'approuve le tram avec option b.
A9	24/11	Très favorable à ce projet indispensable pour desservir l'Ouest lyonnais, parent pauvre des Territoires desservis par les TCL! Le Métro E n'aura jamais lieu, le TEOL est le vrai projet réalisable pour nous.
A10	24/11	Très favorable au projet s'il passe par le centre!
A11	24/11	L'option A nous paraît plus pragmatique car la Rue Joliot Curie est plus adaptée aux travaux. Très bien pour un tramway dans l'Ouest lyonnais.
A12	24/11	Oui pour le Tram qui cependant ne remplacera le Métro pour diminuer l'utilisation excessive de la voiture qui pose problème à Tassin.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A13	24/11	Option Libération pour désengorger Tassin et Peneche le plus près du centre parache à défaut de la pont Dieu.
A14	24/11	Des bus plus fréquents surtout pour le 98 et le 72 (et le 5!)
A15	24/11	Il est important de passer par Leperche et ensuite de passer par Libération, Dessert plus le Centre de Tassin et le Nord (et pourra ensuite faire une variante vers le 3 Bernards).
A16	24/11	Je m'inquiète toujours parqu'on a grand parti du tracé est en Saubertain et qd on arrive sur Tassin le trajet est en surface et ça nous c'est incohérent, même si on apper la question du coût.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A17	24/11	l'option, A ou B doit être enterré - trop de circulation quartier Libération - carrefour trop dangereux si TRAM passe dans le quartier - Pensez au Parking !!!
A18	24/11	OK TEOC Trajet A Envisager Nitro entre Gorge de Loup et Tassin.
A19	24/11	Bon tracé, peu p. du jour et direction. Projet réalisable
A20	24/11	Je suis totalement contre, nous avons voulu le centre pour la tranquillité! il y a ce qu'il faut en transport (TER, Bus...) Dans le temps ça drainera beaucoup de groupes de jeunes donc beaucoup plus de taxis, et de cambriolages. Nous avions choisi cet endroit par rapport à ça! plus tranquille Je ne souhaite pas du tout!
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A21	24/11	La métropole a vu de son projet de remplacement du Metro E par un tramway entier. L'option A du présent projet est une trampoline, car elle évite TASSIN, vivant ainsi la ville d'un mode de transport attendu depuis des années.
A22	24/11	Préférence pour l'option B (Liberation). Préférence option pour Fourvaux chet
A23	24/11	Préférence ligne A
A24	24/11	Il est temps de penser intelligemment à la desserte en transport en commun des villes de l'Ouest Lyonnais, d'autant plus si le projet est de réduire l'usage de la voiture. Il faut privilégier le métro et si ce n'est pas possible le tramway entier avec des stations accessibles à Tassin. Je vote pour l'option B. Il est temps de faire ce métro → tram = NUL =
		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin-left: auto; margin-right: auto;"><small>Paraphe</small></div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A25	24/11	Préférence option B - amitié Perache Préférence option A à Mivee Suchet. Dommage que le métro soit abandonné.
A26	24/11	La seule solution d'avenir le METRO.
A27	25/11	Dommage que ce projet soit sous-dimensionné, il sera saturé dès sa mise en service - Favoriser malgré tout, option Tassin Curie, Desserte Perache (Métro)
A28	25/11	Très bien pour le tram mais il faut des parkings et dissuasion en amont en Lyonnais Lyonnais est déjà saturé par le trafic pendulaire. En ajoutant tout simplement invivable.
		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin-left: auto; margin-right: auto;"><small>Paraphe</small></div>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A29	25/11	Nécessité d'avoir un ou plusieurs Parc Relais
A30	25/11	Grand intérêt = Raccourcir la ville à la Haute Savoie Nécessité de zones Relais
A31	25/11	Projet qui fait double emploi avec le tram train en par de réaliser SVP
A32	25/11	Ce projet me paraît correspondre aux besoins des citoyens de l'ouest lyonnais ① pr dégager les routes lors des embouteillages (matin soir) ② -> pour compenser l'augmentation de la population lyonnaise (croissance, s'finir les autres Vauxreay...) ③ - pr diminuer la pollution péninsulaire de la métropole... ④ pr créer plus de pistes cyclables. ⑤ pr améliorer en créant des liaisons les interrelations entre les aires de bus, les quartiers etc... Propos (organiser les oliviers).

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A33	25/11	Où seront placés les zones d'accueil à place à Montrochet ou à place des archives? Car si incident à Montrochet ou à place des archives il faut que TEOL continue à nous emmener jusqu'à la presqu'île. Pourquoi ne pas l'emmener à Craponne directement? Parking relais à Alai? ou bien améliorer le site propre du CR4 de Craponne jusqu'à Alai Et ouvrir les parkings Relais le dimanche! Merci
A34	25/11	Faire un site propre entre ménival et le couloir bus avant fourvière car le matin le bus est à l'arrêt à cause des bouchons
A35	30/11	Aménager aussi des pistes cyclables sécurisées depuis l'ouest lyonnais. Actuellement Lyon centre est bien accessible (bus, métro). Bus des aménagements pistes cyclable - ACCÈS STRAPIDE GORGON DU LOUP de Craponne et Binsles.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A36	30/11	+ Impression pour moi si il s'agit de l'option B + option Montrocher.
A37	30/11	Projet intéressant Priorité au TRAM → interconnexion avec le Réseau Tram côté confluence <u>MAIS</u> aussi côté ALAI vers le TRAM. TRAM <u>MAIS</u> côté Sully Ménéval je propose une TRANCHÉE COUVERTE afin de ne pas perturber la circulation automobile, sinon le projet risque de capoter. Attention aux rampes de 9%. Christian POIZOT spécialiste (ex) Tramway chez Rvi - Renault-Tucks
A38	30/11/23	Le metro E était bien plus intéressant.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A39	30/11	<p>Quel dommage d'abandonner le Métro.</p> <p>Si TEOL voit le jour il sera sous dimensionné à sa mise en service.</p> <p>TEOL comme le tram est plus lent que le métro, va supprimer des services zones en bus.</p> <p>Sur S^t Foy les bus fonctionnent très bien et ont une fréquence OK.</p> <p>Certes un métro c'est cher mais présente avantages multiples : → Rapidité → grand nombre personnes transportées (supérieur au tram) → non soumis aux problèmes circulation, manifestations... (si métro automatique comme ligne), pas soumis aux mouvements sociaux.</p> <p>LE METRO !...</p> <p>pas de parc relais, engagement de S^t Foy (Poumon Vert de Lyon) avec stationnement sauvage....</p> <p>Non à Teol, ou au métro.</p> <p>en plus Teol redondant sur certains points aux autres Transports.</p> <p style="text-align: right;">C. Armand.</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A40	30.11	OK pour le Tram Express via charde de gantle Puis continu du Crayonne.
A41	11.12 30/11	très bien beau projet -
A42	30/11	Je suis pour le TEOC mais il faudrait prévoir BEAUCOUP de Parkings relais. Car les habitants à l'ouest de la métropole vont être enchantés de laisser leurs voitures et prendre le TEOC.... il faut trouver des places! Pour Sytral : si il vous plaît, ce serait bien que l'appli TCL fonctionne, et bien aussi que les conducteurs des bus ne se croient pas aux 24h du Mans et risquent de provoquer nombre de fractures chez les personnes âgées.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A43	30.11	OK pour le projet! Garantie techniques = fissures à Sablet. Pour !!
A44	5.12	Très bon projet, utile, j'espère que ce projet sera abouti!
A45	5.12	Amélioré le T4, fermé main vite les portes, A partir de Herriot cage jusqu'au terminus, Rogate un tram à Lyon?
A46	05/12	Je suis déçu par le tram
A47	05/12	Bon projet, plutôt option a, toujours des problèmes de raccordement avec forçeville le haut / Bel air.
A48	05/12	Très beau projet. Indispensable pour le lycée Bramly qui est mal desservi. Prévoir une mégé parc relais à Alo. et un prolongement jusqu'à Craponne-Guigien
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A49	05/12	Je pour pour le TEOL option B
A50	05/12	J'aime bien le projet ☺
A51	05/12	Je suis pour
A52	05/12	Pour ce projet.
A53	5/12	Résidente au point du Jour, venue à la réunion publique de l'après-midi de l'ouest lyonnais, je trouve ce projet très intéressant et à la hauteur des besoins.
A54	5/12	Je suis pour ce tram car il augmentera la facilité de transport dans une partie de l'ouest lyonnais ! ☺
A55	5/12	Bonne initiative, je suis pour ce projet qui paraît intéressant. Demandez que ce soit trop lauréat.
A56	5/12	Très bon projet !!!

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A57	05/12	Bon projet. Le passage par l'Hotel de Région me semble plus pertinent pour permettre un accès au centre commercial. L'arrêt face à la clinique permettrait une correspondance plus facile pour les malades et un accès vers le lycée Branly.
A58	05/12	Excellent projet. Je souhaite vivement un ARRÊT vers LA SALETTE. J'habite Rue Jeanet. Pour le Bus C20; comme beaucoup qui habitent vers Charost / Francheville / Ste Foy; en soirée quand le C20 part de Bellecour. La fréquence est trop faible. Il nous faut attendre 50 minutes. Beaucoup prennent leur voitures; pour rentrer chez eux. Quel dommage - Avec en plus le nombre d'étudiants à la Résidence Alix il faut augmenter la fréquence après 20 H

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A59	5/12	<p>Pour la ligne 45 ça serait bien qu'elle devienne une ligne forte - La connexion au métro Gorge de Loup est hyper intéressante - Il faut une fréquence plus importante Les 45 en soirée au de la Croix-Rousse sont RARES - La passe en ligne forte; et une fréquence augmentée en soirée Merci -</p>

A60 13/12 Pour l'arrivée à Lyon de TEOL, je souligne l'irréversibilité des atteintes à l'environnement qui pourraient être causées: la grande balme traversée par le tunnel et la rive gauche de la Saône aménagée par Michel Desvignes. L'impact serait lourd sur les paysages et le calme de ces espaces préservés.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A61	13/12	<p>En tant que nouvelle habitante de Confluence qui ai choisi ce quartier pour le renouvellement urbain révisé: écoquartier, travail paysager, travail architectural, je croyais aux promesses. Finie la religion des infrastructures indésirables qui ont caractérisé l'histoire du quartier. Or le TEOL marque le retour à une utilisation du quartier comme espace de transit, synonyme de nuisances et marque la dégradation des aménagements révisés avec succès sur les rives de Saône, en cas de passage par Montrochet. Impression d'être floués.</p>
A62	13/12	<p>Sytral propose avec TEOL une dégradation des transports en commun pour le quartier Sud Presqu'île: - plus de T2 entre Archives et Montrochet si option Suchet - correspondance à Jean Macé du T2 si option Montrochet car les matériels spécifiques au passage souterrain n'ont pas vocation à aller plus à l'Est Et en échange, on ne peut même pas imaginer que le TEOL réduise le trafic routier car les flux venus de Tessin, soit du Jura vers Lyon passent par Oullins et pas par le Sud Presqu'île. Le besoin de l'Ouest Lyonnais, c'est Bellecour et pas Confluence.</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
A63	13/12	<p>Meux vaut un projet efficace même plus coûteux et plus long à réaliser, qu'un projet plein de défauts et d'impacts irréversibles. Meux vaut le métro E qui TEOL: plus rapide, plus direct, moins impactant en surface.</p>
A64	13/12	<p>Pour l'option la 1: l'arrêt: rend service à + de personnes + de gens dans les TC, - de voitures en ville et - de pollution sonore, air...</p> <p>Pour l'option Suchet car pont = raccourci intéressant pour les piétons - + de piétons = - de voitures = - de pollution.</p> <p>Pont = beau, esthétique.</p>
A65	13/12	<p>Heureusement, le projet est moins cher que le métro E et j'espère que ce projet sera réalisé.</p> <p>L'étape de DUP doit être signée avant les prochaines élections pour être certain que le projet se réalise.</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations

Paraphe

Registre B

INFORMATIONS

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEEO),
entre Alai et Jean Macé
Concertation Préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/07/2023,
je soussigné(e) N. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités, ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature
N. Bruno Bernard

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B1	24/11	Projet essentiel pour l'ouest lyonnais et pouvoir rejoindre Lyon sans voiture. Pour Option B. Parking relais si possible obligatoire.
B2	26/11	Le Projet doit arriver au plus près du Centre de Tassin
B3	24/11	Projet intéressant mais bêtard. Demande que la ligne métro E n'ait pas abouti. Arrêt libération sollicitée.
B4	26/11	INTERESSANT ARRÊT A LA CLINIQUE CHARCOT ET GARE PERRACHE (JUSQU'A 1H MATIN)
B5	24.11	^{NON} pas au tram OUI au Metro
B6	24/11	Non au tram OUI au Metro
B7	24/11	Non au TRAM OUI au métro Ged. on 3 NON !
B8	24/11.23	Je dis quotidiennement NON au tram! On attend le métro depuis fort longtemps. Pas d'arrêt pour l'ouest lyonnais --- !! Et pour l'est on en trouve! NON NON NON
B9	24/11	L'amélioration et l'accroissement des transports collectifs sont indispensables --- l'ouest lyonnais est le pire. L'arrêt de Lytras - un arrêt de Toulon libération est incontournable pour tous les habitants.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B10	24.11.23	les 2 options A & B ne me servent à aucune utilité; pas contre habitant ceux 3 regards. Je déplore la réduction de la fréquence des lignes 55, 92 et 86 - les week-end. C'est horrible! Pour inciter les usagers à ne pas prendre leurs voitures, la solution est de mettre la fréquence des bus toutes les 10 min et non 20 min comme actuellement. Je suis tout à fait favorable au tram. J'étais pour l'option Métro - qui a été supprimée arbitrairement. <i>M. Ferrière</i>
B11	24/11	Bravo pour la suppression du métro - ! ! ! c'est mal surtout pour des écoles ! ! ! Faut de mieux que le TRAM mais au minimum il doit passer par l'arrêt libération. Départ Perrache me semble plus judicieux. <i>cf</i>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B12	24/11/23	<p>Observation déjà remontée lors des concertations citoyennes post Gilet JAUNE.</p> <p>① UN BILLET INTERMODAL (SNCF+TCL) qui SIMPLIFIERAIT LES DEPLACEMENTS.</p> <p>② Amélioration de l'existant avant d'investir encore dans de nouveaux projets → = amélioration des correspondances de BUS allant à Gorge de Loup.</p> <p>③ MERCI DE CETTE CONCERTATION et de tenir compte des avis des citoyens !</p> <p>④ Option B pour le filer tramway.</p> <p>⑤ Merci aux politiques de la Région et de la Métropole de dialoguer ensemble, en gardant comme objectif la TRANSITION CLIMATIQUE et la future réduction des énergies.</p>
B13	24.11	<p>Amélioration de l'existant avant d'investir (encore) dans un projet de tram qui nous apporte rien de plus (habitants rond point d'Alain)</p> <p>En plus le tram encombrerait les voies de circulation à Tassin - (déjà bien saturées).</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B14	24.11.23	<p>Je suis totalement favorable au projet qui permettra de désengorger cette partie de la métropole. Avec extension possible. Je souhaite que le quartier de Libération soit desservi. Merci.</p>
B15	24.11.23	<p>Je suis favorable à la solution B, arrivée vers Suclat.</p>
B16	24.11.23	<p>Bonne initiative pour le Tram Express. Je serai plus favorable pour l'option 7d'Alain à Confluence. Merci.</p>
B17	24.11.23	<p>Favorable au projet de métro pour désengorger l'ouest lyonnais. Un projet pour le siècle à venir, qui aurait supprimé, sans doute des sacrifices financiers au court terme, que nous aurions dû envisager pour le long terme, nos enfants et petits enfants. La solution proposée est un pavage sur une jambe de bois.</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B18	24/11	Option b - chemin de la Raube : C'est une incohérence ! Et les riverains !!
B19	24/11	Incompréhension que de semi entrec ne soit pas sur Tassin. Ce n'est que Politique.
B20	24/11	Favorable au TBA7 option B libération ASL de Charles de Gaulle Eric Fontaine
B21	24/11	L'option b est une aberration, il n'y a pas le plein pour l'option a. De toute façon pour quoi abandonner le métro qui est la solution d'avenir
B22	24.11.	Favorable +++ au métro plus rapide pour désemparer Tassin et Lyon = Problèmes de circulation et d'embouteillage - Contre le TRAM

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B23	30/11	En tant que En tant que résidente du quartier Francheville bel Air / Craonne, je suis très intéressée pour avoir un METRO qui dessert l'ouest lyonnais. Cette ligne E du Metro a été votée et validée par la population de l'ouest lyonnais depuis 20 ans environ - Il ne semble qu'une ville comme Lyon a besoin d'une 5 ^e ligne de métro, transversale, d'ouest en est, qui passerait par la gare de la Part-Dieu (qui n'est devenue aujourd'hui que par une seule ligne de métro). Une ligne de métro a l'avantage par rapport à ce projet de tramway d'être plus rapide et de transporter plus de personnes - Certes, c'est plus cher, mais c'est un choix. De plus, le tramway aura l'inconvénient d'alourdir le trafic en surface aux heures de pointe, ce qui n'est pas le cas du métro. En résumé : je suis défavorable au tram et favorable au métro E.
B24	30/11	Cette nouvelle concertation appelle 3 concertations (1) 3 concertations en zones (elles sont E et F idéalement) (2) Pas de station à Francheville. (3) Les habitants du Bourg ne sont pas concernés (2 bus par arrêt à Alai + 2 arrêts de 100m) alors que le C20E n'a pas de vitesse de charge jusqu'à Bellecour d'Alai à Alai avec le 14 par les habitants du chatelet alors que le C20E n'a pas de vitesse de charge Le service de l'ancienne Part-Dieu appartient à la ville supplémentaire si le tram est subventionné

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>Si on l'accès à l'autoroute est plus complexe avec une circulation saturée à l'accession.</p> <p>Campy veut du retard d'investissement du SKM à l'ouest le long de l'axe et impossible de fluidifier les déplacements des trafic de l'ouest avec une extension jusqu'à Bel Air et Craponne sans rupture de charge.</p>
B25	30/11	<p>Parking relais au niveau de la Gare d'Alai? Extension ultérieure vers Francheville Bl. Air et Craponne pertinente après 2030? H. Redignez</p>
B26	30/11	<p>Une évidence, s'il était besoin de le rappeler : prévoir un parking de rabattement à Alai.</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B27	05/12	<p>très pratique surtout pour apporter un soutien au niveau du C21 et apporter une nouvelle correspondance au point du jour.</p>
B28	05/12	<p>Ça ne fait pas gagner du temps Par ex: Mémorial → Part d'ici aujourd'hui: 25 min 2030 : 20 min</p>
B29	5/12	<p>Bonne idée, gain de temps considérable notamment lors des P de porte, actuellement en bus 30/43 Mn, avec TEOL max 25 min</p>
B30	5/12	<p>Très bonne idée peut raccourcir le temps de trajet jusqu'à Perrache et éviter le C21</p>
B31	5/12	<p>Très bon projet, très utile pour l'avenir.</p>
B32	5/12	<p>Très bon projet, mais serait-il possible de passer à Saxe-Gambetta</p>
B33	5/12	<p>Très Bon projet Passage par Alai très bien possible d'aller jusqu'à CRAPONNE?</p>
B34	5/12	<p>C'est une très bonne idée, c'est très bien qu'il aille à Alai. Avec une station à charcat, c'est très pratique.</p>
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B35	5/12	Je pense que c'est très bien pensé ! Pour le mieux c'est par confluence pour le centre commercial. Tout serait bien déservi par ce tram (perrache, Alai, charcot, Lyon 5, etc...)
B36	5/12	Je pense que le projet est très intéressant et que pour les personnes qui habitent dans l'ouest qui n'ont pas encore de moyen rapide d'aller en ville plus rapidement c'est super
B37	5/12	Bonjour j'esuis d'accord avec votre projet. Merci, à do rien. Vive la France.
B38	5/12	Bonjour, je regrette le projet de métro, beaucoup plus pertinent. L'absence de liaison avec St Just est très gênante dans le nouveau projet. Rejoindre la Confluence ne correspond pas à nos besoins. J'habite le Point du Jour. Le seul endroit super bien desservi c'est Perrache. Le projet actuel veut desservir Perrache. Ça n'apporte rien de nouveau. Par ailleurs la capacité moindre au rapport au métro occasionnera les vite des problèmes car les quartiers sont de + en + construits.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B39	5/12	Très beau projet !
B40	5/12	Je trouve cette initiative très intéressante. Je suis très souvent neutre mais ce projet permettrait à plein de Lyonnais de se déplacer plus facilement avec une meilleure fluidité. À voir avec l'avis des autres sur les options. Merci !
B41	5/12	Je suis pour je pense que ce serait une bonne initiative et ce serait sympa pour les habitants de Lyon 5.
B42	13/12	J'ai habité à Oullins. St Genis Laval → Charpenne. MAIS N'ANQUE : gare d'Oullins → Arriver perrache c'est possible changer BUS 63 Il faut Ajouter retro perrache jusqu'à gare d'Oullins (ANTI BUS 63)

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B43	13/12/13	favorable à ces travaux et aux transports deux quand on le peut. Que GIGNOT (38200)
B44	13.12	Il semblerait que ce projet - soit un projet intéressant et très utile pour désenclaver des quartiers comme Merival, Alai, --- surtout si une prolongation vers Crapeau est envisagée. Recherche à Lyon 5
B45	13/12/13	Favorable au projet "Pontochet" pour une faisabilité évidente et une opportunité pour le CE Confluence. Tout ce qui entraîne une réduction du trafic automobile est le bienvenu! (je parle des projets concernant les T en commun...) Cdt R. S. Lyon ²
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B46	13.12	Je ne pense pas que ce tram soit la meilleure solution pour désenclaver l'ouest lyonnais. La meilleure solution aurait été le métro E mais on a perdu 6 ans. A Confluence, il est évident que la solution Suchet n'est pas faisable. La solution Pontochet serait catastrophique pour la circulation rue Pontochet en bloquant l'accès au parking du Centre Commercial et aux quais de déchargement. Pourquoi faire revenir le tram vers Perrache plutôt que de le faire tourner vers Debourg. Compte tenu de l'affluence, il faudrait un tram renforcé entre Perrache et la Halle Tony Garnier aux heures de pointe. Est-ce que la balme pourra supporter le percement d'un tunnel? Le tunnel pourrait-il rejoindre le pont ferroviaire existant pour rejoindre la gare Jean Macé? Pourquoi ne pas l'intégrer dans le plan RER Lyonnais. Et n'est pas aussi rapide que le Métro E qui devrait aller directement vers Bellecour et Part-Dieu. Je reste favorable au Métro E.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B47	14/12	Il me semble que l'idéal serait que le tram passe par l'Hotel Région Montrochet. Cela éviterait que l'on passe par Perrache pour ensuite y prendre le T1 ou le T3. En outre, Perrache est déjà très bien desservi.
B48	14/12	Bonne initiative de Tram dans l'ouest. Créer des Tunnels ? Pas très écologique. Parcours Francheville - Sainte Foy - Confluence possible. A grand en tram dans le Nord (Rillieux - la - Pape) ? dommage que cela ne désure pas le quartier Soeur Janis très isolé.
B49	14/12	je pense que le projet Teol est une excellente idée, en effet cela pourrait fluidifier le trafic souvent surchargé et en sous effectif ("un bus toute les heures après 20h"). L'ouest de Lyon est mal desservi par les transports en commun. Cela pourrait redynamiser le tourisme et l'habitat notamment des étudiants dans ce magnifique quartier.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B50	14/12	L'option avec Charcot Paine serait intéressante pour les étudiants et les habitants qui souhaitent se déplacer vers cette zone. L'option à Montrochet permettrait de relier la Mulatrie au centre ville de façon efficace. Il serait utile d'avoir des passages à pied qui relient Ste Foy Centre à la ville et qui atteindraient à la Confluence et permettraient une belle promenade et accompagnerait les piétons. Petit bémol le temps de construction 😊 Hâte de gagner du temps pour le quotidien de mes enfants !!! Embarquer les vélos à toute heure et sortir pour remonter de la ville de Lyon et apprécier la vue. Prévoir l'équipement adapté pour sortir de la station sans conflit d'usage de personnes à mobilité réduite.
B51	14/12	C'est une bonne alternative au bus. En tant qu'étudiante, je suis obligée de me rendre à Perrache tous les matins. Aux heures de pointe, les bus sont vraiment bondés, donc un autre moyen de transport à proximité serait le bienvenu ! Le soir la nuit, les bus ne passent que toute les heures. il est donc très intéressant d'installer une autre station de tram pour ne pas avoir à rentrer aussi tard.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
B52	14/12	<p>Projet très bénéfique et stratégique pour cette région de Lyon. En effet le 5^{em} est plutôt mal desservi, avec des lignes de bus dont la fréquence diminue de 20H00, le 46 ne monte plus à partir de 20H30 et le 49 continue jusqu'à 00h00, mais avec des passages toutes les heures. Le TAD pourra contribuer à une mobilité des habitants du 5^{em} plus aisés, la connexion entre l'Ouest lyonnais et le Centre ville est une question cruciale, avec des retombées commerciale et culturelle importante.</p>
B53	14/12	<p>Très beau projet avec arrêt à Tassin Libération et passage par Bronchot pour desservir Confluence</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations

Paraphe

Registre C

INFORMATIONS

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)
entre Alai et Jean Macé
Concertation Préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/11/2023.....
je soussigné(e) M. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités..... ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon....., le 06/11/2023.....

Signature



OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C1 C1	9/11/23	Pour la Station Station Province et cours Suchet. Ph. TIBERGIEN le + vite par. etc.
2 C2	09/11	Pour la station du Bourneux + CS Suchet. A. Poulin.
3 C3	09-11	Prevoir de GRANDS ascenseurs pour entrer en TRES TRES : plusieurs poussettes Des vélos Des trottinettes
C4 4	09-11	Avoir à chaque station un nombre très important d'emplacements de stationnement VÉLOS.
C5 5	09-11	Transformer l'idée du tramway en MÉTRO : ⊕ rapide ⊕ de voyageurs ⊕ fréquence
C6 6	09/11	Pour la station ND de la Salette voir : - proche de plusieurs connexions Bus - proche de la clinique Charcot + 2 EHPAD et plus proche de l'hôpital Garoud Ville de Tassin : pour option B qui dessert le centre ville

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C7 7	09/11	De préférence, ça serait mieux pour nous d'avoir la ligne de métro que tramway. Cependant, si cela n'est pas possible, je souhaite que la ligne de tramway puisse passer par : ① Confluence ② l'arrêt de la station à Sainte-Foy-lès-Lyon se trouve à côté de la <u>station servise</u> à côté du Bd des Provinces. Merci !
C8 8	9/11	Quel dommage d'avoir abandonné le métro <u>E</u> dont le projet avait bien avancé et + rapide. Je ne comprends pas non plus pourquoi "Perrache- St Irénée" a été aussi abandonné ? Quid des Bus ? ex avec le 49 il me faut 10' par me rendre à Perrache, contre 10' à pied pour aller place St Luc ! Prendre l'option la + courte et la + rapide pour aller jusqu'à Jean Macé. Bien penser à faire un très grand parking Relais à Alai. Merci d'avoir fait une consultation ☺

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C9 9	9/11	Je pense qu'il faut se vite pousser à aller recevoir un metro - c'est pour quoi je pense que l'idéal est de voter pour le cours Sudek - -
C10 10	9-11	Je suis favorable à ce projet TEO L qui permet de desservir ST Foy, qui nous permettra une connexion avec Tessin et une facilité de déplacements sur la Métropole (visites familiales, loisirs...)
C11 11	9-11	Pour la station Point du jour : surtout respecter et conserver le marché qui est le tissu social du Pt du Jour.
C12 12	9/11	*Je suis très favorable au projet qui va permettre à mon sens de dynamiser St Foy, d'aller plus facilement sur Lyon même. Surtout pour aller travailler...
C13 13	9/11	Beaucoup de points d'ombre à préciser sur le plan technique pour savoir où passerait le tunnel dans chaque des options de tramway et au niveau des stations

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
14 C14	9/11	Excellente initiative ! Je conseillerais une station Charcot en priorité côté Salette, pour redynamiser le secteur très passant aux heures de pointe ! A bientôt avec TEO L. Mr Greve, habitant du quartier.
15 C15	9/11	Très bon projet par rapport à celui du Téléphérique. Pour Charcot, peut-être privilégier St Luc qui dessert plus d'habitations.. M.D. GUITART
16 C16	9/11	Bon projet Bon courage. / Sébastien LAZARUS
17 C17	9/11	J'aurais préféré un métro E qui aille directement à la gare de Charcot en moins de 20 mn pour la GARE Part-dieu.
18 C18	9/11	Très bon projet. L'option Montrochet me semble beaucoup plus intéressante en terme de desserte de confluence. Pour la station "Charcot" la place St Luc me semble le plus judicieux. Une station au plus près des commerces et la plus logique. A. Poupard habitant du quartier

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
19 C19	9/11	Un beau projet pour notre territoire. L'option St-Luc est entièrement si on y ajoute un café de quartier. Note que ce projet amène pour nous faire gagner du temps sur notre quotidien et résoudre à paraiter de transports adaptés pour St Foy. Merci
20 C20	9/11	Enfin un très beau projet de transport pour les habitants attendus depuis tellement longtemps (rappel inscrit au PDU depuis 1997). Un temps de parcours pour St Foy et Lyon 5 imbattable pour rejoindre le centre de Lyon et Gerland. Merci. Une station à St Luc serait vraiment le meilleur endroit.
C21 21	15/11	Enfin un projet pour les habitants de l'ouest lyonnais. L'option A me correspondrait. Merci pour cette initiative!
C22 22	15/11	Je suis pour ce projet
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
23 C23	15 nov 2023	Seul le métro est valable en ville en grande agglomération - Merci de nous permettre de nous exprimer et ... en tenir compte -
24 C24	15.11.23	A date basse de meilleur bus sans panne souhaité si c'est d'une option par Joliet Centre (option A), en lien avec projet urbain. A d'est peu importe. Sur un arc option Cinique / Joliet.
25 C25	15.11.23	Pas de nouveau tram à Jean Macé - trop de bruit - Préfère le métro. Si cela doit se faire plutôt Mont-rochet.
26 C26	15/11/23	Excellente initiative, continuez de développer les transports publics et de réduire l'empreinte de la voiture en ville.
27 C27	15/11/23	Pour un développement des transports en commun. Mais attention au surchargement des lignes et des problèmes très fréquents sur le réseau.
28 C28	15/11/23	Contre le projet TED pour la 2ème métropole de France. Ce projet ne semble pas assez ambitieux. La structure d'un tramway sur un tronçon très surchargé ne me convient pas. d'itinéraire n'est pas souhaitable (hôtel de région et non presque le-centre)
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C29	24/11	Utilisateur déçu du bus 86, Très utilisé, souvent plein, il ne s'arrête pas toujours à l'arrêt Clotilde. De plus certaines tranches horaires sont supprimées... Plus de bus (et de Trams et de Métros) pour limiter l'auto! Merci.
C30	24/11	Non au tramway V1 re le métro jusqu'à Craponne!
C31	24/11	Projet de transport ne cessera pas de servir fréquemment sur plage hachée étendue Tassin de Lyon centre / gare
C32	24/11	Pour l'option B qui est la + intéressante pour TASSIN centre et qui n'élimine pas le quartier ALAI
C33	24/11	Tout à fait d'accord (option B)
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C34	24/11	Je pense que la création du projet d'un tramway est tout à fait indispensable. Je souhaite qu'il passe par Joliot Curie pour désengorger la voie qui est souvent embouteillée. Puis le passage vers Perrache afin de rejoindre la gare, le métro et les autres tramways. L'option A d'Alai vers Ténival par cela desservira l'école Diderot ce qui diminuera beaucoup l'utilisation d'une voiture.
C35	24/11	Non à la sortie aérienne à Tassin: Pas de place sur la rue Joliot Curie, nuisance sonores chemin de la Raude. Stop à Ténival ou suite sous terre. Pour l'arrivée dans Lyon, revenir au projet du métro E: Bellecour ou Jean Macé. Pas d'intérêt sur la ligne du T2-
C36	24/11	Projet indispensable: la population de Tassin augmente et la circulation est devenue un réel et quotidien problème et
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
	24/11	enjeu dans la qualité de vie (stress, pollution, perte de temps...) La population vieillit, un tram permettant de se déplacer plus facilement. C'est bien français
C37	24/11	Oui pour le tram mais PAS sur l'avenue Charles de Gaulle !!! Les commerçants en seraient bien très pénalisés! Rue Joliot Curie est bien plus adaptée car bien plus résidentiel! Marcin HENRIKOW (magasin vélos au carrefour de la Libération).
C38	24/11	Parcours Option Cours Suchbát = Libération Très favorable au projet
C39	24/11	Option B reste la plus intéressante Favorable à ce projet dans ce cadre

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C40	24/11	Un beau projet pour désengorger l'ouest lyonnais Option confluence à privilégier. Attention à ne pas engorger encore davantage la circulation du centre de Tassin qui l'est déjà.
C41	24/11	- J'aurais préféré nettement le métro - Pourquoi à partir du Pont du Jour le tramway n'est plus en souterrain ? Cette partie du 5ème est-elle le parent pauvre de l'arrondissement. - différence de coût entre un métro et un tramway souterrain - Rue Joliot Curie : une partie de la rue est étroite, où vont passer les voitures ? - Terminus : Bellecour est plus central que Pontcharvet
C42	24/11	Couleur de la station implantée sur le marché de Nouvel qui va encore suffire un grand espace au bord.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		je pense que le projet du tramway n'est pas bon. TASSIN trop de trafic déjà je préfère le métro mais contrairement.
C43	24/11	Un métro serait plus adapté au secteur. Si le tramway voit le jour, un arrêt à Libération Tassin me paraît le plus impactant (+ de population, + stratégique...)
C44	24/11	A faire le plus vite possible, car l'ouest lyonnais est complètement engorgé. Privilégier l'option Cours St Louis et option Libération.
C45	24/11	Je préfère l'option B (Libération) d'espérer que la métropole ne passe pas outre à l'avis des Tassinais comme pour la rue de la République (usubus)

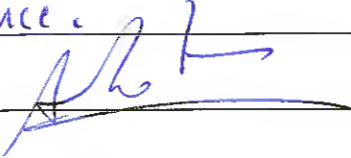
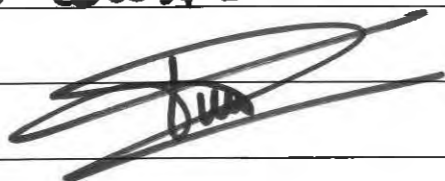
Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC



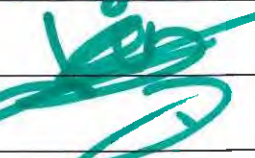
Numéro de l'observation	Date	Observations
C46	24/11	L'option tramway n'est pas la solution idéale. Le Métro est la meilleure idée. Le tram entraînera les difficultés de circulation qui déjà nous impacte avec les voies réservées - Bus - Héli exp. S.P. Poyet
C47	24/11	Option 2 plus intéressante pour les gens de Tassin
C48	24/11	J'étais plus pour le métro 24.11.2023 Paul Duro
C49	24/11	Comment le Grand Lyon finance la construction de nouvelles lignes de métro ou 15/20 bus ? Un exemple à suivre ?
C50	24/11/2023	Je souhaite que le projet de métro soit à nouveau étudié. Pourquoi faire le métro à Lyon sans dans l'ouest lyonnais ? La ville de Lyon et la métropole font preuve de mauvaise volonté. Rien n'a été fait pour les habitants de l'ouest lyonnais depuis la ligne à George de laup dans les années 1990. Nous voulons le métro! Kistis

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C51	24/11/2023	Le métro est plus adapté pour TASSIN Ce projet de TRAM n'est pas compatible avec notre commune car déjà très embouteillée. Projet à revoir d'urgence. 
C52	24.11	Habitant av. Charles de Gaulle, très encombrée toute la journée, 1 tram. serait inacceptable avec la circulation - trafic intense en provenance N° Lyonnais - trafic " poids lourd - 
C53	24/11	Habitant du quartier Bel Air Franchetille, j'utilise le C24 pour effectuer tous mes trajets. Le projet du tramway ne répondra pas à mes attentes. Je souhaite que les C24 soient maintenus et renforcés car beaucoup trop de monde aux heures de pointe. Le quartier Bel Air est impacté par la pollution automobile ^{Paraphe} liée au flux de voitures dans les Esses. Je pense qu'il faudrait trouver

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		une solution pour désengorger cet axe et le rendre moins pollué! Un accès piéton entre Bel Air et Alai serait intéressant. 
C54	25/11	Très bonne idée Préférence pour Libération car cela permettrait d'enlever des voitures. Préférence pour station Charcot proche de la Clinique (notamment pour les personnes âgées et accès hospital) Au niveau de Confluence, préférence pour ce qui limiterait le mieux le nombre de voitures → option Suchet. 
C55	25/11	Très bonne idée, mais pourquoi pas une prolongation sur les communes avoisinantes de la métropole de Lyon (Craponne, Givors, La Mulotière) 

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C56	25/11/23	<p>Projet nécessaire car il y a un manque d'infrastructures dans l'ouest lyonnais.</p> <p>Un parc relais semble important pour permettre à chacun d'accéder au transport.</p> <p>Il faut absolument observer d'avantage l'ouest lyonnais.</p>
C57	25/11/23	<p>Projet non pertinent motivé par des choix politiques en totale CONTRADICTION AVEC LES BESOINS LONG TERME.</p> <p>- IMPACT FONCIER ET SUR LA CIRCULATION MAL MESURE, SURTOUT SI UN PTR A ALAÏ N'EST PAS CONSTRUIT → PAS D'EFFET SUR LA CIRCULATION CAR ELLE SE REPORTERA SUR D'AUTRES VOIES (CHARCOT, HORLOGE, OU LES VOIES SUR LESQUELLES LE TRAIT NE PASSERA PAS)</p> <p>- FAUX ARGUMENT DE LA DENSITÉ → S'EST AUSSI DENSE QUE LE 9° QUI A DÉJÀ LE METROD! + OUEST GAGNE DES HABITANTS CHAQUE ANNÉE</p> <p>→ SATURATION A LONG TERME</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<p>→ RAPIDITÉ</p> <p>ASD: ALAÏ - PART DIEU 30mn</p> <p>TEOL: - 30 à 35mn</p> <p>METROE: - 12mn</p> <p>ASD: ALAÏ - BELLECOUR 16mn</p> <p>TEOL: - 20mn</p> <p>PETROE: - 9mn</p>
		<p>VUE À COURT TERME, IL FAUT VOIR PLUS LOIN QUE 2040!</p> <p>PENSONS A NOS ANCIENS ENFANTS ET PETITS-ENFANTS!</p>
		<p>CLÉMENT DROIN POUR "A QUAND VA E?"</p>
		<p>Pourquoi ne pas prolonger jusqu'à la piscine et au-delà en récupérant la infrastructure de l'ancien tramway jusqu'à Gignieu et...</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C58	25/11	<p>L'ouest lyonnais a besoin urgentement de transports en commun rapide pour désengorger non seulement l'ouest lyonnais mais également la ville.</p> <p>Aujourd'hui je n'ai pas le choix, je vais jusqu'à Gerland en voiture car il n'y a pas de proposition pour faire autrement.</p> <p>Le projet est nécessaire non seulement jusqu'à Alai mais une réflexion pour aller plus dans l'ouest doit déjà être menée.</p> <p>Le projet a 20 ans de retard.</p>
C59	25/11	<p>Je suis contre ce projet, qui ne répond pas au besoin en terme de désengorgement de l'ouest lyonnais.</p> <p>Le projet, contrairement au métro, implique de nombreuses nuisances sonores pour les riverains.</p> <p>Si ce projet devait aboutir, le siphon A est à rebain du fait de la faisabilité</p> <p>au niveau des voies de circulation.</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C60	25/11/23	<p>Un prolongement du tram Lyon Gaponne est <u>INDISPENSABLE</u> !</p> <p><u>Je n'ai pas pensé à cela</u></p> <p><u>origines dans le projet</u></p>
C61	25/11/23	<p>Pas de Tram Train <u>à</u> voir métro <u>à</u></p>
C62	25/11/23	<p>oui ! c'est nécessaire, entièrement d'accord</p> <p>JPPDIS de Francheville</p>
C63	25.11.23	<p>Parking relais ? de Crajonne ? Sécurité ? Place de tram bus qd on a des bagages ? point judiciaire par libération</p>
C64	25/11/23	<p>① Un tramway jusqu'à / depuis Crajonne SVP ! Pour désengorger le secteur des Fassin ! Et pour pouvoir se déplacer le moins possible avec 1 voiture !</p> <p>Bili Kim BKL</p> <p>② Mettre en place un transport commun direct ou des voies cyclables sécurisées depuis Crajonne <-> Ecully ! BKL</p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C 65	25.11.23	Un parc relais à Alai est un outil indispensable à l'utilisation du tram pour tout habitant extérieur à la Pourly.
C 66	25/11/23	Parc relais à Alai est indispensable, avec un rabattement depuis Croixnoire et au delà en transport. Projet pertinent et attendu depuis longtemps.
C 67	25/11/23	Un TRAM ne fera qu'empirer les bouchons existants, les lignes de TRAM construites sur les routes ne feront qu'engorger un secteur qu'il l'est déjà. A l'ouest lyonnais à une population de plus en plus dense et un TRAM ne sera pas suffisant pour désengorger un tel secteur. Un métro ^{sans termin} est la seule et unique solution !
C 68	30/11	Dommage que vous ne proposiez aucune liaison direct de Charcot vers l'hypocentre (Bellecour ou Hôtel de Ville) Je préfère l'option Cours SUCRET
C 69	30/11/23	Bien sûr que l'ouest lyonnais a besoin d'un mode de transport rapide. Ce projet a une partie enterrée qui permettra de résoudre beaucoup de problèmes mais qui

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		va générer d'énormes encombrements dès sa sortie en voies libres. Au niveau de Tassin la circulation est déjà impossible mais cela sera encore pire car ce tram va prendre de l'espace au détriment des voitures. Nous avons bien compris que la métropole ne veut plus de voitures mais nous n'en sommes pas encore là. Déjà il conviendrait d'améliorer l'existant comme déjà des associations comme "touche pas à mon ciel" l'ont demandé à la métropole. Il n'y a pas assez de bus aux heures de pointe, impossible de passer.
		Pourquoi ne pas faire une hémicoverte pour circuler au dessus en voiture ? le coût surement ? mais pas moins qu'un métro ! ce qui aurait été un meilleur projet.
		Et le tram train voilà un mode de transport vers Lyon utile, rapide. Quand allez-vous vous entendre avec la Région pour des améliorations, voir à rajouter, prix abordable ...

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C70	30/11/23	Ce projet nous semble intéressant; surtout le Tramway est un mode de transport relativement silencieux et apaisé.
C71	30/11/23	Projet très bien pour relier l'Ouest lyonnais au Centre ville (Boulevard du 5 ^{ème} arr ^t entre autres assez mal desservi par les transports en commun) Sophie Guilleret.
C72	30/11/23	Projet intéressant. Le plus pertinent aurait été le métro. Personnellement, j'utilise le Tram-train et la ligne de zébrés. Pour l'instant le projet ne changera pas mes habitudes.
C73	30/11/23	Beau projet, mais une perte de temps au Parcement, du fait des hésitations Métro/Tramway. L'horizon 2032 est lointain, alors que les conditions de circulation sur le plateau du 5 ^{ème} se dégradent. Quelles seront les améliorations pour la période 2023/2032? Supprimer ou décanager la circulation en voiture, c'est bien, mais pas davantage de bus (C20 par exemple), horaire non respecté... le vélo a ses limites (âge, capacités...), certaines pistes cyclables sont dangereuses. Option Angle du Bd des Provinces préféré pour arrêt charcot.

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C74	30/11	Avis favorable mais le métro E aurait été mieux! Et une prolongation jusqu'à Chorbrenière les Bains!
C75	6.12	Merci pour cette concertation et ce projet qui permet d'avancer sur le coup de voitures, et l'accès plus important au transport en commun des habitants qui est insuffisant aujourd'hui (surtout à partir de 21h) Choix raisonnable. Préférences : arrêt Libération / Charcot / Halle aux arts. Suite : fermeture des agences très regrettable : ex Penache Projet très utile, un peu tardif! <i>G. Pignat</i>
C76	6.12	Ce projet ne me paraît pas être l'optimum. Quel est le problème qui sera créé au futur pour la circulation automobile, en de même à confluence. Un métro serait beaucoup plus un projet d'avenir avec ultérieurement prolongation vers Aéroport. D'autre part le financement évoqué en concurrence avec les autres projets avec l'état autres ne concourent pas les mêmes besoins jusqu'à l'horizon 2036 -- 32 ans + tot. on a plus 30 ans en + de retard. <i>J. L...</i>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C77	6/12	il est important de garder le rattachement au bus vers Gorge de Loup et le Métro D
C78	6/12	les références Charcot étudiants et Option Suchet
C79	6/12	A - Prolongation vers Feully et jonction avec Lyon Sud. Craponne n'est pas unique → le Tram est insuffisant. <u>Métro</u> . B. Indispensable que le Tram aille jusqu'à Jean Macé (hélas pour le T2) si on veut un transport voiture/transport en commun.
C80	6/12	Abandon du métro très regrettable car c'était la solution idéale. Sur le projet TEOL, les habitants du Point du Jour ont besoin de pouvoir revenir rapidement au centre ville, donc sur la presqu'île - l'idée d'un passage par Confluence me me semble pas judicieux, le secteur est desservi déjà par le Tram

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		Donc bien souhait de garder ce marché et ce serait judicieux d'envisager une poursuite du trajet par le quai de Rhône pour rejoindre la station Liberté et de là direct sur la Part Dieu. Ainsi TEOL permettant aux habitants Merival/Point du Jour d'accéder au centre ville et à la Part Dieu sans changement un réel gain de temps. <u>PM</u>
C81	6/12	C - Préférence pour Charcot les provinces. Plusieurs millions d'habitants côté Lyon, côté St Eloy, plus cher mais inv. public pour 150ans.
		D. Transport 50000 personnes/jour. A terme c'est beaucoup plus qu'il faut transporter vu les évolutions démographiques de l'ouest et du sud-ouest Lyonnais.
C82	6/12	Un motif le plus important c'est le temps de parcours - aller le plus rapidement de l'ouest à Penache Zone centre le passage par Confluence

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C83	13/12	Il me semble que l'arrêt Aarest est le plus pertinent. La liaison Roubaix semble la mieux adaptée. Sa pente > aura t-1 un impact sur la fréquence puisque le T2 sera remplacé par le nouveau Aare.
C84	13/12	Nous sommes un grand nombre à vous interdire sur la "customisation" - à outrance - des Trams. Combien cela coûte-t-1 ? La plupart du temps, c'est moche ! et comment détruit-on cet habitacle fait à base de pétrole pensés-vous. A l'heure où le TCL augmente les prix des abonnements et tickets pourquoi vous faire payer les "horreurs customisées" ? P. S. 10
C85	13/12	Puisque ce tramway doit être au $\frac{3}{4}$ souterrain, pourquoi ne pas faire un métro qui dérangera Lyon sans gêner personne ? Nicolas Guisard

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C86	13/12	Très bonne idée pour demain l'arrêt Lyonnaise qui est actuellement très mal desservi. Excellente idée le projet de nouveau pont (mode deux), actuellement il manque un pont pour Bracaisa La Saône, les ponts de Penache et de Hupatich ne sont pas du tout agréables pour la traversée piétonne. M. S.
C87	13/12	A-t-on bien étudié les besoins des habitants de l'Ouest ? Pourquoi les ramener à Lyon Penache / Jean Rieu / Lyon Part Dieu. Étudier l'option via Deboung où l'on retrouve la ligne B par Lyon Part Dieu et Oullins et le 7e arrondissement nouveau pôle d'attractivité. Option par Montmoulin seule acceptable pour le quartier ; il y a la place au sud du N 200 tel que se raccorder. Pourquoi pas de nouvelles Confluence / Alain Craponne etc ? P. S. 2

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C88	13/12/23	Hâte de pouvoir profiter du Tram express Cluses Lyon Habitante de Francheville je l'utiliserais sans aucun doute : préférence pour le dessert de la clinique Cluses.
C89	14/12/23	Bonne idée de rejoindre le 2 ^e et Novotel - Tassin. Avec 2 ponts supplémentaires (préférence Tassin)
C90	13/12/23	Beau projet. Attention à ne pas faire de "Calfeuché", une gare à ciel ouvert. Une bonne démarche avec le centre de confluence est préférable. <u>Option préférée</u> : vers dernière pont-rochet attention également à ne pas altérer la qualité paysagère de Lyon.
C91	13/12	Est-ce possible d'arriver : depuis Métro OULINS aller vers Alai
C92	14/12/23	Projet qui répond à des besoins constants pour l'égalité territoriale. Important.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
C93	14/12	Par rapport aux 2 options entre Tassin et Ménival, je ne pense pas qu'il faille éviter Tassin car personnellement (et pour mon entourage également), c'est une zone assez attractive par laquelle nous passons régulièrement.
		Paraphe

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Projet de réalisation de la ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (STEL)
entre Alai et Jean Macé.

Concertation préalable du 06 novembre 2023 au 05 février 2024 inclus.

En exécution de la délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités en date du 06/11/2023,
je soussigné(e) A. Bruno BERNARD, Président de SYTRAL Mobilités ai ouvert, ce jour, le présent
registre coté et paraphé, pour recevoir les observations du public.

A Lyon, le 06/11/2023

Signature



OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D1	24/11	Projet intéressant. Plus intéressé par l'option B (provenance Rochelais) et par l'option par cours Suchet car plus direct
D2	24/11	Je suis pour pour le projet, il est très intéressant relié le tramway Alai - Penache.
D3	24/11/2023	Je suis intéressé par le projet.
D4	24/11/23	Très intéressé par le projet avec une préférence pour l'option B pour desservir l'école PATY et l'option Suchet pour une plus rapide connexion avec Jean Mace.
D5	24.11/23	Je suis très content de cette ligne pour ce TC. Option B très intéressante non polij Directement vers Penache
D6	24/11/23	Un projet de remplacement mais un métro aurait été préférable
D7	24/11	Favorable à ce tram comme tout projet permettant d'éviter la voiture. (plutôt option B)
D8	24-11	Ridicule de ne pas profiter des rues sol, ça permettrait de libérer la surface pour les vélos

Paraphe


Meynnes

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D9	24/11	J'apprécierai de voir le tram passé par Libération et arriver à Penache
D10	24.11	Evident de demander l'Ouest depuis le Point du Jour et Tamin ! Enfin ! même si le métro aurait été préférable... En tout cas, le tramway P. du Jour / Penache me semble bien...
D11	24.11.	Tram Penache - Alai par LIBERATION On aurait préféré le METRO E
D12	24/11	Pas d'accord pour Tram préfère Métro Lollet
D13	24/11	Contre le TRAM. pour Métro E
D14	24/11	Très favorable. Bisous. tracé B.
D15	24/11	Oui ! Très favorable au projet de tram
D16	24/11	Vive le Métro - pour éviter de Nouveaux embouteillages - L'ouest lyonnais est méprisé par les élus de Sylbal -

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D17	24.11.	Je suis favorable au tramway. Confluenes et options B. (Tassin). N. Vanin Paul
D18	24.11	option B et confluenes 
D19	24.11	Vive le tram. Yaura-t-il un parking relais? Un parking à vélos? A quand une desserte digne de ce nom le long de la route de Paris? Il n'y a pas assez de fréquence sur les bus 5/86 et ils s'arrêtent trop tôt (20h). Pour un tracé direct et express pour descendre rapidement! Il faut attirer les habitants de Croixneuf, St Genis, Bel Air Charles par leur envie de venir travailler Tassin.
D20	24/11	D'accord pour un tram enterré Quid des parkings relais?? Quel impact sur la circulation notamment route de Paris!!!
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D21	26/11	Habitant en face de la piscine (à côté de Do Albi) comment va se faire un éventuel parc relais qui apporterait aussi de la pollution, des encombrements. Pourquoi ne pas le faire également jusqu'à Croixneuf d'où viennent beaucoup de gens. J'ai à proximité de C21, de C21, de 14, de 73 et de ZEX de Chazelles. Comment va se faire la circulation rue Joliot Curie qui n'a déjà que 2 voies vertes. Il y a également le tram SWAF St Paul que ça apporte de + le tram ce que je suis déjà à 20 min de Bellecour. Faites au mieux pour cette concertation importante qui de tte façon apportera des contents et des mécontents, sachant qu'il faut quand même faire quelque chose! Bonne poursuite du projet
D22	26/11/20	Pf. de désengorger Tassin l'option A me paraît être la meilleure.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D23	24/11	transport entièrement gratuit - car ça ne change pas les emballages + la pollution de voitures à l'ouest. on veut en faire par la Sénetion. car le C21 fait le même itinéraire! on veut
D24	24.11	Puisque on nous sollicite à nouveau pour une desserte de l'ouest lyonnais je ne peux que rejeter ce nouveau projet à quoi serve les concertations? Puisque j'ai donné mon avis favorable au Metro. comme bon nombre de gens concernés. Alors je viendrais à nouveau à la concertation du 5 décembre à Tassin. De
D25	25/11	→ il faut un P+R → aller jusqu'à Cironne → on a besoin de transport pour éviter la voiture
D26	25/11	pour aller à Cironne → prendre le JOL en refaisant un pont ^{sur} à Francheville (Bel Air) il faut aller jusqu'à Cironne pouvoir utiliser le tramway avec des vélos.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D27	25/11	on avait préféré le métro, mais d'accord pour le tramway. Il faut pouvoir mettre les vélos.
D28	25/11	Très favorable à ce projet: → diminuer le nombre de voiture sous fourrière → Connecter mieux l'ouest lyonnais au centre de Lyon. → J'espère pouvoir laisser ma voiture ou mon vélo voir mettre mon vélo dans le tramway. J'espère que les travaux permettant d'aménager davantage les voies pour les vélos. Concernant la ligne, plus elle peut s'avancer dans l'ouest mieux c'est. Cironne, Greysieu....
D29	25/11	ne suis content que le projet puisse aboutir. ne suis OK pour la station d'ALBI et en espérant avoir assez de place pour ne pas Habitant de Cironne
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
25/11/23 D30	25/11/23	Option B + Option avec Montnochet Garder le C24 + ↑ la fréquence surtout pour Gard'Alai. Faire parking velo à Alai. Il n'y a pas aujourd'hui de bus C24 en nombre suffisant ni C24C : aux heures de pointe, pas de places
D31	25.11	- des parcs relais - option A : Pourquoi ne pas maintenir une circulation à double sens? - fluidifier, réguler la circulation des bus (surtout 2 à l'affilié).
D32 25/11		Très favorable au projet mais besoin d'un parc relais à Alai.
25/11 D33		Largement favorable au projet - terminus courts SUCHET! Préserver, voire renforcer lignes de bus (+ express) comme l'actuelle C24/ etc.
		Paraphe
		Merci! Depuis Grezignac / Craponne etc.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
25/11/23 D34		Option B → Jean Jacé +++ Prolonger la ligne à l'ouest jusqu'à Craponne Parc Relais ! = pour favoriser la prise des transports en commun, il faut des places de stationnement en périphérie (A Thoo, tout est déjà plein). Merci! <u>Il faut que le projet se réalise</u>
25/11 D35		Pourquoi faire un train en souterrain qui va être long et inconfortable, alors que le Metro ^{Tobetas} est ^{les 2} est ^{minutes} est plus confortable.
25/11 D36		Oh oui !! SVP !! Option a + option Montnochet Merci...
25/11 D37		Pas favorable du tout Le métro serait beaucoup mieux.
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D38	25/11	le métro aurait plus de débit pour un coût légèrement supérieur au tram.
D39	25/11	ok pour tram. le plus tôt possible mais option vélo possible augmenter la fréquence des bus pour aller jusqu'à Albi. Plus augmenter la fréquence n'attendez pas le tram. Améliorer les voies de vélo Videz aussi les voitures!!! (le + possible)
D40	25/11	ok pour le tram <u>MAIS</u> créer des parkings relais!!! à Albi en particulier Plutôt favorable à l'option a car les logements sont déjà rares donc si il vous plaît limiter l'acquisition foncière. Pour moi l'option par cours Suchet est la meilleure. Pour que le projet marche il faudrait également augmenter la fréquence des bus, en particulier

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		le week-end (dimanche!). Augmenter et/ou créer un réseau de bus entre les communes Mary l'étale / St genis les oliviers / Craponne / Baudas / messigny, surtout pour les travailleurs (tôt le matin à partir 5h30 par exemple) et le soir.
D41	25/11	Plus de Bus + de Trams!!! D'une idée!!!
D42	25/11	Pierres de graver des places de stationnement!!!
D43	25/11	Métro.
D44	25/11	Ideal -> jusqu'à Craponne. Si Tassin quand de parking Relais accessible au delà de 7h du matin.
D45	25/11	Habitant de Tassin le Bourg 100% favorable mais avec des capacités de parking pour les personnes venant de l'ouest + augmentation de fréquence Bus

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		Paraphe

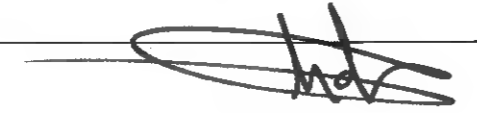
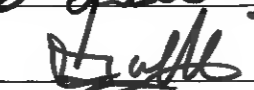
OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D46	25/11	Habitant de Craponne, il devient urgent de passer à l'action tout projet de désenclavement est indispensable et souhaitable. Une autre opportunité est aussi d'améliorer le fonctionnement des passes relais. Plus de place, plus d'oubliés <u>fiabiles</u> pour savoir où il y a de la place! <u>Allez vite!!!</u>
D47	25/11	<p>SNCF + TCL = 1 ticket</p> <p>Que faites vous pour une mise en place simple et efficace?</p> <p>CA sur les bus/train ? voir Londres?</p> <p>Bus après minuit les J, V, S, D ?</p>
D48	25/11	<p>il faudrait prévoir des passes relais en amont de Craponne (côté Brindas et côté Guzieu-La-Varenne) et plus de bus entre ces passes relais et Alai pour éviter aux usagers de prendre leur voiture pour traverser Craponne qui est déjà saturé en termes de trafic</p> <p>il faut des passes vélos sécurisées à Alai</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
		<ul style="list-style-type: none"> il faudrait mieux exploiter la ligne de bus "propre" utilisée trop peu par le C24E et 73E. cette ligne de bus propre pourrait être utilisée par les navettes entre les passes relais en amont de Craponne et Alai <p>Jacques BESCO - Craponne</p>
D49	30/11	<p>Etant habitante de St Genis les Ollières, l'option Libération serait plus intéressante avec un bus 72 permettant de rejoindre plus facilement / rapidement qu'aujourd'hui. Intérêt pour rejoindre plutôt l'Hôtel de Région directement travaillant à la Région.</p> <p>Laurence MINNÉ. SGO.</p>
D50	30/11	<p>Prévoir des passes relais VELO en bout de ligne et améliorer la fréquence du 72.</p>
D51	30/11	<p>Ce projet, c'est l'Arlésienne. A force de tergiverser, nous n'aurons rien avant 2035. Et ce sera encore plus cher</p> <p>M. Moley</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D52	30/11	<p>projet pertinent.</p> <p>Par contre aujourd'hui "il faut" utiliser les TCL mais il faudrait pouvoir en ligne 14 finissent à 21h30 beaucoup trop tôt pour les gens qui travaillent - pas assez entre Gorge de Loup et Oullins zone mal desservie.</p> <p></p>
D53	30/11	<p>préférence au métro.</p> <p>Risque de saturation voitures suite à perte de voies.</p> <p>Tramway préférence CRAPONNE, et ALAT, le chiffre initial va augmenter et se rapprocher du coût métro.</p> <p>Le projet MÉTRO est plus viable surtout à long terme.</p> <p>Tram est trop Bije pour les gens qui travaillent</p> <p></p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D54	30/11	<p>30.11.23. Solu cadéan pour notre ville. moins de pollution. tres bonne initiative. + tram velo. - - -</p>
D55	30/11	<p>Projet intéressant pour desservir Ste Foy les Lyon (secteur Montroy). Suggestion d'un parking relais pour garer les véhicules, au domicile au point de départ de la station.</p> <p>Note: le parking relais du métro d'Oullins est fréquemment saturé, ce qui nuit pour nous à sa fréquentation. En conclusion, projet permet de "déconclaver" l'ouest lyonnais à condition de penser au moyen de garer les véhicules.</p>
D56	30/11	<p>Trop cher, trop coûteux, trop de travaux... déjà utilisons le bus!... et le vélo et les voitures auto partage!</p> <p><u>Donc NON = CONTRE</u></p>

Paraphe

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D57	5/11	Il serait judicieux de prévoir un grand parking à ALAI afin que les gens qui descendent de CRAPONNE puissent prendre le TEOL.
D58	6/11/12	Faire un vote "Demande Aux Citoyens" Abiez de Transports. => GAËTAN CAL CAGNO
D59	6/11/12	Je veux le métro ça correspond mieux à ma vision de l'avenir du développement de l'Ouest Lyonnais
D60	6/12	Opposé au TEOL, qui n'apporte rien au PDI, le temps de trajet surtout s'il passe par Montrochet, sera sensiblement le même qu'avec le bus. C'est 1 projet au rabais qui n'est pas digne de la ville. N.O. <u>Bonnet</u>
D61	6/12	Bonne idée pour améliorer la circulation dans Lyon "sans voiture". Plutôt pour l'option B car plutôt contre de nouveaux travaux à TASSIN. Prévoir des parkings SUP!

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D62	6/12	c'est un beau projet pour tout ceux qui travaillent Bravo et Bon courage aux travailleurs
D63	6/12	Enfin, j'attendais depuis longtemps ce projet!!! Etre descendus! Ce sera tellement pratique. L'idéal serait le trajet pour l'Hotel de Région / Confluence. Pour Alai = prévoir suffisamment de parkings! PS: ce système est mieux que le bus (qd il neige rien de circule dans la montée de Cloubans ni bus, ni véhicules). J'ai hâte! Jmc DESARZENS - 25 rue Joliot Curie Lyon 69005.
D64	6/12	OK pour le projet tracé par Montrochet: T.B. station train Libération: indispensable Parkings Alai: indispensable. Voir harmonisation tarifs TCRL et SNCF! S. SAYLE nee A. PAPON
D65	6/12	O.k. pour ce projet qui pourra enfin désengorger le Point du Jour. G. SPIVER

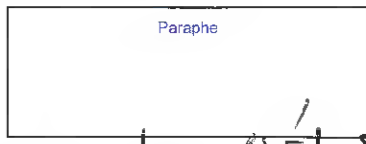
OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D66	06/12	option B diminue drastiquement l'impact permettrait une bonne idée
D67	6/12	Personnellement, j'ai une préférence pour l'option "Cours Suchet" mais reste à savoir si le tracé sera viable ... bon courage pour la réflexion !
D68	6/12	- option A - Salette - Nantochet
D69	6/12	je regrette l'abandon du métro. Il me semble que le temps de trajet p ^{ro} duit par -parache sera + longue qu'actuellement avec C 21 -
D70	6/12	Excellente nouvelle et équipement fondamental, utile, écologique. Le choix de l'option b) qui transporte plus de voyageurs, et le plus silencieux à terme pour un coût supplémentaire modique. Vivement 2032 !
D71	13/12	Il est indispensable de trancher l'impact d'Alai - Habitué du quartier y préfère la solution "option par la rue Nantochet" et l'option B à l'avenir sur l'ouest.

Parapher


OBSERVATIONS DU PUBLIC

Numéro de l'observation	Date	Observations
D72	13/12	le projet, qui n'en est qu'un projet, dont la réalisation est conditionnelle, empêche une solution biterrestre (desolutions biterrestres) sur d'autres réalisations catastrophiques (Anbroute, métro arrivées en surface à Rebrache, lignes T1 et T2 entraînant la disparition de la fluidité de descente du cours Charbonnaye et entours) La saturation déjà constatée aux heures de pointe et lors des événements ne risque pas d'être soulignée - les travaux aux cours fous, les difficultés de dimension, etc. seront multipliées - les conséquences pour les résidents, mais aussi pour les usagers en transit seront insupportables pour la suite - Il est de loin préférable de faire un aménagement plus tardif - rebours de ce qui est en œuvre du Metro E - que de s'engager dans une réalisation dont les multiples incertitudes sont exposées à long terme de l'usage argumenté - Ils + arrivés Cours Suchet Avant la ligne SILEF avec Rebrache dans un état endroit - Cours foudroyé par Archives

Parapher


Optimiser les capacités d'investissement promises par l'état
(plan RER voyageurs etc)



Contributions recueillies par mail

15/11/2023	<p>Dans le cas ou il serait démontré que le projet s'avérerait opportun :</p> <p>-La solution « Montrochet » est sans doute la plus opportune car permet de desservir Confluence, nœud d'attractivité important et qui est destiné à l'être de plus en plus. Cette solution « Montrochet » coute 80M€ de mois que la solution « Perrache ». Les 4 mn supplémentaire de trajet pour aller jusqu'à Perrache sont selon moi négligeables.</p> <p>-Station SFLL. : L'une et l'autre des options « Province » et « Salette » sont intéressante. Un avantage peut-être pour « Province » qui pourrait se positionner en lieu et place de la station BP pourrait permettre un aménagement vert et arboré a cet endroit, devenant ainsi un lieu de convivialité sans doute nécessaire a cette endroit de la ville. Je crois de plus que cette solution à l'avantage de réduire le budget de 30 à 50 M€.</p> <p>La station Salette en revanche serait étriquéé dans cet espace restreint et viendrait surcharger la zone en activité type piétions.</p> <p>-Pour ce qui est de TASSIN, sans doute que là aussi une solution enterrée serait souhaitable . 300M€ de plus en budget. Prévoir dans le projet les dispositions à ALAI pour que si un prolongement vers l'ouest doivent se faire à terme, qu'il en soit facilité. In n'est pas exclu qu'à plus long terme un métro type E s'avère nécessaire.</p> <p>Toujours pour Tassin, l'option"a" et la zone desservie, fait qu'elles est sans doute celle à retenir. Elle est aussi je crois la moins coûteuse.</p> <p>Dernier point , il me semble que de nombreux points techniques de faisabilité se posent. Il faudrait qu'ils soient travaillés en amont pour s'assurer que le projet retestera bien dans le budget de l'enveloppe prévue et annoncée. On sait que les dépassements budgétaires dans de tels projet sont fréquents pour ne pas dire systématiques si on anticipe pas tres tôt les questions techniques de faisabilité.</p>
15/11/2023	<p>Bonjour,</p> <p>Quelques réflexions, questions et propositions.</p> <p>Avant de définir le tracé, sans doute faudrait il bien s'assurer de l'opportunité de ce projet sur la base de deux points essentiels.</p> <p>1 – Le chiffre de 45 - 50 000 voyageurs journalier annoncé doit être validé. J'ai le souvenir dans le projet téléphérique des chiffres annoncés de fréquentation hautement contestables. Quelle méthode a t elle été utilisée pour tomber sur ce chiffres cette fois-ci?</p> <p>2 – Le budget de 800 M€ est sans doute lui aussi à valider, là encore j'ai de mauvais souvenir de l'expérience TPC.</p> <p>Ces points sont un préalable important a valider.</p> <p>Un parking relais est sans doute nécessaire à Alaï . Qu'en est il de ce point sur le projet ?</p>

28/11/2023	<p>Le CIL Centre Presqu'île s'est déjà exprimé sur la desserte de l'Ouest Lyonnais par un courrier commun avec l'association Lyon Métro Transport Public en date du 12 mars 2021 (PJ). Ce courrier envisageait la réalisation d'un tramway « enterré » comme celui mis actuellement à la concertation.</p> <p>Le CIL Centre Presqu'île est donc favorable au principe du projet. Dans un premier temps, celui-ci améliorera les relations de la presqu'île, et notamment Perrache, avec une partie importante des territoires de l'Ouest lyonnais.</p> <p>Le CIL se prononce pour l'itinéraire via le cours Charlemagne et la rue Montrochet. La desserte des habitants, du centre commercial et du conseil régional en sera améliorée et cet itinéraire éviterait les difficultés d'insertion au carrefour Suchet/ Charlemagne sur le cours Suchet et le quai des Etroits.</p> <p>De plus, la nouvelle traversée de la Saône, accessible aux modes doux, permettra une meilleure desserte du nouveau quartier de Confluence pour les cyclistes (notamment en provenance de la Mulatière).</p> <p>Les passagers en correspondance entre le métro A et le tramway seront beaucoup plus nombreux et les interfaces entre métro et tramway doivent être impérativement améliorées. Sauf erreur, cette question n'est pas abordée dans la documentation.</p> <p>Mais le TEOL, tel qu'il est présenté n'est qu'un élément de réponse à la mobilité dans l'Ouest lyonnais, il ne sera pas suffisant notamment sur le long terme.</p> <p>Tout d'abord, il importe de réserver l'avenir</p> <ul style="list-style-type: none"> - en permettant à l'infrastructure d'accueillir ultérieurement le matériel roulant (actuel ou futur) du tram train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) qui dessert Alaï - en prenant en compte la possibilité ultérieure de traverser le Rhône par exemple par le futur pont des Girondins. <p>De plus, le CIL Centre Presqu'île propose que soit à nouveau prise en considération la possibilité d'augmenter les fréquences du Tram Train (TTOL) et de prolonger l'infrastructure actuelle en souterrain vers Hôtel de Ville et Part Dieu voire de se connecter avec l'infrastructure du T3 et du Rhône Express. L'idée a été émise dès 1996 (voir carte ci-dessous), a été reprise plusieurs fois depuis les années 2000 et le CIL avait à nouveau émis cette possibilité lors de la concertation sur le métro E.</p> <p>Combiné avec le TEOL, ce sont tous les secteurs de l'Ouest lyonnais qui seraient ainsi desservis et tous les Grands Lyonnais bénéficieraient d'une desserte directe Ouest/Est performante. C'est un projet qui répond à la nécessité d'attirer les habitants de la 2ème couronne qui manquent de transports en commun.</p> <p>Bien entendu, le coût d'une telle infrastructure est important mais il faut le comparer avec les investissements en Ile de France par la SGP (Société des Grands Projets) qui se montent à 36 milliards d'euros !!! Rapportée à la population de l'aire métropolitaine lyonnaise, cette somme serait de l'ordre de plus de 5 milliards d'euros suffisante pour mener de grands projets. Pourquoi ne peut-on pas faire à Lyon ce qui se fait à Paris ?</p> <p>Dans l'immédiat, l'articulation entre TTOL, TEOL et tous les services TCL doit être améliorée par une vision commune entre la Région et la Métropole.</p> <p>Une première phase indispensable consiste à la mise en place d'une tarification unique d'autant plus nécessaire que le TTOL est en correspondance avec le TEOL à Alaï et bien sûr le métro D à Gorge de Loup.</p> <p>Le CIL Centre Presqu'île et tous les Grands Lyonnais attendent que la Région et la Métropole dépassent leurs divergences politiques pour le bien des citoyens. Une vision à long terme est nécessaire ; Il faut préserver l'avenir dans la conception du projet actuel.</p>
------------	---

05/01/2024

A l'attention de M. Kohlhaas,
de M. Finetti, de Mme Bouteloup,
de M. Charmot

Sont aussi destinataires de ce courrier:

- Le CNDP car c'est la méthodologie du Sytral que je mets en cause
- le maire de Tassin dont la ville est la principale "bénéficiaire" des nuisances créées par ce projet.

Bonjour,

J'ai participé à la réunion de concertation à Tassin le 5 décembre 2023 et je voudrais vous faire part de mon effarement en voyant le niveau des présentations faites et le contenu des questions posées aux citoyens.

Présentation

- aucune référence réelle au projet précédent (Métro E) ni aux raisons qui ont conduit à son abandon, sauf quelques idées simplistes non étayées.
- aucune référence faite à l'intégration du projet actuel dans le plan de mobilité global de l'ouest lyonnais, donc son utilité et ses inconvénients comparés aux besoins et aux autres projets. Donc présentation d'une "idée" indépendamment du "problème", et rien qui puisse montrer qu'il s'agit d'une "solution".
- prévisions impossibles à horizon 10 ans, dit M. Kohlhaas! alors qu'on parle de mise en service à horizon 10ans!
Dans ce domaine, la projection à horizon 10 ans dans les conditions actuelles est évidemment sans intérêt.
Mais un tel projet crée les conditions de développement du territoire qui vont permettre son évolution. C'est dans ce nouvel état du territoire que l'on trouve les données d'entrée nécessaires pour l'évaluation du projet.
Et on ne parle plus de projection mais d'ambition et de volonté. Je n'ai rien entendu dans ce sens
- aspect coûts : l'argumentation est simpliste: c'est moins cher, de 200Millions. Alors qu'on découvrira dans la suite de la discussion (et non de la présentation!) que le chiffrage TEOL n'inclut pas encore les coûts d'augmentation d'emprise au sol (procédures et report de délai à inclure), ni bien sûr le coût des nuisances créées par un trajet en surface. Ces nuisances devront à être payées par d'autres budgets que celui du Sytral et n'apparaissent donc pas dans le comparatif !
Pire, la décision est prise sur la base de ce comparatif partiel. Quelle crédibilité?
- fréquentation : les chiffres annoncés, incohérents avec les précédents, ne font même pas référence à la politique tarifaire ! ni au plan de transport permettant de rabattre les voyageurs sur TEOL. Même la définition des stations est en pointillé! Cette démarche permet de justifier n'importe quelle position.
- Rien, dans la présentation, n'explique comment seront traitées les conséquences d'un trajet en surface qui est la différence majeure par rapport au projet précédent:
Comment les pompiers pourront sortir en coupant tous les flux et circuler sur Brosset avec les voies de circulation évidemment pleines et à l'arrêt.
Rien n'explique comment pourront se faire les accès au centre commercial Auchan.
Rien n'explique comment pourront se faire les accès pour les piétons (dans les 2 sens) aux bus qui circulent sur les rues prévues.
Rien n'explique comment se feront les croisements avec les rues traversées
=> on installe des feux pour piétons, cyclistes, véhicules et TEOL pour être sûr de pouvoir couper les voies? et garantir ainsi un débit nul pour tous!

Dans l'avenue de Gaulle, comment se feront les passages de convois exceptionnels?

	<p>Pas d'information sur le pont sur l'avenue de Gaulle. Sa destruction/reconstruction n'est pas incluse dans le chiffrage?</p> <p>Dans le chemin de la Raude vient d'être construit un immeuble au ras du trottoir! On le détruit? Dans le chemin de la Raude, une voie voiture, une voie TEOL, pas de stationnement: on interdit aux habitants de déménager? on bloque les circulations TEOL et voitures pendant 1 journée à chaque déménagement?</p> <p>Ce sont de vraies questions qui doivent d'être traitées avant de pouvoir parler d'un "projet". On dirait qu'elles n'ont fait l'objet d'aucune étude depuis l'abandon du métro E.</p> <p>Questions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opportunité: aucune explication de ce que signifie ce mot dans le contexte de cette concertation. Besoin d'une liaison vers Lyon? voie propre avec alimentation électrique aérienne? réponse au besoins locaux? Le terme "apaisement" utilisé à tort et à travers sert de prétexte à n'importe quelle idée: Exemple: moins de bruit, de pollution apportés par le projet. Avez vous en tête qu'à cet horizon l'essentiel des véhicules seront électriques? - choix de trajet: question sans réponse possible puisque les nuisances apportées par un trajet en surface n'ont pas de réponse dans les 2 alternatives. - intérêt d'un parc relais: dans ses explications, M. Kohlhaas montre sa conviction que cela ne sert à rien et 2 mois plus tard on assiste à la fermeture du parc d'Oullins. Où est l'intérêt de la question? <p>Donc temps perdu dans les débats, de l'énervernement des participants, et décrédibilisation du Sytral mais aussi du CNDP qui paraît pris en otage dans cette affaire.</p> <p>NB: vous parlez de tramway avec lignes électriques aériennes (encore une nuisance!). Batteries embarquées, recharge sous le tunnel, évolution vers l'hydrogène, sont pourtant des hypothèses crédibles à cet horizon.</p> <p>Dernier point. Ne jouons pas sur les mots. La demande des habitants de Tassin n'est pas un "métro" mais un moyen de déplacement "enterré".</p> <p>Merci d'avoir pris le temps de lire ceci. Et d'en tenir compte pour la suite, il n'est jamais trop tard Bertrand VANDAME Tassin la Demi Lune 06 08 83 64 26</p>
16/01/2024	<p>Le TEOL, une chance pour l'Ouest Lyonnais</p> <p>Bien que nous aurions tous préféré dans l'absolu la réalisation d'un Métro E pour desservir l'ouest lyonnais, la réalisation d'un tramway express reliant Alaï aux réseaux des lignes de tramway 1 et 2 ainsi qu'à la ligne de métro B retient notre attention et notre accord. Avec les C24, C24E, 73 et 73E qui permettent aux Craponnois de rejoindre Gorge de Loup, le TEOL permettra de rejoindre plus rapidement Perrache, le 2° centre d'échange multimodal de l'Ouest Lyonnais. L'extension à Craponne doit être poursuivie dans les plus brefs délais pour desservir mieux un bassin de vie important. Ce projet doit être inclus dans les études dès le début et celles-ci doivent comporter dès à présent la possibilité d'extension. C'est une solution alternative au tout voiture qui permet, à un coût moins élevé que le Métro (entre 700 et 750 millions d'euros pour le TEOL alors que le métro aurait coûté entre 1,5 et 2 milliards) avec une mise en oeuvre plus rapide, d'améliorer la circulation en transport en commun.</p> <p>Par rapport à un métro enterré en totalité où seuls les environs immédiats des stations bénéficieront d'un aménagement, la construction d'une ligne de tramway en aérien nécessite la reprise des chaussées et des croisements, leurs réorganisations, et l'insertion obligatoire de voies cyclables. L'ensemble de ces travaux doit s'accompagner d'un réaménagement du cadre de vie des secteurs concernés. Le TEOL doit s'inscrire dans une réorganisation plus globale des</p>

transports en commun

La mise en place du TEOL doit être accompagné d'abord par une réorganisation du réseau des bus pour en améliorer la fréquence et l'amplitude horaire, mais aussi pour assurer la desserte des pôles économiques, éducatifs et culturels de l'ouest lyonnais.

Ainsi, l'abandon du projet dit « Anneau des sciences » pour lequel un Emplacement Réservé de voirie figure dans le PLUH, et pour lequel des parcelles foncières ont été acquises, devrait être mis à profit pour un projet de tramway de rocade reliant les communes de l'ouest entre elles et desservant les hôpitaux sud. Il est pour nous important que soit maintenu les possibilités d'extension du tramway vers l'ouest, et ce quelle que soient les options de tracé plébiscitées par la concertation et mises en oeuvre. Compte tenu des croissances prévisionnelles de population des communes, et de Craponne en particulier, ce que le nombre de permis de construire accordés et en cours d'instruction fait prévoir, il est nécessaire que cette extension soit engagée dès avant la livraison complète de cette nouvelle ligne de tramway. Concernant les rabattements, nous tenons à rappeler l'importance pour le bassin de vie de l'ouest de disposer d'une desserte de qualité dans le sens nord sud. Pour cela, il est impératif de réaménager au moins 1 ligne de bus en ligne forte nouvelle – la 14 par exemple, de façon à pouvoir desservir les communes du secteur depuis Marcy l'Etoile jusqu'à Oullins, et ce en préfiguration d'un tramway futur de rocade ouest. Il est primordial que des dessertes de la station métro D Gorge de Loup – arrêt TER Gorge de Loup soit maintenues, en ligne forte, avec des fréquences importantes, notamment en soirée et avec des amplitudes horaires améliorées. Cette ligne de métro D offre l'accès à l'est lyonnais. Concernant la desserte de Craponne, celle-ci doit permettre le choix entre les accès vers la presqu'île et Perrache par le Tramway ou vers l'Est et la Part Dieu par le Métro D. Une fréquence améliorée pour les 2 accès, notamment en soirée et des amplitudes horaires renforcées. Les options de tracé soumis à concertation. Concernant les options de tracé soumis à concertation, nous proposons :

- De retenir le tracé « Option A – Alaï <> Ménival - en voie double tramway » afin de gagner en temps de circulation pour rejoindre Perrache. Cette option outre son coût moins élevé que l'autre option, laisse l'avenue du général Brosset à double sens ce qui paraît plus sécurisant pour les accès à la caserne des pompiers. De plus, il accélérera la création de la voie lyonnaise n° 11 « Craponne – Chassieu ». Cette option permettra de rejoindre Perrache depuis Alaï en 16 minutes. 20 minutes avec l'autre option ; là où il faut 30 à 35 minutes aujourd'hui.

- De retenir le tracé « Option par le cours Suchet » en raison d'un accès rapide au pôle multimodal de Perrache. Une partie du surcoût de cette option est absorbée par le gain de l'option A Ménival – Alaï. L'abattage des arbres quai des étroits et Cours Suchet permettra un rajeunissement et une diversification de ces plantations

- De retenir l'option « Station Charcot - Salette » pour sa proximité à l'EHPAD Notre Dame de la Salette, de la clinique Charcot et du lycée Branly. La nécessité d'avoir des Parkings relais en amont de Craponne Pour limiter l'accroissement du trafic de transit dans Craponne, le parking relai à Alaï, avec un parking vélo sécurisé, devrait être de taille limitée pour répondre à des besoins ponctuels et de proximité. Il devra être impérativement accompagné de parkings relais situés aux entrées de la Métropole ou

proche des extrémités lignes de bus desservant les communes à l'ouest (Grézieu la Varenne, Saint Genis les Ollières, La Tour de Salvagny, Marcy L'Etoile ...) et dont le service est amélioré, en fréquence, et en horaires de soirée.


16/01/2024 Bonsoir Monsieur OLIVER, Maire de Lyon 2ème Arrdt

Vous nous avez suggéré l'année dernière (lors d'un RDV dans votre bureau, peu après notre arrivée dans le 2ème) de vous contacter en cas de soucis/questions/problèmes ... et si nous revenons vers vous ce soir, c'est pour vous faire part de notre grande déception (à l'issue de la dernière réunion publique, tenue à Confluence avec le Sytral cette semaine) au sujet du projet TEOL !

En effet, nous avons très largement l'impression d'avoir été quasiment "utilisés" dans le cadre d'une "mise en scène" déjà bien orchestrée, à savoir que :

- * Nul doute que ce projet est essentiel pour les habitants "En Haut" (Tassin, Francheville, Lyon 5, ...) qui veulent pouvoir descendre vite et bien à Perrache, Confluence, J Macé, ... mais en fait il n'apporterait aucun avantage à vos habitants "En Bas" sur Perrache et Confluence, bien au contraire, d'ailleurs le libellé retenu TEOL le traduit par lui-même
- * Aucune nouvelle station de tram ne devrait notamment être proposée & le gain d'une passerelle en mode doux sera très largement comblé par l'inconvénient des décibels du tram et des travaux ... et en plus il nous a été indiqué que "peut-être" les lignes des trams T1 et T2 seraient ensuite modifiées ou raccourcies ?
- * La personne du Sytral nous a même indiqué " (par erreur, oubli, ou imprudence ...) que 95 % des sondés étaient favorables à l'option par la rue Montrochet plutôt que par le cours Suchet ... en conséquence qu'on ne nous fasse pas croire que rien n'est encore décidé et que tout est encore possible !
- * Que deviendraient alors tous les aménagements rempli d'oiseaux et d'animaux, divers et variés, installés près des étangs de la Place Ouagadougou, avec ce futur bruit, si le tram passe tout près & que deviendrait l'accès si difficile aux parkings du Centre Commercial Confluence si la rue Montrochet est ainsi partagée avec 2 sens de tram en sus ?
- * Les garant(e)s participant(e)s à ces réunions publiques vous diront que "tout le monde" a pu s'exprimer, ce qui est littéralement vrai, mais tout le monde n'a pas été écouté et encore moins entendu ... puisque 95 % paraissait déjà acté, de l'aveu même de plusieurs élus locaux intervenants !
- * Pour de nouveaux habitants comme nous, qui avons accepté volontairement de "surpayer" nos M2 sur le Quai Antoine Riboud, précisément pour n'avoir aucun véhicule ni aucun bruit, l'hypothèse d'avoir des travaux déments, puis ensuite un tram permanent, donne vraiment l'impression de nous être fait tromper & Mr Kohlhaas lui-même a indiqué que des indemnités pourraient être envisagées, mais par qui & comment ???
- * Peut-être que le Centre Commercial Confluence pourrait bénéficier de l'arrivée de clients de "Là Haut" ... mais là encore, il n'y aurait aucun intérêt global pour les habitants de "Là En Bas" à pouvoir monter sur le plateau ... et les trams actuels du bas risquent juste d'être encore plus saturés qu'aujourd'hui !!!

ET DONC

... nous souhaitons écrire clairement aujourd'hui au responsable politique en charge du 2ème Arrondissement que vous êtes pour lui confirmer = > d'une part que nous avons l'impression de nous être fait largement rouler par rapport à ce projet, qui intéresse le Plateau mais pas la Presqu'île & d'autre part que nous avons l'impression d'être utilisés pour valider quelques options de TEOL qui sont en fait déjà décidées 

Voilà, nous vous l'aurons écrit !
Merci de m'avoir lu, au minimum ...
Très déçus et pessimistes, mais ...
... dans l'attente de retours possibles !
Bien à vous & merci pour votre mission

11/01/2024	<p>Bonjour Madame Bouteloup, Permettez-moi de vous écrire puisqu'en vous présentant lors de la réunion de concertation du mardi 9 janvier à Lyon 2ème, vous nous en avez offert la possibilité.</p> <p>Je voudrais attirer votre attention sur la présentation vidéo faite en introduction de la réunion, et en particulier sur la diapositive de présentation de l'option Montrochet. Sur une image aérienne, on voyait le site où serait implanté le tunnel et sur ce site, l'inscription « friche ».</p> <p>Or la balme de Fontanières n'est pas une friche ! L'INSEE définit une friche comme étant « un espace bâti ou non, anciennement utilisé pour des activités industrielles, commerciales ou autres, abandonné depuis plus de 2 ans et de plus de 2 000 m² ». On parle de friches industrielles, commerciales, ferroviaires, militaires, portuaires etc. La friche constitue un état transitoire : elle est laissée à l'abandon à la suite de la cessation d'une activité.</p> <p>La balme de Fontanières est incontestablement un espace boisé qui n'a jamais eu d'autre utilisation. C'est même un espace boisé classé (EBC) comme l'indique le PLU de La Mulatière. Le classement en espace boisé classé (EBC) entraîne le rejet de plein droit de toute demande de défrichement. Il interdit les changements d'affectation ou les modes d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.</p> <p>Si je vous alerte, c'est que cette question de terminologie n'est pas vaine. En effet, en parlant de friche, on ne met aucune valeur sur la parcelle des balmes et on évacue la question de la protection. Si on avait nommé l'espace boisé classé, on aurait introduit les enjeux d'ordre écologique sur la continuité écologique, la biodiversité, l'hydrologie, etc.</p> <p>J'ignore si le choix du mot friche à la place d'espace boisé classé est intentionnel ou pas dans le document du SYTRAL mais je pense qu'il a été de nature à biaiser le débat dans la réunion de concertation. L'enjeu environnemental a été passé complètement sous silence.</p> <p>Je vous prie donc de prendre en considération ma remarque et d'en faire l'usage que vous jugerez utile dans le cadre de la CNDP.</p> <p>Bien cordialement, Marie-Christine Doceul</p>
20/01/2024	<p>Je suis pour le tram à point du jour,</p> <p>Cordialement</p>

16/01/24

Bonjour,

Je ne sais pas si cela est de votre ressort, en tant que garants de la consultation publique relative au projet TEOL, mais, la sincérité de certaines informations transmises dans le dossier de consultation me semble a minima douteuse.

En effet, en tant qu'utilisateur de transport en commun, outre la fréquence et l'amplitude des horaires, c'est bien le temps de parcours qui m'intéresse pour choisir une solution par rapport à une autre, et donc, pour me prononcer pour ou contre un projet tel que TEOL.

J'ai donc parcouru la documentation transmise par le Sytral (Dossier de consultation), dans la partie 2, page 51, sont abordés les temps de parcours.

Il est noté qu'actuellement, il faudrait 40 minutes en C21 pour relier Alaï à Perrache, hors temps d'attente et aléas de circulation.

Cette information est factuellement fausse. Le planificateur TCL, qui pourtant tient compte (en théorie en tout cas) des aléas de circulation, indique de 22minutes (la nuit) à 29 minutes (heure de pointe) pour effectuer le trajet.

Utilisateur régulier de cette ligne, mon expérience personnelle m'amène à confirmer les prévisions TCL.

Je ne peux pas me prononcer sur les horaires estimés avec TEOL, mais dans le tableau, la surestimation du temps de trajet est grossièrement présente aussi pour le trajet Alaï – Part dieu en C24 – D - B (41 minutes hors temps d'attente, contre 31 sur le planificateur TCL, qui tient compte des attentes aux changements, confirmés).

Je n'ai pas pour l'instant vérifié les autres trajets, mais je suspecte une insincérité, pour ne pas dire tromperie, sur tous les temps de parcours donnés en comparaison des temps de parcours TEOL.

Quelles sont les recours possibles, en tant que citoyen, pour obtenir a minima un dossier de consultation sincère sur les aspects factuellement et facilement vérifiables ?

Si cela n'est pas de votre ressort, à qui s'adresser pour pouvoir obtenir ce dossier sincère et se prononcer sur cet investissement à long terme qui va durablement impacter nos vies ?

J'ai posé une question pour savoir pourquoi les données ne correspondent pas à la réalité sur le site de la consultation (Référence : sytral-PROP-2024-01-4205), mais en attendant une éventuelle réponse du Sytral, je vous remercie par avance pour les réponses que vous pourrez m'apporter sur les recours possibles quand les éléments donnés pour une consultation ne nous paraissent pas sincère.

Cordialement,

Thomas Buisson
7 Allée des Saules
69160 Tassin la Demi-Lune

01/02/24	<p>Bonjour, Votre plateforme de dialogue est impraticable. Difficile d'écrire un avis, mon avis a été rejeté plusieurs fois et j'ai renoncé (exemple: trop de majuscules (il y en avait 3) trop de ? etc) Bref c'est à l'image du projet qui ressemble à un brouillon.</p> <p>Tel une bouteille à la mer je donne mon avis que je pense de BON SENS; Quand il faut construire pour l'avenir , il me semble qu'il faut éviter de mettre des contraintes rédhibitoires qui ne cesseront pas d'enfler avec le temps. comme par exemple :</p> <p>Alaï – Libération en voies dissociées Sens Sud – Nord via Rue Joliot-Curie</p> <p>Le fait d'envisager ces contraintes (en 2023) qui seront opérationnelles en 2030 indique que ce sera ingérable à la fin des travaux . En effet avez vous effectué des simulations d'interdépendances avec projection de flux urbain ? Apparemment NON</p> <p>Conclusion A mon avis ce TEOL (tram de surface) sera entièrement revu dans 20 à 30 ans pour devenir un METRO ENTERRE Lyon et sa Métropole auront perdu 20 à 30 ans de développement et de l'argent.</p> <p>Peut être faudrait il un peu plus d'engineering financier pour étudier le financement et absorber le cout d'un VRAI METRO</p> <p>Le projet de Gérard Colomb était visionnaire et ouvrait sur l'avenir, TEOL sera un cas d'école (de ce qu'il ne faut pas faire)</p> <p>En vous remerciant d'avoir pris le temps de me lire, veuillez recevoir mes cordiales salutations</p> <p>Georges LAURENT 63 rue François Genin 69005 LYON mob: +33 7 68 95 99 40 gmlaurent@orange.fr</p>
----------	---

04/02/24	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Comme convenu, veuillez trouver ci-joint les données chiffrées concernant le questionnaire TEOL réalisé sur la commune de Craponne, du 2 décembre 2023 au 4 février 2024 (les données chiffrées ont été arrêtées ce 4 février à 22h). Afin de permettre au SYTRAL de pouvoir exploiter ces données, elles leur ont été transmises vendredi 2 février, avec un arrêt des données chiffrées au 2 février à 16h.</p> <p>Les participations ont quelque peu augmentées entre vendredi 16h et ce jour, ce qui explique que les pourcentages donnés ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux envoyés au SYTRAL vendredi. Ces réponses supplémentaires ne changent toutefois pas les orientations des réponses données précédemment. Je renvoie néanmoins ces données au SYTRAL, en copie de ce mail.</p> <p>Par ailleurs, la ville de Craponne s'étonne de certains éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le SYTRAL annonce dans les médias plus de 2000 participations, mais sur la page web de la concertation, seulement 447 contributions apparaissent (voir copie d'écran en pièce jointe). D'où sont issues ces 2000 participations ? Compte-tenu de la puissance de communication dont dispose le SYTRAL, nous nous étonnons de ce faible nombre de réponses. Craponne, petite ville avec peu de moyens a obtenu 1200 réponses ! Comment le SYTRAL va-t-il intégrer les contributions de la ville de Craponne ? Le SYTRAL juge-t-il suffisant les contributions obtenues pour engager un projet à plus de 800 millions d'euros, qui va structurer tout un territoire ? - le 2 février dernier, les élus ont été informés par la presse d'une nouvelle proposition pour le TEOL: le tracé c, scénario que le SYTRAL n'a jamais évoqué auparavant, et encore moins présenté aux habitants lors des réunions publiques. Ce scénario n'a également pas été présenté aux élus, qui l'ont découvert par leurs propres moyens. Pourquoi ? Il est regrettable de ne pas avoir pu le présenter aux concitoyens lors de notre questionnaire. - Le budget de ce projet ne semble pas maîtrisé en terme de coûts d'acquisition, de faisabilité et de temporalité. En effet, non seulement le montant des travaux nécessaires pour la voie SNCF n'a pas été pris en compte dans le prévisionnel, mais les coûts d'acquisition vont considérablement augmenter, sans parler du délai nécessaire pour faire aboutir les opérations de préemption nécessaires pour le tracé aérien du TEOL prévu (en admettant qu'elles puissent toutes aboutir). Ainsi, dans ces conditions, le coût total du tramway aérien prévu ne va-t-il pas être équivalent voire supérieur au budget d'un tramway enterré ? <p>Je reste à votre disposition pour tout complément d'information.</p> <p>Bien cordialement,</p>
05/02/24	<p>Bonjour Séverine,</p> <p>L'Agupe a déposé sa contribution à la concertation préalable sur le projet de tram express de l'Ouest lyonnais en mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon cet après-midi, mais je vous prie d'en trouver ci-jointe une version électronique peut-être plus commode à exploiter.</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception,</p> <p>Cordialement,</p> <p>Jean-Yves Barbier</p>

5/2/2024

Bonjour,

Merci à vous pour votre réponse et merci à vous de me permettre de prendre en compte ma contribution dans la concertation préalable. Ma contribution est présentée ci après.

Un projet TEOL utile, nécessaire, bien pensé mais limité dans sa desserte

Afin de compenser le projet de la ligne E du métro dont l'abandon est à priori acté, la réalisation du Tram express de l'Ouest lyonnais (TEOL) doit répondre à un objectif de desserte rapide des quartiers de l'ouest lyonnais du 5e arrondissement (Trion-Champvert , Ménival, Point du jour, Charcot) et des communes (Ste Foy les Lyon, Francheville, La Mulatière, Tassin) très mal desservies par les transports en commun ou du moins ne disposant pas d'un mode de transport rapide en site propre (Tram, métro). L'efficacité et la rapidité d'un déplacement en transports en commun de type tram ou métro constituent pour le voyageur une alternative crédible par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle.. Le réseau des bus actuellement en service ne répond pour l'instant pas à cet enjeu et n'est pas compétitif par rapport à l'automobile. Des temps de trajet très longs, de trop nombreux arrêts y compris aux feux rouges qui en font un moyen de transport peu efficace et facteur de perte de temps.

Le projet TEOL tel qu'il est présenté par SYTRAL Mobilités dans sa phase de concertation préalable répond en partie à cet objectif. Mais le projet présenté ne va pas assez loin dans sa desserte. Une ligne de tramway peut être aussi performante qu'une ligne de métro notamment pour une ligne à construire ex-nihilo. C'est notamment le cas par exemple pour la ligne du tram T3 vers l'Est lyonnais (Décines, Meyzieu) qui compte peu de stations et assure sa liaison à une vitesse performante approchant celle d'un métro.

Pour le projet TEOL Il conviendrait de concevoir en plus du tracé proposé et qui me paraît pertinent (notamment pour le nombre limité de stations) un tracé en Y. Une branche desservant Charcot, Point du jour, Ménival, Alaï (telle qu'elle est soumise à avis et concertation) Francheville et une autre branche à réaliser par un décrochage à Charcot desservant les villes de Ste Foy-les-Lyon , la Mulatière avec un terminus à Oullins gare ou Oullins centre permettant une connexion avec la ligne B du métro.

D'autres alternatives au tracé proposé par le projet TEOL pourraient être étudiées. Réalisation d'une liaison express à cadencement de 5 mn entre la gare de la Part Dieu et la gare de Perrache par un tram-train TCL (utilisation des voies SNCF existantes) permettant un passage par la de Jean Macé, la gare de Perrache, le tunnel Saint Irénée, la desserte de la gare de Tassin puis celle d'Alai puis par la réalisation d'un prolongement par une nouvelle ligne de tram en souterrain et en aérien desservant Champvert (1 station), le Point du jour (1 station) Ménival (1 station), Charcot (1 station), Ste Foy-les Lyon (2 stations), La Mulatière (1 station) avec terminus à Oullins gare. Cette proposition de tracé permettrait notamment de réduire le coût et le délai de réalisation de cette infrastructure car elle utiliserait pour la moitié de son parcours une infrastructure existante. Mais il faudrait établir un partage de la concession pour que le réseau SYTRAL-KEOLIS-TCL puisse utiliser une voie SNCF par un tram.

L'objectif final de ce projet TEOL doit tendre à réaliser une ligne de transport performante, rapide, desservant les quartiers du 5e arrondissement de Lyon et les communes de l'Ouest lyonnais. Un terminus de cette ligne nouvelle à la gare de Perrache me semble judicieuse et de bon sens car elle permettrait une connexion directe avec la ligne A du métro et avec les lignes de tram T1 et T2. Un prolongement jusqu'à la station ou la gare Jean Macé permettrait une connexion avec la ligne B du métro. Un terminus à Confluence ne semble pas pertinent du fait de la densification de ce quartier, de son encombrement par le trafic automobile et des nécessités de préservation de la qualité de vie de ses habitants. Sa desserte est déjà assurée par le lignes de tram T1 et T2.

Guy-Laurent Fazille



Contributions recueillies par courrier

DMOD

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Monsieur le Président du SYTRAL

Suite à la réunion que vous avez organisée à TASSIN pour le projet du TOL, je suis très étonné que vous nous parliez de TRAM ?

Car un TRAM NOUS EN AVONS UN !!!

Et quel TRAM ... Qui dessert 3 stations dans Tassin pour aller à SAINT PAUL. Ce fameux TRAM à 3 directions dans l'ouest lyonnais. Ce TRAM est FORMIDABLE mais peu utilisé et la ligne ST PAUL- LOZANNE est toute neuve

Les fréquentations de passages des rames laissent à désirer, pour un transport populaire sur les 3 lignes.

Toute cette installation nous a coûté fort chère en impôts, et de surcroît peu fréquentée.

Avec des travaux d'aménagement et une deuxième voie au tunnel des 2 amants, et dans le futur une prolongation jusqu'à la Part Dieu, voilà un transport qui pourrait être de très haute qualité....

Recevez Monsieur mes salutations distinguées.

[REDACTED]





Compte-rendu des recontres



Réunion publique d'ouverture de la concertation

Espace de l'Ouest Lyonnais
Mercredi 8 novembre 2023



Préambule

Animation

- Marilyne Genevrier

Intervenants

- Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités
- Vincent Monot, 8^{ème} Vice-Président de SYTRAL Mobilités
- Nicolas Mallot, Directeur Général adjoint de SYTRAL Mobilités
- Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités
- Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains, SYTRAL Mobilités

Garants nommés par la CNDP

- Claire Bouteloup
- Jean Luc Campagne
- Jacques Finetti

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

Nombre de participants : environ 180 participants présents dans la salle et 270 connexions sur le live en streaming.



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, en salle mais également via l'outil contributif Beekast, qui permet aux participants de poser leurs questions lors de la réunion
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

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

La réunion est traduite en langue des signes pour l'ensemble de la présentation.

Elle précise également que la réunion est enregistrée et est retransmise en direct sur le site de SYTRAL Mobilités.

Via un sondage à main levée, l'animatrice demande aux participants de quelle commune ils sont originaires. Une grande partie d'entre eux habitent Lyon 5^e, Sainte-Foy-lès-Lyon et Tassin-la-Demi-Lune. Quelques participants habitent Francheville, La Mulatière, Lyon 2^e et Lyon 7^e. Tous les territoires du projet sont ainsi représentés.

Propos introductifs

Nadine Georgel, Maire du 5^{ème} arrondissement de Lyon

Nadine Georgel est honorée d'accueillir la réunion publique d'ouverture de la concertation du projet TEOL dans le 5^{ème} arrondissement. Elle rappelle que ce temps d'échanges est attendu par tous depuis que le projet a été voté l'unanimité par SYTRAL Mobilités. Elle est satisfaite de voir ce projet avancer au travers de la concertation, véritable temps d'écoute du territoire.

Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

Bruno Bernard introduit la réunion en précisant que la période qui s'ouvre est importante pour échanger sur ce projet essentiel pour l'ouest lyonnais, qui ne bénéficie pas aujourd'hui de ligne forte de transports en communs.

Il indique que le projet TEOL représente 800 millions d'euros de budget (le plus gros budget de SYTRAL Mobilités depuis 40 ans, le dernier de cette ampleur étant le métro D) et qu'il s'inscrit dans une stratégie globale de développement des transports en commun, dont un des objectifs majeurs est la diminution de la pollution. Il rappelle que d'autres investissements sont en cours dans le cadre de cette stratégie : prolongement du T6, création des tramways T9 et 10, du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins et de la ligne de l'Est Lyonnais, mais également achat de bus électriques ou au gaz naturel de ville.

Bruno Bernard revient sur l'historique du projet TEOL, projet issu de la consultation métro, organisée en 2021 et qui avait pour objectif de questionner les besoins des habitants du territoire pour définir les politiques de mobilités les plus efficaces. Cette consultation a mis en avant la nécessité de prioriser des fuseaux, dont un à l'ouest et l'intérêt de solutions alternatives au seul métro.

Le choix a été fait par SYTRAL Mobilités en 2022 d'abandonner le projet du métro E et de proposer un tramway express, beaucoup moins coûteux et qui répond à la demande de mobilités des habitants de l'ouest lyonnais, avec par exemple la possibilité de relier Alaï à Confluence en 20 minutes. Il rappelle que le choix du tramway express repose également sur les estimations de fréquentation. TEOL permettra ainsi de transporter de 40 000 à 55 000 voyageurs par jour.



Il précise que la concertation préalable qui s'ouvre devra permettre au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet, mais également sur les tracés, et permettre ainsi d'envisager les meilleures solutions pour desservir les territoires concernés.

Claire Bouteloup & Jean-Luc Campagne, garants nommés par la CNDP

Claire Bouteloup rappelle que cette concertation est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, qui a nommé trois garants indépendants : Jean Luc Campagne, Jacques Finetti et elle-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, 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. Elle indique toutefois que les avis doivent être présentés de manière argumentée.

Jean-Luc Campagne 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 ?

Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Vincent Monot introduit la présentation du projet en rappelant que les territoires du 5^{ème} arrondissement et de l'ouest lyonnais ont connu une importante augmentation démographique, qui nécessite d'être accompagnée par la création de transports lourds afin d'améliorer les déplacements quotidiens des habitants. Il indique que si le réseau de bus de l'ouest lyonnais a été amélioré ces dernières années, cela ne suffit pas à répondre aux besoins croissants. En effet, on estime aujourd'hui à 95 000 le nombre de déplacements dans ce secteur en transports en commun. TEOL apparaît donc une solution nécessaire pour faciliter les déplacements et offrir une vraie alternative à la voiture individuelle.

Il poursuit en présentant le projet et les options soumises à concertation :

A l'ouest, deux options de tracés depuis Alaï :

- Option A : option directe entre Alaï et Ménival en voie double tramway
- Option B : option par Libération en boucle à voie unique

A l'est, deux options de tracé pour le franchissement de la Saône et le raccordement à la Presqu'île :

- Option A : par la rue Montrochet
- Option B : par le cours Suchet

Sur le tracé, deux options pour le positionnement de la station Charcot :

- Charcot Provinces
- Charcot Salette

Il indique que les différentes options font varier le prix du projet.

Vincent Monot précise qu'à partir de la Presqu'île, l'infrastructure du tramway existe déjà et TEOL se connectera aux lignes T1 / T2. Il faudra alors repenser le réseau de tramway, notamment la ligne T2, puisque les études montrent qu'il n'est pas possible d'exploiter 3 lignes au niveau de la station Perrache et sur le Pont Gallieni.

TEOL sera une ligne régulière et fiable, avec des pointes de vitesse rendues possibles par les passages en souterrain. Elle offrira une capacité importante grâce à des rames de 43 mètres, qui existent déjà sur la ligne T4 et qui seront prochainement mises en service sur les lignes T1 et T2. Ces rames permettent d'embarquer plus 300 personnes chacune.

Vincent Monot rappelle enfin que TEOL représente un enjeu majeur pour les mobilités dans l'ouest lyonnais. Parce qu'il ne saurait répondre à tous les besoins de mobilités, SYTRAL Mobilités travaille dès maintenant sur le renforcement de l'offre sur le territoire : renforcement de la ligne C21, nouveau corridor pour la ligne 14, etc.



Modalités de la concertation

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

Séverine Lardellier-Nesme rappelle les dates de la concertation préalable : du 6 novembre 2023 au 5 février 2024. Elle présente l'ensemble du dispositif de concertation, pour s'informer, s'exprimer et participer aux échanges.

Comment m'informer ?

- Le dossier de la concertation.
- La synthèse du dossier de concertation.
- Le dépliant du projet.
- L'espace d'information et de participation en ligne dédié au projet : www.sytral.fr/TEOL

Comment donner son avis ?

- Les registres dans les lieux de la concertation.
- L'espace d'information et de participation du projet.
- Lors des temps de rencontre.

L'agenda des rencontres :

L'agenda des rencontres

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

mercredi 8 novembre 2023

à 19h

À l'Espace de l'Ouest Lyonnais
(6 rue Nicolas Sicard 69005 LYON)
et retransmis en ligne
(lien disponible le jour même
sur www.sytral.fr/TEOL)



Les lieux* de la concertation pour s'informer et donner son avis :

- **Siège de SYTRAL Mobilités**
21 boulevard Vivier Merle - 69003 Lyon
- **Hôtel de la Métropole**
20 rue du Lac - 69003 Lyon
- **Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité urbaine**
198 avenue Jean Jaures - 69007 Lyon
- **Mairie de Lyon 2***
2 rue d'Enghien - 69002 Lyon
- **Mairie de Lyon 5***
14 rue Dr Edmond Lacard - 69005 Lyon
- **Mairie de Lyon 7***
16 place Jean Macé - 69007 Lyon

RÉUNIONS PUBLIQUES

- **14/11** : 19h - l'Ellipse, Sainte-Foy-lès-Lyon
- **20/11** : 19h - Mairie du 7^e, Lyon 7^e
- **05/12** : 19h - l'Atrium, Tassin la Demi-Lune
- **06/12** : 19h - l'IRIS, Francheville
- **12/12** : 19h - Lyon 5^e (le lieu sera annoncé sur www.sytral.fr/TEOL)
- **09/01** : 18h30 - Lyon 2^e et la Mulatière (le lieu sera annoncé sur www.sytral.fr/TEOL)

- **Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon**
10 Rue Deshay - 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon
- **Mairie de Francheville**
1 Rue du Robert - 69340 Francheville
- **Mairie de Tassin la Demi-Lune**
Place Hippolyte Péravut - 69160 Tassin la Demi-Lune
- **Mairie de La Mulatière**
1 Place Jean Moulin - 69350 La Mulatière

*Selon les horaires d'ouverture

STANDS DE PROXIMITÉ

Pour échanger à côté de chez vous :

- **09/11** : 16h-19h - place Saint-Luc, Sainte-Foy-lès-Lyon
- **15/11** : 9h-12h - marché Jean Macé, Lyon 7^e
- **24/11** : 9h-12h - marché promenade des Tulleries, Tassin la Demi-Lune
- **25/11** : 9h-12h - marché de Craponne
- **30/11** : 16h-19h - Galerie marchanda Carrefour, Francheville
- **05/12** : 12h-14h Lycée Branly, Lyon 5^e
- **06/12** : 16h-19h - Bibliothèque du Point-du-Jour, Lyon 5^e
- **13/12** : 15h-18h - place des Archives, Lyon 2^e
- **14/12** : 16h30-19h30 - Résidence Allix, Lyon 5^e

ATELIERS TECHNIQUES

Pour échanger sur un temps technique dédié (inscription préalable sur www.sytral.fr/TEOL)

- **17/11** : circulation et stationnement
- **23/11** : occupation, modalisation (réservation)
- **30/11** : occupation et ouverture à l'usage

Des rencontres sur invitations avec des publics spécifiques sont prévues : associations PMR, employeurs, porte-à-porte commerçants...

*** Pour en savoir plus, rendez-vous pages 72 et suivantes du dossier de concertation.



Temps d'échanges

■ *Opportunité du projet, du tracé, des dessertes pour la métropole*

Un prolongement de TEOL plus à l'ouest est-il envisagé ?

Nicolas Mallot, directeur général adjoint de SYTRAL Mobilités, répond que l'un des choix qui a guidé le scénario en surface de Ménival à Alaï est l'évolutivité du système de transport pour plus facilement envisager un prolongement. On le constate sur les lignes existantes : les prolongements de lignes de métro sont beaucoup plus longs à mener et beaucoup plus coûteux que les prolongements de lignes de tramway.

Le projet TEOL est donc conçu de manière à permettre, à long terme, son prolongement plus à l'ouest.

Pourquoi ne pas étudier dès maintenant un prolongement à Craponne ?

Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités répond que le budget disponible n'est pas suffisant pour réaliser dès aujourd'hui une ligne TEOL jusqu'à Craponne. Ce prolongement ne sera envisageable qu'à une échéance plus lointaine et devra être discuté dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité, où seront fixées les priorités pour l'agglomération. Il faudra également tenir compte du coût et des capacités financières de SYTRAL Mobilités à cet horizon. Cela pose la question de faire évoluer la loi pour permettre aux autorités organisatrices des mobilités d'avoir plus de recettes financières comme le souhaite SYTRAL Mobilités.

Pourquoi avoir baissé l'estimation des fréquentations de 45 000 à 50 000 voyageurs alors que les premiers projets parlaient de 80 000 voyageurs ? L'ouest lyonnais a connu plusieurs projets de densification et il est donc nécessaire de proposer un mode de déplacement adapté.

Bruno Bernard confirme l'estimation de fréquentation de 40 000 à 55 000 voyageurs par jour à la mise en service. Il indique que tramway a une capacité suffisante sur le long terme. Il cite comme exemple la ligne T1, qui compte 100 000 voyageurs, dans des rames de 32 mètres. Avec des rames de 43 mètres prévues, TEOL pourra accueillir beaucoup plus de voyageurs, dans de bonnes conditions.

Le Métro E prévoyait une station à Sainte-Irénée, or TEOL ne prévoit pas de station dans ce secteur. Les lignes de bus actuelles qui le desservent seront-elles maintenues ?

Bruno Bernard répond que le choix d'implanter une station dans le secteur Charcot plutôt qu'à Sainte-Irénée a été fait à l'unanimité. Charcot est en effet un bassin d'emplois et d'habitation plus important. Cet emplacement permet également d'offrir une nouvelle desserte en mode lourd à Sainte-Foy-lès-Lyon. Par ailleurs, le secteur de Sainte-Irénée est beaucoup mieux relié à Perrache grâce aux voies réservées aux bus de la montée de Choulans. Il ajoute que le souhait de SYTRAL Mobilités est non seulement de maintenir le niveau de desserte bus mais de l'augmenter, y compris quand TEOL sera mis en service. C'est d'ailleurs une nouveauté, puisque généralement lors de la mise en service d'une infrastructure de transports structurante, les lignes de bus à proximité sont réduites.

Quel est le budget du projet selon les différentes options ?

Vincent Monot, vice-président de SYTRAL Mobilités, rappelle que le coût objectif est de 800 millions d'euros et qu'il varie selon les options (à l'est, à l'ouest et selon le positionnement de la station Charcot) :

- A l'est, l'option par Libération coûte environ 40 millions de plus que l'option directe ;
- Dans le secteur Charcot, l'option Provinces est moins onéreuse que l'option Salette car elle nécessite un puits de ventilation et de secours en moins ;
- L'option de franchissement de la Saône est moins chère par Montrochet que par le cours Suchet, car elle nécessite un tunnel plus court.



Il faudra donc faire les bons choix en tenant compte des gains pour les usagers des transports en communs, pour la vie des quartiers et pour que le coût du projet soit soutenable.

Intervention de Pascal Charmot, maire de Tassin la Demi-Lune

Pascal Charmot souligne la densification du territoire comme une question essentielle. Il précise qu'entre 2010 et 2020 l'augmentation de la population a été plus rapide que prévu. Il se positionne donc en faveur d'un projet de métro, plus adapté selon lui à la 2^{ème} métropole de France.

Il regrette le choix de l'abandon du projet de métro E qui était pourtant plébiscité de tous. Il regrette que SYTRAL Mobilités impose le projet TEOL à la place, radicalement différent du projet initial et moins ambitieux. Il demande pourquoi une alternative entièrement souterraine jusqu'à Alaï n'a pas été proposée à la concertation.

Questions du public

Pourquoi ne pas proposer un tramway entièrement enterré ?
Pourquoi avoir abandonné le projet de métro ?

Bruno Bernard rappelle que le projet de Métro E a été abandonné en 2022 dans le cadre d'une stratégie métropolitaine visant à donner des solutions de déplacement à 1,8 millions d'habitants sur le périmètre d'intervention de SYTRAL Mobilités. Il précise que le montant évoqué de 1,2 milliards d'euros pour le Métro E est une estimation datant de 2018. Actualisé en 2023, ce montant s'élève à environ 1,6 milliards d'euros.

Il rappelle que la concertation préalable doit permettre de débattre de l'opportunité du projet et que celui-ci ne se fera pas si les avis sont globalement négatifs.

Il précise que des scénarios de tracé en souterrain jusqu'à Alaï ont été étudiés par SYTRAL Mobilités à la demande des communes. Le surcoût par rapport aux tracés en surface est de l'ordre de 300 millions d'euros pour un gain de temps de 1 à 2 minutes. Ce montant correspond au coût d'une ligne de tramway entière, comme T9 ou T10. Il a donc été décidé de ne pas retenir cette option afin d'offrir des solutions à d'autres territoires de la Métropole.

Le surcoût estimé d'un projet enterré entre Ménival et Alaï est de 300 millions d'euros, ce qui représente 6 millions d'euros sur 50 ans. N'est-il pas envisageable de favoriser cette option au regard des enjeux de la desserte de l'ouest lyonnais ?

Bruno Bernard explique que les capacités d'investissements de SYTRAL Mobilités dans les 10 ans à venir sont limitées. Si le choix est fait de consacrer 300 millions d'euros supplémentaires sur ce projet, il ne sera pas possible de faire de projet de tramway ailleurs. Pour SYTRAL Mobilités, le gain de temps de trajet d'une à deux minutes ne justifie pas cet investissement supplémentaire.

Où sont prévues les infrastructures de remisage et de maintenance ?



Bruno Bernard répond qu'un projet de nouveau dépôt tramway sur l'ancien site Fagor a été décidé au début du mandat. Ce projet de 100 millions d'euros apportera une capacité supplémentaire d'entretien, maintenance et remisage des rames du réseau de tramway de la métropole, y compris pour TEOL.

Quelle sera la fréquence en heure de pointe ?

Vincent Monot indique que la fréquence prévue est d'un tramway toutes les 5 minutes en heures de pointe.

Dans le cas de l'Option A, pourquoi la sortie du tunnel ne se ferait pas directement en ligne sur Joliot Curie ?

Sarah Emmelin, chef de projet TEOL, répond que cette option a été étudiée puis écartée au regard de son coût, de sa complexité technique et de l'étroitesse de la rue qui complique l'insertion de la trémie de sortie du tunnel.

Jérémie Simon, du bureau d'études Egis Rail, ajoute que cette option comportait aussi une problématique d'immeubles de très grande hauteur, tout en offrant une moins bonne desserte du quartier de Ménival.

Intervention d'Arnold Strub, 1er adjoint de la Mulatière

Arnold Strub indique que le projet TEOL n'aura qu'un impact limité sur la Mulatière, excepté la traversée en sous-sol de la commune et la possibilité pour les cyclistes d'éviter le pont de la Mulatière pour traverser la Saône. Il appelle SYTRAL Mobilités et la Métropole à se coordonner pour que TEOL n'ait pas pour effet de retarder la réalisation du projet de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau, sous peine de pénaliser durablement les usagers.

Il rappelle que les balmes sont un secteur très sensible et que la commune sera très attentive lors des travaux afin d'éviter au maximum les nuisances pour les habitants.

Bruno Bernard répond que le projet de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau sera retravaillé en fonction des options de TEOL qui seront retenues à l'issue de la concertation préalable.

Sarah Emmelin rappelle que pour la construction d'un tunnel, des études approfondies sont menées, notamment au travers de sondages géotechniques. Un travail archéologique également est mené avec les services de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) et la commission des balmes de la Ville de Lyon. Les experts et tous les services qualifiés sont donc associés, des études préalables jusqu'à la construction.

Questions du public

Comment s'organiseront le projet TEOL et le projet de réaménagement du Quai Jean-Jacques Rousseau ?

Vincent Monot répond que la Métropole de Lyon porte un projet de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau et du quai des Etroits avec pour objectif l'amélioration du confort des piétons et des cycles. Une concertation s'est tenue sur ce projet en 2022. La Métropole a pris le temps d'en tirer le bilan.

Dans les prochains jours une délibération sera d'ailleurs prise pour entériner le bilan de cette concertation, et acter le fait que le projet proposé n'a pas convaincu les habitants et qu'il sera donc nécessaire de poursuivre les études et de revoir le projet, en lien avec TEOL.



Une passerelle mode doux est prévue pour le franchissement de la Saône : desservira-t-elle les deux côtés du quai Rousseau ? les modes doux pourront-ils circuler dans les deux sens ?

Vincent Monot confirme que le pont de TEOL comportera des cheminements pour les modes doux, qui pourront accéder aux deux côtés de chaque quai.

Il précise qu'il n'est pas prévu de créer de station à proximité car la densité ne le justifie pas.

■ **Intermodalité, les modes actifs, la circulation**

Où vont se reporter les convois exceptionnels qui passent par la route de Brignais quand TEOL sera mis en service ? Qu'est-il prévu pour les propriétaires des maisons situées dans les rues étroites qui devront être élargies pour les besoins du projet ?

Nicolas Mallot répond que SYTRAL Mobilités a engagé une étude de circulation pour appréhender les reports de trafic et les problématiques d'insertion sur la partie en surface de TEOL, en particulier pour la route de Brignais et l'avenue Charles de Gaulle à Tassin la Demi-Lune. Il invite chacun à prendre connaissance des premiers résultats de cette étude dans le dossier de concertation et son annexe technique.

Il ajoute que les ateliers de concertation prévus en janvier permettront d'aller plus loin sur ces sujets et d'échanger sur la manière dont le projet peut s'insérer, en lien avec les espaces publics et la sécurité des usagers.

Pour passer de la voiture aux transports en commun, il faudrait ne pas avoir plus de deux changements pour rejoindre sa destination. Or cela semble difficile, même avec TEOL, d'aller d'Alaï à Villeurbanne en transports en commun.

Bruno Bernard répond que le temps de parcours, notamment le temps de correspondance, compte davantage que le nombre de changements. TEOL présentera une fréquence de 5 minutes aux heures de pointe et sera connecté à Perrache (Métro A) et à Jean Macé (Métro B), offrant ainsi des temps de parcours très réduits par rapport à ceux d'aujourd'hui.

Est-il envisagé de créer un parking relais à Alaï pour les personnes habitants plus à l'ouest ?

Bruno Bernard confirme que le projet comporte une option de parc-relais à Alaï. La Métropole y dispose d'une réserve foncière, un terrain acheté à Aquavert. Cette réserve pourrait être utilisée pour du logement ou bien pour un parc-relais. L'opportunité d'un parc-relais à Alaï est une question soumise à la concertation. Les communes devront également se prononcer sur l'opportunité de ce parking.

Quelle articulation est prévue avec le tram-train de l'ouest lyonnais ? Un renforcement de fréquence est-il prévu ?

Bruno Bernard rappelle que ce tram-train dépend de la compétence de la Région. Des discussions sont ouvertes avec elle dans l'optique d'améliorer ces lignes qui maillent très bien l'ouest lyonnais mais sont suspendues à celles entre l'Etat et la Région.

Quel impact aura le projet sur les flux de circulation, dans un contexte de fort engorgement aux heures du matin et du soir ?

Bruno Bernard rappelle que l'objectif du tramway n'est pas de reporter les voitures sur d'autres axes de circulation, mais de permettre le report modal vers les transports en commun et donc diminuer la circulation automobile. Il



souligne que les déplacements en voiture ont baissé de 13,5% depuis 2019 dans la Métropole de Lyon. Ce changement d'habitudes de déplacements doit être accompagné par des politiques permettant à plus de personnes d'utiliser les transports en commun.

Comment seront réorganisées les lignes de bus actuelles : C21, ligne 46, etc. ? Leur fréquence sera-t-elle modifiée ?

Avec l'arrivée de TEOL, la desserte entre l'ouest et Gorge de Loup sera-t-elle modifiée ?

Vincent Monot répond que, comme pour toute infrastructure lourde de transports en commun, le réseau de bus sera réorganisé. L'objectif de SYTRAL Mobilités est de maintenir la desserte en bus du territoire, avec de nouveaux itinéraires et dessertes pour éviter les doublons avec TEOL tout en organisant le rabattement.

Sera-t-il possible de mettre son vélo dans TEOL ?

Vincent Monot rappelle qu'il est possible depuis plusieurs années d'emporter son vélo dans le tramway, sur tout le réseau, en dehors des heures de pointe. Cela fait suite à une expérimentation concluante. Dans le cas de TEOL, la particularité du franchissement de la colline a été identifiée et sera prise en compte. A ce stade du projet, aucune solution n'a été actée. L'emport des vélos dans TEOL présente un intérêt, à condition de ne pas dégrader les conditions de voyage des autres usagers.

Intervention de Fanny Dubot, maire du 7ème arrondissement de Lyon

Fanny Dubot souligne la nécessité d'une connexion de TEOL avec le métro B. Elle rappelle que le 7^{ème} arrondissement est déjà bien connecté au réseau de tramway, mais que grâce à TEOL, les déplacements vers l'ouest, essentiellement de loisirs seront grandement facilités.

Elle insiste cependant sur la nécessité de préserver une bonne connexion avec Confluence, quelle que soit la réorganisation du réseau à venir. En effet, la desserte de Confluence par T2 est récente et était attendue de longue date.

Le cadre de vie et conception environnementale du projet

L'impact carbone des embouteillages générés par le projet a-t-il été étudié ?

Vincent Monot répond que la création de nouveaux transports en commun a pour objectif de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Il rappelle que 15% des émissions de gaz à effet de serre proviennent de la voiture individuelle et donc qu'il y a urgence à décarboner les transports.

TEOL a vocation à convertir les automobilistes en usagers des transports en commun décarbonés.

Si tout chantier d'infrastructure génère de la pollution, cette nouvelle ligne sera rentable du point de vue des émissions de CO2 sur le long terme.

Quel sera l'impact environnemental des travaux ? Une mesure de bilan carbone a-t-elle été faite ?

Vincent Monot répond qu'il est trop tôt pour évaluer précisément l'impact carbone du projet. Il ajoute toutefois que ce projet de transport en commun est une mise en œuvre concrète de la Stratégie Nationale Bas Carbone de la



France, qui vise à décarboner l'ensemble des activités en France, en particulier les transports. Le bilan est donc très favorable sur le long terme.

■ *Autres thématiques*

Comment est étudiée la sécurité dans le tunnel, notamment concernant la vitesse du tramway dans une pente qui peut atteindre 8 à 9% ?

Nicolas Mallot répond qu'un tramway peut monter une pente de 8%. Pour la descente, SYTRAL Mobilités travaille avec les constructeurs pour étudier cette problématique de freinage. Aujourd'hui, ce travail, ainsi que celui mené avec les services de l'Etat, démontre que la pente à 8% est réalisable tant en montée qu'en descente.

Comment sera conçu le nouveau pont sur la Saône : la navigabilité va-t-elle être modifiée ?

Sarah Emmelin répond que, quelle que soit l'option retenue, le pont respectera le gabarit permettant la navigation sur la Saône. Cela implique que le pont rejoigne la tête de tunnel dans la colline légèrement en hauteur (10 mètres environ au-dessus du quai).

Un mécanisme de compensation est-il prévu pour compenser les pertes d'exploitation des entreprises et commerçants pendant la durée des travaux ?

Nicolas Mallot répond que SYTRAL Mobilités mets déjà en œuvre sur ses autres projets structurants une commission d'indemnisation amiable. Présidée par une magistrate désignée par le tribunal administratif et composée d'élus de SYTRAL Mobilités et d'un représentant de la CCI, elle instruit les demandes d'indemnisation des commerçants. Après examen au regard d'un certain nombre de critères, la perte de chiffre d'affaires observée peut faire l'objet d'une indemnisation amiable.



Enseignements de la soirée

| Jacques Finetti, garant de la concertation

Jacques Finetti souligne la bonne qualité de la soirée, rythmée par des échanges denses, des questions diverses, et des avis contrastés. Il se dit satisfait de la qualité des interventions. Il rappelle enfin que la concertation qui débute va durer 3 mois, et de nombreux temps d'échanges sont prévus : 6 réunions communales, 9 stands de proximité, 3 ateliers. Il invite les participants à participer et à poser leurs questions durant toute la concertation.

Conclusion

Bruno Bernard remercie le public pour sa participation et invite, lui aussi, à participer aux prochains temps d'échange sur le projet.



Réunion publique communale

L'Ellipse, Sainte-Foy-Lès-Lyon
14 novembre 2023



Préambule

Animation

Coline Grégoire

Intervenants

Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon

Célia Goubet, 7ème adjointe de Sainte-Foy-lès-Lyon déléguée au Patrimoine vert et aux Mobilités douces & actives

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Caroline Prospero, Directrice du développement, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités

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

Marie-Hélène Philipona, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

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

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

Frédéric Buffet, 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

Garant nommé par la CNDP

Jean-Luc Campagne

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

Nombre de participants : environ 120



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 Sainte-Foy-lès-Lyon. Quelques participants habitent à Lyon 5^e (une dizaine), Tassin-la-Demi-Lune ou Francheville.

Elle donne ensuite la parole à Célia Goubet, 7^{ème} adjointe au Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon déléguée au Patrimoine vert et aux Mobilités douces & actives, à Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités puis à Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP.

Propos introductifs

Célia Goubet, 7^{ème} adjointe au Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon déléguée au Patrimoine vert et aux Mobilités douces & actives

Elle invite les fidésiens à participer autant que possible à cette concertation préalable et rappelle que la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon souhaite de manière générale une large participation des citoyens. Elle indique suivre assidument ce projet en soulignant que Sainte-Foy-lès-Lyon n'a jamais manqué un comité de suivi.

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

Il indique que TEOL est le plus grand projet de SYTRAL Mobilités depuis plus de 20 ans. Il souligne que le projet initial a évolué pour desservir Sainte-Foy-lès-Lyon. Cette concertation a notamment pour objectif d'écouter l'expertise citoyenne sur les différentes options ouvertes.

Jean-Luc Campagne, 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, Jacques Finetti 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. Elle indique toutefois que les avis doivent être présentés de manière argumentée.

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 ?

■ Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Sarah Emmelin présente le projet et ses principales caractéristiques.

Temps d'échange

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

- **Alain Bavozet, président de l'association « Touche pas à mon ciel » rappelle que SYTRAL Mobilités avait organisé une concertation sur le projet de transport par câble, dont la population n'a pas voulu. Il regrette que SYTRAL Mobilités n'ait pas tenu compte des propositions d'alternatives proposées par l'association et demande quelle confiance il est possible d'accorder aux élus qui avaient porté ce projet.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que la concertation préalable sur le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon a été utile car elle a mis en évidence que l'avis de la population était défavorable. Après en avoir tiré le bilan, SYTRAL Mobilités a acté l'abandon du projet.

- **Un participant demande si l'option de tracé par le cours Suchet est toujours d'actualité suite à l'annonce de la pérennisation de la piétonnisation du cours Charlemagne, à Lyon 2^e.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que le cours Charlemagne est déjà partiellement piétonnisé et qu'il n'y a aucune incompatibilité entre les zones piétonnes et les transports en commun.

Il souligne que l'avis de chacun est attendu pendant cette concertation sur les deux options de tracé proposées dans ce secteur : par le cours Suchet ou par la rue Montrochet. Les deux options ont leurs avantages et leurs inconvénients, notamment :

- **Cours Suchet : meilleurs temps de parcours mais implique des effets sur la circulation automobile, dans un quartier certes peu motorisé ;**
- **Rue Montrochet : moins de contraintes et un coût optimisé mais au prix d'un temps de parcours plus important**



■ Un autre participant demande, au vu de la longueur du tunnel proposé, de réaliser un métro à la place de TEOL

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'un projet comme TEOL est désigné comme un tramway à Lyon mais serait appelé « métro léger » partout ailleurs. Il rappelle que des métros sur rail en partie aérien existent notamment à Paris.

Il ajoute que TEOL permet de viser un coût objectif de 800 M€ qui, contrairement au métro, permet à SYTRAL Mobilités de continuer de développer des lignes transports en commun structurantes à d'autres endroits du territoire.

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'est
- Les options de tracé à l'ouest
- Le positionnement de la station Charcot
- Les besoins complémentaires en termes de desserte

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. Plusieurs tables ont évoqué le sujet. L'opportunité de la desserte de l'ouest lyonnais par une ligne structurante n'est pas remise en question par les participants à la réunion. Ce qui a été parfois discuté c'est l'opportunité du mode. Un certain nombre de participants ont évoqué le projet de Métro E et regrettent qu'il ait été abandonné, car selon eux, il aurait apporté une meilleure réponse aux enjeux du territoire (plus de capacité, pas d'insertion en surface dans le secteur contraint de Tassin). D'autres participants ont quant à eux évoqué la nécessité d'avancer, quel que soit le mode (excepté le téléphérique, qu'ils ont majoritairement rejeté), afin que la desserte soit possible le plus rapidement.

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

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

- Tracé par le cours Suchet

Les participants trouvent qu'il est intéressant de réduire le temps de trajet de 4 minutes en passant par le cours Suchet pour accéder au réseau de métro et de train notamment à Perrache.

Néanmoins certains participants soulèvent que Perrache est déjà bien desservi par le réseau de bus et que cette option empêche de bien desservir la Confluence (car la ligne T2 n'irait plus jusqu'à la station Hôtel de Région Montrochet).

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants ont soulevé que l'option par la rue Montrochet permet une bonne desserte de la Confluence : un centre économique en développement. Aussi, l'option par la rue Montrochet est moins coûteuse, et les participants



ont rappelé à plusieurs reprises que cet argument devait être pris en compte. Cependant, cette option rallonge le temps de trajet pour rejoindre Perrache et Bellecour.

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé par la rue Montrochet :

- La réorganisation des tramways T1 et T2, afin de ne pas engendrer une saturation des lignes actuelles.
- Le maintien de la fréquence actuelle du T1 et T2.

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

Deux options de tracé sont proposées à l'ouest : l'une directe entre les stations Ménival et Alaï, l'autre propose un arrêt supplémentaire, à Libération entre Ménival et Alaï. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

- **Tracé direct entre Ménival et Alaï**

Les participants soulignent l'intérêt du tracé direct entre Alaï et Ménival qui permettrait de réduire le temps de trajet général.

Cependant, d'autres indiquent aussi que l'interstation entre Alaï et Ménival serait très long. Une station intermédiaire pourrait être intéressante (quoique rallongeant légèrement le temps de parcours).

- **Tracé avec une station à Libération**

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

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite du tracé à l'ouest :

- La nécessité de créer un parking relais à Alaï afin de permettre au plus grand nombre d'emprunter TEOL.
- Pour faciliter la multimodalité, il est évoqué la possibilité de pouvoir accueillir les vélos dans le tramway.

Synthèse du positionnement de la station Charcot (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Deux options sont proposées pour le positionnement de la station Charcot : l'une à Salette, l'autre à Provinces.

- **Station à Charcot/Salette**

Les participants soulèvent qu'une station à Salette permettrait de faciliter l'accès à la Clinique Charcot et aux EHPAD. Une station dans ce secteur permettrait également de valoriser les espaces verts. Enfin, cet emplacement apparaît pratique pour se connecter aux bus, et rejoindre le Point du Jour rapidement.

- **Station à Charcot/Provinces**



Les participants indiquent qu'une station à Provinces permettrait de desservir les nouveaux quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon. Cette station pourrait dynamiser le quartier, avec l'ouverture de commerces et d'établissements de restauration.

Un sujet est souvent revenu dans les échanges entre les participants : en cas de stations Chacot/Provinces, la nécessité d'une dépollution du site BP. Cela est apparu à la fois comme un avantage et un inconvénient. Certains participants pointent du doigt le surcoût possible qu'impliquerait le rachat de la station et sa dépollution. D'autres que cela permettrait de revaloriser le secteur.

Les participants ont évoqué comme conditions de réussite de la station Charcot, quel que soit son positionnement :

- La nécessité de revoir la desserte des bus pour garantir un meilleur accès au centre de Sainte-Foy-lès-Lyon
- La nécessité d'améliorer les aménagements cyclables dans les quartiers, notamment en rabattement vers la station
- Créer des parkings vélos aux abords des stations

En dehors des deux options proposées par SYTRAL Mobilités, certains participants proposent comme alternative de privilégier la place Saint-Luc pour l'emplacement de la station Charcot.

Synthèse des besoins complémentaires en termes de desserte (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Peu de tables ont eu le temps nécessaire pour évoquer ce dernier sujet. Parmi elles, le besoin évoqué est le maintien des bus existants, et l'amélioration de leur fréquence. Les participants souhaiteraient également avoir une interconnexion et une tarification commune avec le tram-train.

Conclusions

Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP

Il indique avoir circulé pendant le temps d'atelier entre les tables et entendu des arguments variés, notamment sur les aspects techniques, sur le rabattement, sur les bus. Dans cette modalité d'échange, des débats intéressants ont lieu.

Il a aussi entendu des arguments qui remettent en cause l'opportunité du projet et rappelle qu'il s'agit du bon moment pour les exprimer.

Il invite chacun à continuer de s'informer et de participer. Chacun peut solliciter les garants pour toute question sur le déroulement du processus de participation.

Véronique Sarselli, maire de Sainte-Foy-lès-Lyon

Elle salue le travail collectif réalisé ce soir et invite chacun à déposer aussi une contribution écrite nominative sur le site Internet du projet. Elle partage sa satisfaction du nombre de personnes présentes, qui confirme que les fidésiens s'informent et participent quand on les consulte.

Elle indique que les élus du conseil municipal étaient présents sur toutes les tables et que cette réunion fera l'objet d'un échange en interne. Elle déclare qu'elle déposera une contribution dans le cadre de la concertation et que son adjointe, Célia Goubet, participe à tous les comités de suivi du projet.



Elle apporte enfin des précisions à propos de la place Saint-Luc. Celle-ci n'a pas été retenue comme emplacement pour la station Charcot afin de préserver la dynamique commerciale et les stationnements pendant les travaux. Elle indique attendre également des réponses sur l'impact du projet sur le stationnement à Sainte-Foy-lès-Lyon.

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

Il remercie l'ensemble des participants pour leur participation active et clôt la réunion.

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°1

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



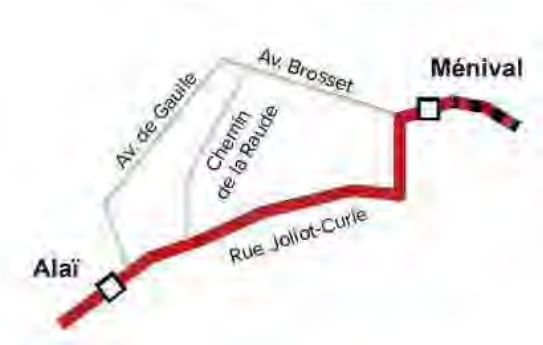
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Réduction temps de trajet de 4 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> Surcoût élevé Ne permet pas de desservir la Confluence Pas d'intérêt à avoir un pont aussi proche du pont Gallieni pour les modes doux 	
<ul style="list-style-type: none"> Coût moins élevé Permet de desservir la Confluence Pont intéressant pour les habitants de la Mulatière. 		<ul style="list-style-type: none"> Il faut revoir la réorganisation du T1 et du T2 avec le TEOL. Il faut que TEOL accepte le vélo. Réinvestir l'argent économisés du cours Suchet sur des prestations supplémentaires

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

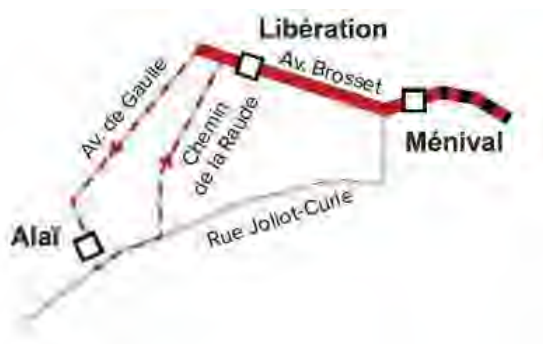
Table n°1

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Ce trajet présente un avantage pour se rendre directement à la piscine • Il permet de réduire le temps de trajet, et donc de faciliter les transports en commun 		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Positionnement de la Station Charcot

Table n°1

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">• Valoriser les espaces verts• Facilite l'accès à la clinique Charcot		<ul style="list-style-type: none">• Revoir la desserte des bus
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">• Desservir un nouveau quartier à Sainte-Foy-Lès-Lyon• Dynamiser la desserte avec l'ouverture de cafés par exemple	<ul style="list-style-type: none">• Dépollution du site BP, + surcoût lié au rachat de la station-service BP	<ul style="list-style-type: none">• Revoir la desserte des bus• Végétaliser l'espace

Proposition alternative

Il faut privilégier Saint Luc sur l'emplacement car cela évite un surcoût dû à la construction d'un puit de secours

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°2

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



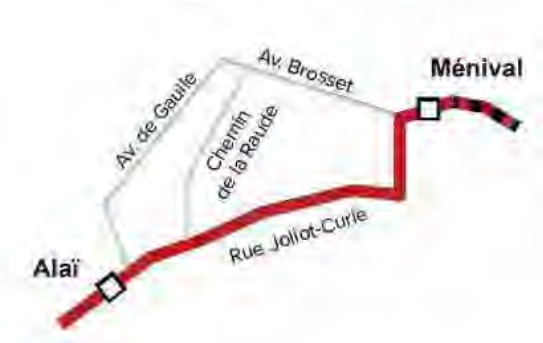
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">• Connexion au centre-ville par Perrache et Bellecour• Raccordement direct au réseau de métro et de train• Cette option est plus courte.• Le parking de Perrache est aussi pratique	<ul style="list-style-type: none">• Un surcoût technique	
<ul style="list-style-type: none">• Dessert directement le centre commercial• Moins coûteuse• Raccourcir le temps vers des nouveaux quartiers de Lyon comme Gerland ou Confluence.	<ul style="list-style-type: none">• Rallonge le temps de trajet pour rejoindre Perrache et Bellecour	<ul style="list-style-type: none">• Il faut garder les bus 49, 21 et 23

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

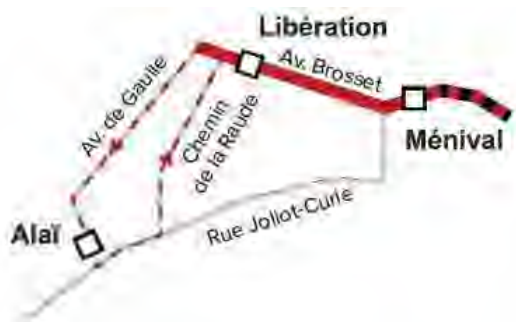
Table n°2

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Impact fort du tracé sur les rues Joliot Curie, Brosset, Tourvielle et Noyer Les rue Tourvielle et Noyer sont trop étroites pour accueillir TEOL 	<ul style="list-style-type: none"> Il faut prévoir un parking à Alai
<ul style="list-style-type: none"> Station supplémentaire 		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Remarque : Vous avez dépensé 800 000 euros dans une étude téléphérique dont personne ne voulait. Ces 800 000 euros auraient dû être mis dans le projet métro voulu par les habitants. Ces 800 000 euros sont le surcoût d'une réalisation métro attendue et correcte par rapport au projet du tram.

Positionnement de la Station Charcot

Table n°2

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">• Un accès facilité à la clinique• Plus facile d'accès, car il y a plus de voies	<ul style="list-style-type: none">• Cette station dessert moins de résidents	<ul style="list-style-type: none">• Il faut ajouter une station vélo
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">• Meilleur accès aux commerces• Permet de desservir plus de résidents directs		<ul style="list-style-type: none">• Il faut ajouter une station vélo, et retirer la station BP

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°3

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



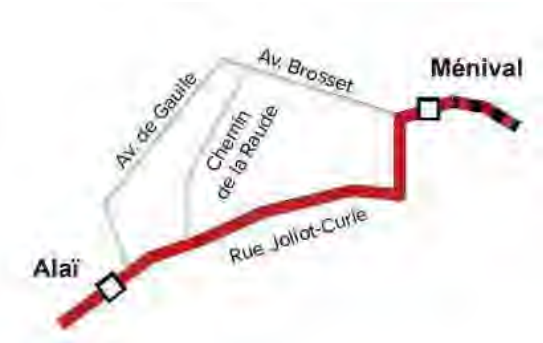
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Un trajet déjà très bien desservi en bus • Cette option couperait le T2 sur Charlemagne, et il y aurait une saturation du T1 	<ul style="list-style-type: none"> • De meilleurs couloirs à Perrache seraient nécessaires. il faut un bon rabattement vers Gerland. Et dans le cas d'une situation dégradée, il faudrait raccorder le T1 vers le Sud.
<ul style="list-style-type: none"> • Ce serait une option très utilisée par les habitants de Sainte-Foy-Lès-Lyon et la Mulatière • Accès rapide à Gerland avec un trajet plus calme pendant les heures d'affluence 	<ul style="list-style-type: none"> • Il faudrait compenser le manque de végétation 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir la desserte de bus actuelle, C19 C49. • Il faut prolonger l'impasse de la Fontanières jusqu'à la Saône sur la parcelle de la tête de tunnel. • Cheminement piéton à créer vers le haut de la Saône et le centre de Sainte-Foy

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

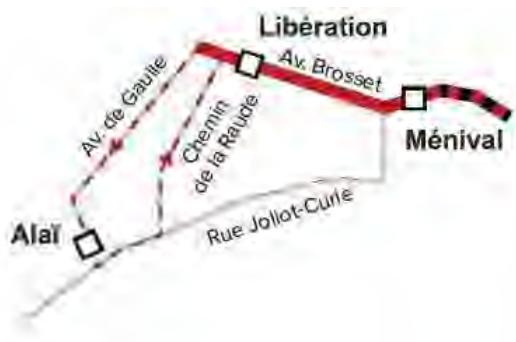
Table n°3

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Trop longue interstation 	<ul style="list-style-type: none"> Pouvoir charger les vélos dans le tram pour traverser la colline (comme dans le TER) Mieux valoriser les temps de trajet internes au tracé du plateau
<ul style="list-style-type: none"> Dessert plus de monde Plus simple pour aller au centre de Tassin Plus attractif d'aller à Libération plutôt que direct 		<ul style="list-style-type: none"> Tarification commune TEOL / TTOL (SNCF) Interconnexion avec le tram-train Réflexion sur l'accessibilité du parking + parking vélo (taille)

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Positionnement de la Station Charcot

Table n°3

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none">• Meilleure desserte de la clinique	<ul style="list-style-type: none">• Le tracé sera plus long et sinueux. La station sera plus difficile à être implantée• Le tracé coûte plus cher	<ul style="list-style-type: none">• Il faut garder un bon rabattement des bus et une desserte du secteur collège
	<ul style="list-style-type: none">• Une station à Provinces permet d'être plus proche de Saint Luc, un quartier dense• Le tracé est plus direct et plus central	<ul style="list-style-type: none">• Cette station induit une dépollution de la station BP.	<ul style="list-style-type: none">• Il faut garder un bon rabattement des bus et une desserte du secteur collège

Charcot / Provinces

Proposition alternative

L'idée d'un troisième emplacement, une station Saint Luc plus directe, moins coûteuse et meilleure pour le quartier. Il faudrait aussi réserver des places de parking pour les commerçants.

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°4

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Cette option est plus directe par Perrache 		
<ul style="list-style-type: none"> Cette option permet la desserte de Confluence, et il y a plus de possibilité technique en utilisant le terminus du T2 		<ul style="list-style-type: none"> Il faut prévoir la desserte de la clinique dans le cadre de la réorganisation des bus

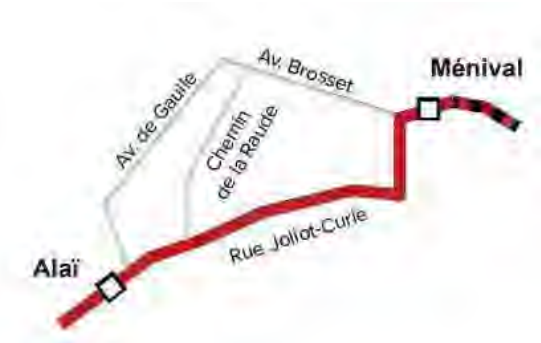
Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°4

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Ne dessert pas Libération, et donc le centre de Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> Il faut une connexion avec le tram-train
<ul style="list-style-type: none"> Ce tracé dessert le centre de Tassin 		

Remarque : Il faudrait arriver à Tassin en sous-terrain, pour des questions de circulation

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Positionnement de la Station Charcot

Table n°4

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette		<ul style="list-style-type: none">Pas de place pour stationner	
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">La station serait plus proche des commerces et de la place Saint Luc		<ul style="list-style-type: none">Il faut qu'il y ait un rabattement efficace vers les transports en commun

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°5

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



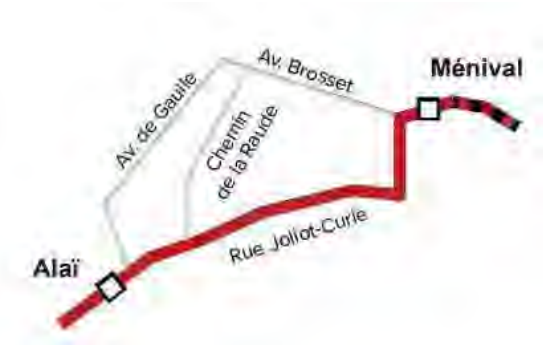
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Cette option permet l'amélioration de l'accès vers Jean Macé 		<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la fréquence T1 et T2
<ul style="list-style-type: none"> Cette option permet la desserte de Confluence en direct, avec la possibilité de continuer le projet en franchissant le Rhône 		<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la fréquence T1 et T2

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

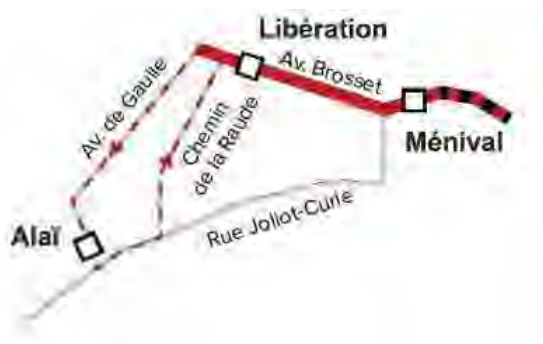
Table n°5

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> La station permet un tracé plus direct et plus court 	<ul style="list-style-type: none"> Le tracé inclut des difficultés entre Eisenhower et Curie 	<ul style="list-style-type: none"> Il faut un tracé plus direct
	<ul style="list-style-type: none"> Coût du projet, avec plus de 40 millions d'euros en plus Il y a aussi des difficultés de circulation et une incompréhension des sens de circulation 	

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Positionnement de la Station Charcot

Table n°5

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Une station à Salette permet une desserte de la clinique et de l'EHPAD 	<ul style="list-style-type: none"> Cette station serait trop éloignée de certains bassins de vie 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la fréquence des bus et des navettes qui drainent le centre de Sainte-Foy-Lès-Lyon
	<ul style="list-style-type: none"> Cette station permet de desservir plus de monde, et est plus centrale notamment par rapport au collègue 		<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la fréquence des bus ou des navettes qui drainent le centre de Sainte-Foy-Lès-Lyon

Charcot / Provinces

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Il y aurait besoin de plus de places de stationnement, et de desservir le centre de Sainte-Foy-Lès-Lyon avec les bus.

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°6

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



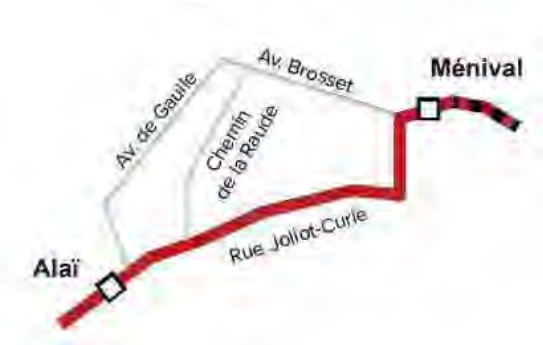
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Cette option permet de moins desservir Confluence, tout en ayant un coût plus élevé 	
<ul style="list-style-type: none"> Il faut desservir le centre de la Confluence, qui est un centre économique et culturel en développement 		<ul style="list-style-type: none"> Il faudrait une connexion avec le tram aux réseaux de bus pour relier avec une amplitude proportionnelle à l'amplitude du tram

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

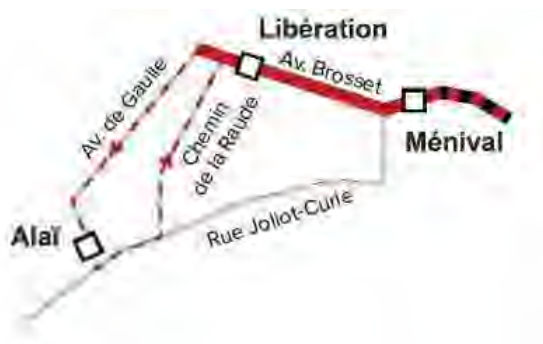
Table n°6

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de station intermédiaire • Encombrement de la voirie 	<ul style="list-style-type: none"> • Station intermédiaire
<ul style="list-style-type: none"> • Desserte intéressante des différents quartiers de Tassin • Meilleure intégration • Station intermédiaire 		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Positionnement de la Station Charcot

Table n°6

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">Desserte de la clinique et de l'Ehpad facilitée avec cette stationMeilleure intégration	<ul style="list-style-type: none">Zone moins dense en habitations, avec une emprise sur une zone végétalisée	<ul style="list-style-type: none">Il faut connecter les bus avec beaucoup d'amplitude horaireIl faut une gestion du stationnement véhicule.
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">Cette station apporterait la desserte d'une zone commerciale plus dense en habitations, et mieux connectée aux autres busAussi ne prend pas d'emprise sur les zones végétalisées	<ul style="list-style-type: none">Il y a moins d'espace pour l'insertion	<ul style="list-style-type: none">Idem

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°7

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



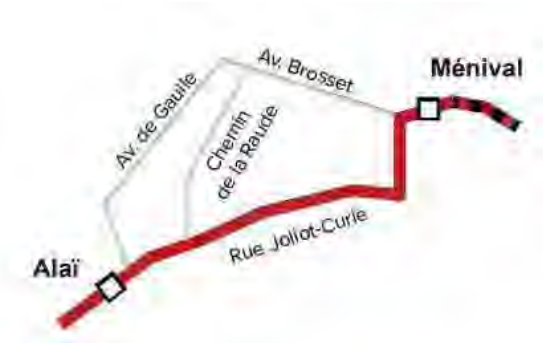
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Un temps de parcours plus attractif, avec une liaison plus rapide avec le métro 	<ul style="list-style-type: none"> Baisse de la desserte vers Confluence par le tram T2 	
<ul style="list-style-type: none"> L'option est intéressante pour accéder au centre commercial, à l'hôtel de région et aux autres activités de loisirs 		

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

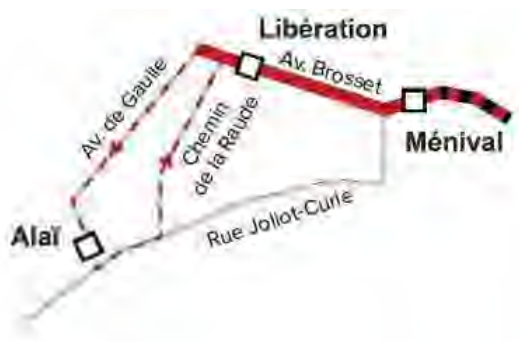
Table n°7

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure desserte de Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce tracé sera une gêne importante pour les riverains pendant les travaux et en circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Importance de créer un parc relais à Alaiï

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Positionnement de la Station Charcot

Table n°7

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none"> • Près du lycée Branly, et de la clinique Charcot 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de réduction des places de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de charger les vélos dans le tramway
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none"> • Permet d'être plus près des commerces, du collège • Permet de toucher plus d'habitants et plus pratique 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de réduction des places de stationnement • Plus de surveillance à prévoir en lien avec la délinquance 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de charger les vélos dans le tramway

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

- Améliorer la desserte en termes de fréquence pour rabattre vers TEOL
- Améliorer les aménagements cyclables des quartiers et installer des garages à vélo

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°8

Option par cours Suchet




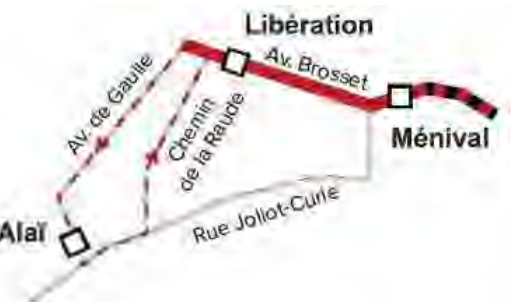
Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Les travaux géotechniques 	
<ul style="list-style-type: none"> L'accès au centre commercial est intéressant 	<ul style="list-style-type: none"> Les travaux géotechniques seront importants. Il y aura un impact sur les commerces de proximité de Sainte-Foy-Lès-Lyon et Tassin-la-Demi-Lune 	<ul style="list-style-type: none"> Les 3 minutes de Delta en plus ne sont pas importantes Il y a une incompatibilité T1, T2, TEOL. TEOL viendrait remplacer T2 ? Il faudrait clarifier et préciser cela.

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°8

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alai <> Ménival</p> 		<ul style="list-style-type: none"> • Report de passage 	<ul style="list-style-type: none"> • Comment capter les véhicules à Alai (P+R / PEM)
<p>Tracé Ménival > Libération > Alai</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • C'est le trajet qui drainerait le plus • Il y a le centre commercial vers Libération • Une station supplémentaire permet une desserte plus fine • Cela permet un accès à Tassin-la-Demi-Lune 	<ul style="list-style-type: none"> • Il y aura un report important sur Joliot Curie 	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité du centre de Tassin • Métro (rapidité) car TEOL : actuellement BUS

Question : Quelle solution à le plus d'impacts sur les déplacements et report de circulation ? Etude de circulation (voiture, vélo, transport exceptionnel)

Positionnement de la Station Charcot

Table n°8

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Une station à Salette permet une centralité, et une opportunité vers les espaces verts • Cela permet de relier aux bus C20, 49 et 90 	<ul style="list-style-type: none"> • Zone saturée par les ambulances et les taxis 	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut remettre sur la table la station place Saint Luc • Il faut préserver les espaces verts
	<ul style="list-style-type: none"> • Cette station permet de desservir beaucoup d'immeubles et d'habitations • Cela draine toute l'entrée de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Expropriation possible avec cette option • Contient un enjeu de dépollution • Peut supprimer le stationnement payant 	

Charcot / Provinces

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

- Autoriser les vélos dans le tramway, y compris pendant les heures pleines, dans une voiture dédiée
- Les piétons et les vélos sur Charcot pour aller sur Salette (Voies Lyonnaises)
- Parking P+R à Alaï

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°9

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle liaison qui n'existe pas • Sur des trajets souhaités : <ul style="list-style-type: none"> - Centre commercial - Musée confluence 	<ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup de ruptures de charge à Jean Macé pour aller vers Lyon-Bron • Connexion à Debourg et pas de métro A et lien à Debourg par T1 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne doit pas déshabiller les lignes de bus

Remarque : Créer une station sur les quais de Saône (quai Rambaud) ? Ou côté Jean Jacques Rousseau

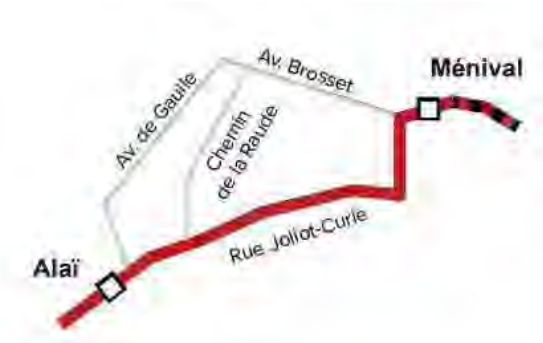
Mais discuté sur la table, beaucoup de dépenses / Non partagé par toute la table

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

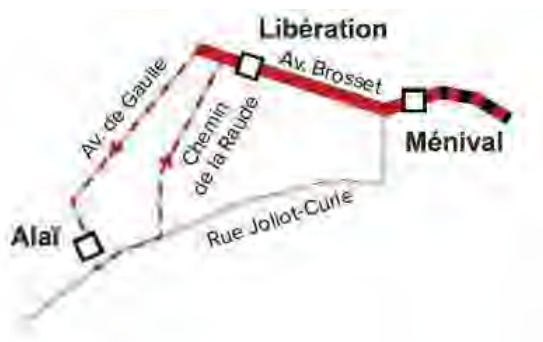
Table n°9

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Prolongement ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inquiétude sur les sens uniques 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R indispensable, problématique identique sur Charcot et toutes les stations souterraines • Il faut faire attention à Charcot !
<ul style="list-style-type: none"> • Moins de difficulté de circulation • Desserte plus de monde • Prolongement ? 		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Positionnement de la Station Charcot

Table n°9

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Bonne desserte en piste cyclable piétons Clinique Connexion Point du Jour Meilleur connexion bus et rues Passage vers Vaise et Croix-Rousse 		<ul style="list-style-type: none"> D'où viennent les personnes de la clinique ?
	<ul style="list-style-type: none"> Densité automobile/immeubles + collège Charcot Logique de desserte des habitants 	<ul style="list-style-type: none"> Seulement connexion C20 Manque de réseau linéaire Attention au stationnement ventouse surchargé 	

Charcot / Provinces

- Renforcement lignes de bus existantes en fréquence
- Liaison Gravière - Charcot à créer en bus / navette

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°10

Option par cours Suchet



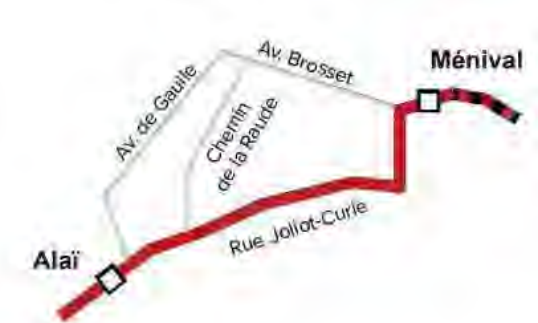
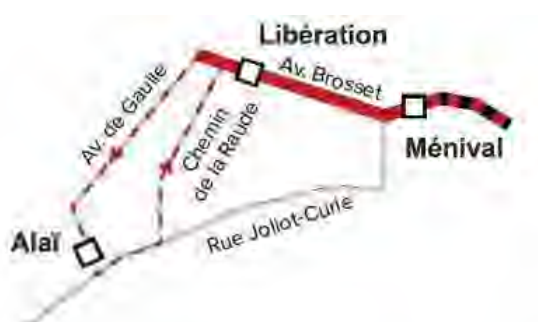
Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">• Plus rapide	<ul style="list-style-type: none">• Entre deux immeubles attention aux riverains• Rue fortement utilisée / trafic automobile peu de traversantes	<ul style="list-style-type: none">• Revoir le plan de circulation (écouter les gens du 2ème)
<ul style="list-style-type: none">• Moins cher• Meilleure desserte• Équipements bien desservis• Peu de riverains	<ul style="list-style-type: none">• Plus long	

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°10

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alaiï <> Ménival</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention au nombre de voies circulantes pour les voitures 	<ul style="list-style-type: none"> • Adhésion des Tassilunois
<p>Tracé Ménival > Libération > Alaiï</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure densité de plus de monde 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention au nombre de voies circulantes pour les voitures 	<ul style="list-style-type: none"> • Adhésion des Tassilunois

Positionnement de la Station Charcot

Table n°10

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Equipements desservis 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention aux itinéraires piétons • Forte circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Installer entrée station côté Charcot • Prudence sur le plan de circulation (lié à l'hôpital) • Rabattement • Intermodalité avec P+R Alai
	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte de + de densité 		<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des cheminements piétons • Cohérence réseau bus • Station Vélov ?

Question : Combien d'habitants / densité ? Données chiffrées non disponibles

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°11

Option par cours Suchet

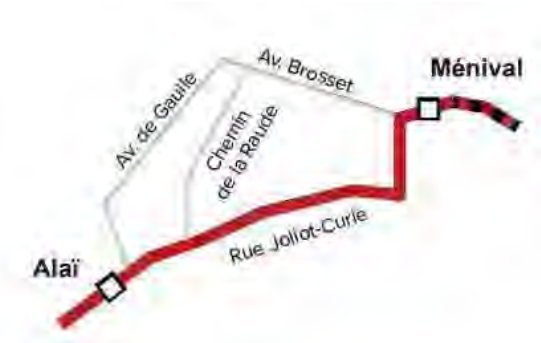


Option par rue Montrochet

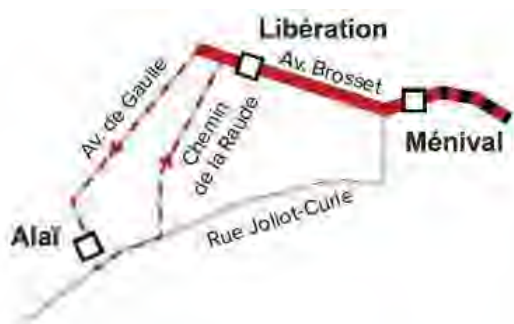


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Connexion intermodalité directe 	<ul style="list-style-type: none"> Coût supplémentaire Impact Suchet sur la circulation assez contrainte 	
<ul style="list-style-type: none"> Permet d'adjoindre une solution de mobilité douce entre la Mulatière et la Confluence Dessert le centre Confluence, les commerces, l'Hôtel de Région et les centres médicaux 	<ul style="list-style-type: none"> Saturation des stations avec les autres lignes de tram 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement du quai Jean Jacques Rousseau Le TEOL s'arrêtera-t-il à chaque station ?

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Tracé plus court sans doute moins onéreux 	<ul style="list-style-type: none"> Ne dessert pas Tassin centre, les commerces Compatibilité avec le bus en site propre ? Plus de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> Station vélo sécurisée aux stations Quel rabattement ? Parc relais à Alai (à tarif attractif)
<ul style="list-style-type: none"> Desserte du centre de Tassin et des commerces 	<ul style="list-style-type: none"> Nuisances dans le quartier entre les voies de la boucle (sonore et visuelles) 	<ul style="list-style-type: none"> Fréquence suffisante Fréquence adaptée à la densité de population

Positionnement de la Station Charcot

Table n°11

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Proche de la clinique, des 2 Ehpad, rapproche de Hôpital Garraud Interconnexion avec bus : C20-90-45 	<ul style="list-style-type: none"> Trop proche du Point du Jour Public peu usager des TC (EHPAD, Clinique ...) 	<ul style="list-style-type: none"> Parkings relais en proportion des usagers attendus
	<ul style="list-style-type: none"> Proche des commerces et des habitations Public plus usager des TC 	<ul style="list-style-type: none"> Station d'essence ? 	<ul style="list-style-type: none"> IDEM Bonne amplitude horaire Revoir toute la desserte bus, surtout en soirée et jours fériés Maintenir le C20, avec bonne fréquence

Charcot / Provinces

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

Plus de C19, plus de 90, plus de bus 6 et 17. Surtout en soirée après 20h30, choc d'offre

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°11

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet

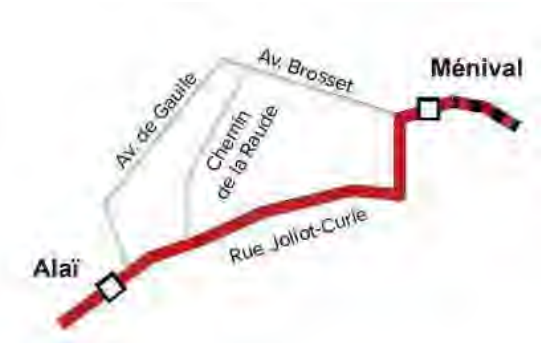


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Connexion intermodalité directe 	<ul style="list-style-type: none"> Coût supplémentaire Impact Suchet sur a circulation assez contrainte 	
<ul style="list-style-type: none"> Permet d'adjoindre une solution de mobilité douce entre la Mulatière et la Confluence Dessert le centre Confluence ces commerces à Hôtel de Région et centres médicaux 	<ul style="list-style-type: none"> Le TEOL s'arrêtera t-il à chaque station ? Saturation des stations avec les autres lignes de tram 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement du quai Jean Jacques Rousseau

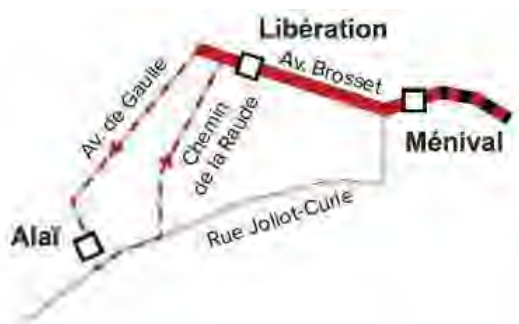
Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°12

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Desserte plus directe = temps de parcours moindre 	<ul style="list-style-type: none"> Ce tracé n'est pas enterré Cela va augmenter les embouteillages 	<ul style="list-style-type: none"> Quelles solutions de rabattement à Alai ? Favoriser 1 projet enterré Penser à la problématique de la voirie voiture Remettre un rabattement de tout l'Ouest Lyonnais Le tram doit emprunter les voies de bus actuelles (pas d'impact sur la circulation auto)
<ul style="list-style-type: none"> 3 stations Desserte de Tassin et de plus de zone géographique, d'habitation 	<ul style="list-style-type: none"> Ce tracé n'est pas enterré, problème de circulation fortes Très tarabiscotée Très contraignant pour les voitures 	<ul style="list-style-type: none"> Avoir de bonnes conditions de rabattement - Liaison bus de Francheville le haut à Alai ou Charcot ? Sans rupture de charge - Des liaisons piétonnes sécurisées - Des liaisons cycles

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°12

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de desserte du sud de la presqu'île • Plus cher • Passe au-dessus des habitations • Covisibilité 	
<ul style="list-style-type: none"> • Desserte de la confluence et de tout le pôle économique, commercial, jardin, port, loisirs (lieu culturel) • Plus intéressant pour les habitants de l'Ouest de pouvoir avoir accès au pôle de confluence, c'est très attractif • Moins cher 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus long d'accéder à Perrache 	<ul style="list-style-type: none"> • Bonne cadence avec les liaisons actuelles de tramways existante • Comment le tram va coexister de manière cohérente sans se "gêner" • Prolonger vers les hôpitaux Est • Pont avec mobilité

Positionnement de la Station Charcot

Table n°12

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Dessert mieux Sainte Foy que Provinces Desserte de la clinique et du pôle santé : néphrologie et urgence Plus proche du marché Quartier en très fort développement et densification (esprit domaine) Meilleure desserte de rue F.Genin et donc du 5ème Décharger le carrefour de la Salette 		<ul style="list-style-type: none"> Maintenir le maximum de stationnement pour la clinique Garder les arrêts du C20 et 90 Ajouter des Velov électriques Vélo dans le tram Meilleure desserte vers le centre de Sainte Foy
	<ul style="list-style-type: none"> Plus proche du centre commercial Place St Luc -> Construction station = opportunité à saisir pour la préemption et rénovation construction en logement social des bâtiments 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de parking Moins bonne desserte du centre de l'Ouest de Sainte Foy Déjà desservi (plus près) de 3ème Irenée (funiculaire) 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir le maximum de stationnement pour les commerces Garder les arrêts du C20 et 90 Vélo dans le tram Meilleure desserte de bus vers le centre de Sainte Foy

Charcot / Provinces

Quels seraient vos besoins complémentaires à TEOL pour améliorer votre mobilité ?

- Possibilité de vélo dans le tram



Réunion publique communale

Mairie du 7^{ème} arrondissement
Lundi 20 novembre 2023



Préambule

Animation

Marilyne Genevrier

Intervenants

Fanny Dubot, Maire du 7^{ème} arrondissement de Lyon

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

Vincent Monot, 8^{ème} Vice-Président de SYTRAL Mobilités, conseiller métropolitain et conseiller du 7^{ème} arrondissement

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités

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

Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL, Mobilités

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

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

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

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

Garants nommés par la CNDP

Jean-Luc Campagne

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

Nombre de participants : 28 participants



Ouverture de la réunion

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

- Dialogue et écoute, en respectant les prises de paroles de chacun
- Recueil des questions et réactions
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

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

Propos introductifs

Fanny Dubot, Maire de Lyon 7^{ème}

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

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

Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités, conseiller de la mairie du 7^{ème} arrondissement de Lyon

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

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

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

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

Jean-Luc Campagne, garant nommé par la CNDP

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



TEOL : de quoi parle-t-on ?

| Sarah Emmelin, chef de projet TEOL

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Sarah Emmelin présente le projet et ses principales caractéristiques.

Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole à quelques personnes pour poser leur question et indique que les animateurs présents à chaque table pourront répondre aux autres questions. Elle rappelle que l'opportunité sera l'une des premières questions à débattre par les participants lors des tables rondes. D'autres questionnements, liés plus spécifiquement au secteur de Lyon 7^e feront ensuite l'objet d'échanges.

Tracé et dessertes

Pourquoi ne pas raccorder le TEOL au nœud de Perrache ?

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

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

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

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

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

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

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

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



Secteur Jean Macé

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

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

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

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

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

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

Autres

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

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

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

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



Les tables rondes

L'animatrice présente le déroulé et les objectifs du temps de travail en tables rondes. Chaque table est animée par un représentant de SYTRAL Mobilités. Les participants sont répartis en 4 tables rondes pour échanger sur :

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

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

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

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

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

- Tracé par le cours Suchet

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

- Tracé par la rue Montrochet

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

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

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

Deux options de tracé sont proposées à l'ouest : l'une directe entre les stations Ménival et Alaï, l'autre propose un arrêt supplémentaire, à Libération entre Ménival et Alaï. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

- Tracé direct entre Ménival et Alaï

Les participants soulignent l'intérêt du tracé direct entre Alaï et Ménival qui permettrait de réduire le temps de trajet général). Cependant, ils s'inquiètent des impacts que ce tracé pourrait avoir sur la rue Joliot Curie, notamment en termes de circulation et de reports sur les autres voies.



- Tracé avec une station à Libération

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

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

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

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

- Ce qui fonctionne

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

- Ce qui ne fonctionne pas et ce qui est dangereux

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

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

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

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

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

annexe)

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



- Hypothèse A

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

- Hypothèse B

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

- Hypothèse C

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

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

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



Enseignements de la soirée

| Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

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

Conclusion

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

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

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°1

Opportunité du projet

- Alaï / Saint Priest : pour supprimer le stockage des rames sur Jean-Macé ou Lyon 8ème
- Fréquence intéressante des tramway et place large
- Oui pour la desserte Lyon 5ème

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Temps de trajet 	<ul style="list-style-type: none"> • A la lecture, tracé plus contraint 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un T2 en fourche = 1 qui dessert par Cours Suchet + 1 qui dessert l'hôtel de région • Augmenter la fréquence T1
		<ul style="list-style-type: none"> • Régularité des fréquences

Option par rue Montrochet



Quelles destinations vous intéressent en presque-île ?

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

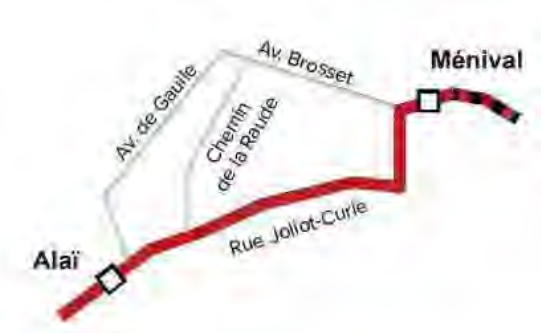
Autres remarques : Application TCL LIVE : on ne peut plus localiser les trams

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

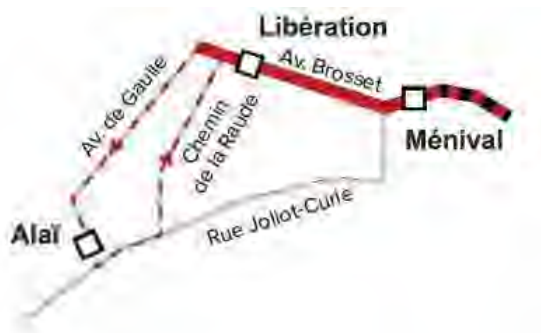
Table n°1

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<div data-bbox="962 772 2026 1098" style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Globalement pas concerné Dommage qu'il n'y ait pas de liaison à l'horloge de Tassin</p> </div>	

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ? **Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)**

- Le 5ème
- Tassin

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

Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé Table n°1

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

Autres remarques :

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

Métro : ressortir du métro pour changer de quai

Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°1

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

Opportunité terminus TEOL à Grange Blanche

Opportunité : utiliser la poche de stationnement sous le pont SNCF

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°2

Opportunité du projet

Ne souhaite pas de terminus à Jean Macé

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Moins de nuisance car peu d'habitations Meilleure desserte de Confluence 		<ul style="list-style-type: none"> Retravailler l'accès au centre commercial

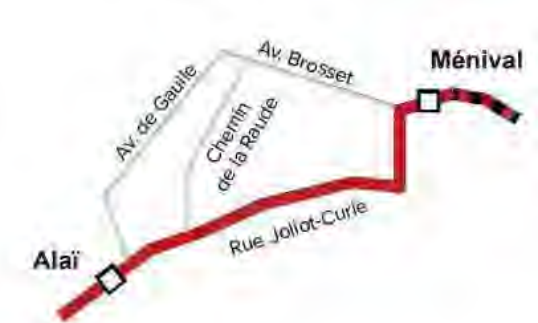

Quelles destinations vous intéressent en presque-île ?

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

- Desserte suffisante sur le secteur
- Pas de besoin supplémentaire

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°2

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alaiï <> Ménival</p> 			<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt supplémentaire entre Ménival et Alaiï car l'interstation est longue • Acquisition pour élargir la voirie et préserver la circulation sur Joliot Curie
<p>Tracé Ménival ></p> 			

Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?	Pour quel type de déplacements (loisirs, travail, etc.)
Craponne	

Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé Table n°2

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

Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°2

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

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°3

Opportunité du projet

Montrochet à l'unanimité

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Certainement plus rapide (accès plus rapide aux métros A et B) 	<ul style="list-style-type: none"> Courbe serrée au niveau du cours Suchet Déplacement de la station place des Archives Nuisances sonores au niveau du raccordement 	<ul style="list-style-type: none"> Accès facile à la Confluence
<ul style="list-style-type: none"> Desserte du centre commercial et des emplois (Hôtel de Région) Correspondance avec la nouvelle fluviale N1 Desserte du sud de la ZAC Confluence 	<ul style="list-style-type: none"> Accès moins direct à la gare 	

Option par rue Montrochet



Quelles destinations vous intéressent en presque-île ?

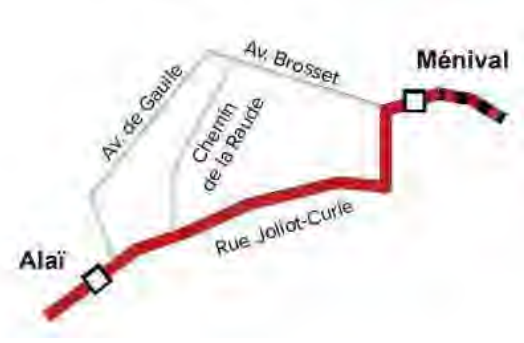
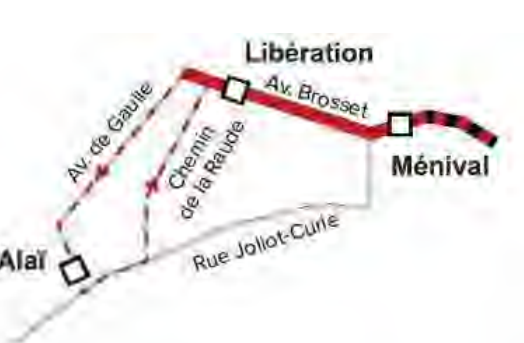
- Perrache, Bellecour

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

- Loisirs, achats, sorties, écoles

Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°3

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alaiï <> Ménival</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Gain de temps Efficacité du tracé 	<ul style="list-style-type: none"> Non desserte du cœur de Tassin (Libération) 	
<p>Tracé Ménival > Libération > Alaiï</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Besoin de desserte forte, ancienne station prévue sur le métro E, centralité, retournement en boucle = moins de pannes zone de manœuvre 	<ul style="list-style-type: none"> Situation perturbée dans la boucle 	<ul style="list-style-type: none"> Organisation du temps de battement au niveau du terminus

Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?

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

Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé Table n°3

A pied

Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas	Ce qui est dangereux
<ul style="list-style-type: none"> • La place ombragée • Bonne organisation du marché 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas assez de passages piétons • Mauvais éclairage la nuit • Sol pas assez perméable 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais éclairage • Passage piéton peu sécuritaire • Vitesse excessive des automobilistes

A vélo

	<ul style="list-style-type: none"> • Slalom entre les bus, les voitures, les piétons, pistes cyclables mal identifiées voire inexistantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques de collision
--	---	--

Autres

<ul style="list-style-type: none"> • Pour les voitures ça a l'air de fonctionner 	<ul style="list-style-type: none"> • Feux tricolores mal pensés, les vélos ainsi que les piétons coupent la priorité du tram 	<ul style="list-style-type: none"> • Intersection tram/vélo/piétons /voitures • Hiérarchiser les flux
---	---	---

Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°3

	Opportunités	Points d'attention	Conditions de réussite
Hypothèse A <i>Terminus le long de l'avenue Berthelot à l'ouest du carrefour</i>	<ul style="list-style-type: none">Pas de perturbation des bus	<ul style="list-style-type: none">Plus d'impacts pendant les travaux sur T2Place prise sur les voitures	
Hypothèse B <i>Terminus sur la partie Ouest de la place Jean Macé</i>		<ul style="list-style-type: none">Esthétique du passage devant la mairieAccès à la station de métro conservée ou non ?	
Hypothèse C <i>Terminus sur la partie centrale de l'avenue Jean Macé</i>	<ul style="list-style-type: none">Centralité sur l'avenue	<ul style="list-style-type: none">Perturbation forte des lignes de bus pendant les travaux	<ul style="list-style-type: none">Travaux impacts sur les bus ?

Opportunité du projet et tracé à l'est

Table n°4

Opportunité du projet

Le tramway semble sous dimensionné, densité de population actuelle et future
Tramway moins performant que métro temps de parcours tram bus + métro

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Desserte plus rapide pour les gens de l'ouest 	<ul style="list-style-type: none"> Ne dessert pas la Confluence pour tout le monde 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la desserte et compréhension à Perrache Bonne coordination des usagers
<ul style="list-style-type: none"> Plus équivalent à T2 Pas de rupture de charge à Perrache 	<ul style="list-style-type: none"> Conflits d'usage avec le centre commercial et le parc 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la desserte et compréhension à Perrache Bonne coordination des usagers

Option par rue Montrochet



Quelles destinations vous intéressent en presque-île ?

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

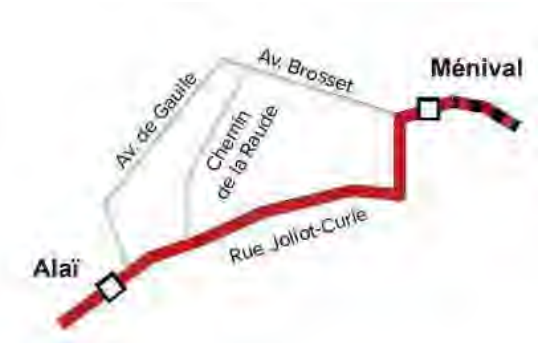
- Confluence, Bellecour, Perrache

- Commerce, loisirs, trains

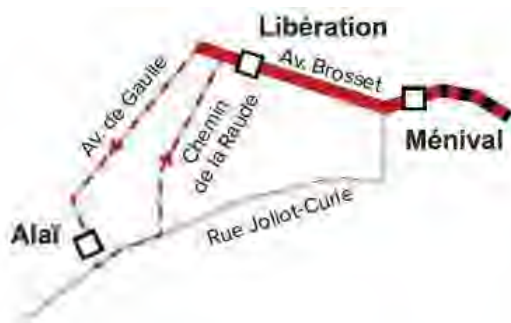
Opportunité du projet et tracé à l'ouest

Table n°4

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Plus rapide, si extension vers Craponne Impact sur la circulation (réduction) 	<ul style="list-style-type: none"> Impact fort sur la voirie et la circulation automobile et crainte d'un report sur les autres voies Impact sur le foncier 	<ul style="list-style-type: none"> Forte amplitude horaire Parking relais à Alaiï + PEM Surtout le soir
<ul style="list-style-type: none"> Desserte supplémentaire (centralité plus proche du centre/horloge) 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la circulation automobile Moins rapide (notamment si extension vers Craponne) 	<ul style="list-style-type: none"> Connexion avec le tram train + Plan de circulation pour limiter les voitures et accès aux stations

Quelles destinations vous intéressent à l'ouest ?

- Tassin
- Craponne
- Ecully

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

- Famille
- Loisirs (équitation, promenade)

Etat des lieux des mobilités sur le secteur Jean Macé Table n°4

A pied

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

Réaménagement du secteur Jean Macé

Table n°4

	Opportunités	Points d'attention	Conditions de réussite
Hypothèse A <i>Terminus le long de l'avenue Berthelot à l'ouest du carrefour</i>	<ul style="list-style-type: none">• Permettrait de créer un quai séparé TEOL / T2	<ul style="list-style-type: none">• Prend de la place sur l'espace piétons	<ul style="list-style-type: none">• Conserver la longueur du trottoir
Hypothèse B <i>Terminus sur la partie Ouest de la place Jean Macé</i>		<ul style="list-style-type: none">• Végétation à conserver (arbres)	<ul style="list-style-type: none">• Limiter la circulation routière
Hypothèse C <i>Terminus sur la partie centrale de l'avenue Jean Macé</i>	<ul style="list-style-type: none">• Peut apaiser la circulation routière	<ul style="list-style-type: none">• Marché (stationnement forains)	



Réunion publique communale

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



Préambule

Animation

Marilyne Genevrier

Intervenants

Pascal Charmot, Maire de Tassin la Demi-Lune

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

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Directeur de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

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

Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL, Mobilités

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

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

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

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

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

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

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

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

Garants nommés par la CNDP

Claire Bouteloup

Jacques Finetti

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

Nombre de participants : environ 300 participants



Ouverture de la réunion

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

- Dialogue et écoute, en respectant les prises de paroles de chacun
- Recueil des questions et réactions
- Respect mutuel, en respectant les prises de position de tous

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

Propos introductifs

Pascal Charmot, maire de Tassin la Demi-Lune

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

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

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

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

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

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

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

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



Claire Bouteloup et Jacques Finetti, garant nommé par la CNDP

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

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

TEOL : de quoi parle-t-on ?

Sarah Emmelin, chef de projet TEOL

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

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

Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole à quelques personnes pour poser leur question et indique que les animateurs présents à chaque table pourront répondre aux autres questions. Elle rappelle que l'opportunité sera l'une des premières questions à débattre par les participants lors des tables rondes. D'autres questionnements, liés plus spécifiquement au secteur de Tassin la Demi-Lune, feront ensuite l'objet d'échanges en tables rondes.

Opportunité du projet

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

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

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

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



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

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

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

Les tables rondes

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

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

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

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

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

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

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



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

Deux options de tracé sont proposées à l'ouest : l'une directe entre les stations Ménival et Alaï, l'autre propose un arrêt supplémentaire, à Libération entre Ménival et Alaï. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les conditions de réussite, les questionnements complémentaires et les tracés alternatifs éventuels.

- Tracé direct entre Ménival et Alaï

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

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

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

- Tracé par Libération

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

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

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

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

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

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



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

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

- Tracé par le cours Suchet

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

- Tracé par la rue Montrochet

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

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

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

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

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

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

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

- Vers TEOL

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

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

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



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

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

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

- Vers le métro D

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



Enseignements de la soirée

| Jacques Finetti, garant de la concertation

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

Conclusion

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

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet // Feuille libre

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

Opportunité du
projet

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

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

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

Opportunité du
projet

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

- Majorité pour notre table de 6/9 participants pour un projet de métro E jusqu'à Bellecour, avec un prolongement ultérieur jusqu'à Part-Dieu et au-delà à l'Est de Part-Dieu.
- Pour le projet TEOL nous sommes 8/9 participants pour un tracé enterré jusqu'à Alai.
- Nous sommes 9/9 pour le passage par le carrefour de la Libération pour desservir Tassin la Demi-Lune
- Nous sommes 9/9 pour le passage par le cours Suchet, afin de réduire le temps de trajet vers Jean Macé

- Une autre proposition : développer la mobilité via la gare SNCF de Tassin (augmenter les passages et faire avec les bus) avec un RER Lyonnais en direction de Saint-Paul et prolongement jusqu'à la Part Dieu

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

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

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

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

- Projet Ouest Lyonnais qui dessert mal l'Ouest lyonnais
- Parc relais à Alaï est une erreur, la route est sous-dimensionnée
- C'est un projet qui ne dessert que Lyon 5ème
- Il faut passer par Libération sinon cela n'est pas utile
- Les autres communes sont peu gagnantes -> il faut aller à Craponne
- Il faut un vrai métro léger sans altération de la circulation
- Il y a un besoin d'un mode de transports lourds
- Besoin évident d'abandonner la voiture individuelle
- Le projet ne va pas assez à l'Ouest, vision à court-terme

- Avec la montée des vélos électriques et trottinettes électrique, pourquoi ne pas faire une voie pour les vélos d'Alaï à Perrache ? J'utilise le vélo en empruntant la piste de la Duchère qui monte et qui est utilisé par ces modes de transport.

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

Opportunité du projet

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

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

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

Conclusion :

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

Opportunité du projet

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

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

Menaces sur la commune de Tassin :

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

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

Opportunité du
projet

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

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

Opportunité du projet

- Besoin d'un projet structurant adapté à l'évolution de l'Ouest Lyonnais
- La solution tram ne répond qu'à court terme et partiellement aux besoins
- La partie aérienne sur Tassin va encore réduire les voies de circulation des véhicules qui est déjà très difficile
- La station terminus d'Alaï nécessiterait la même option que proposée pour le métro E : d'être prolongée jusqu'à Craponne.
- Les points de rattachement sur Confluence et Perrache ne semblent pas adaptés au besoin de déplacements des riverains de l'Ouest Lyonnais.

- Par rapport au surcoût du métro E, ce projet semble bien décevant de fait :
- Au manque de vision de développement du tracé vers l'Ouest
- Au débouché vers Perrache qui reste beaucoup moins attractif que l'issue vers Bellecour, plus central, qui pourrait permettre de drainer une fréquentation plus importante
- Certes un surcoût de plusieurs centaines de millions d'euros mais un vrai investissement pour les générations futures et leurs besoins. (obsolescence du projet TEOL à considérer pour 30 ans)

- TEOL -> fréquence de transport et cadencement ne sera pas adapté pour diminuer efficacement l'usage des véhicules personnels

Opportunité du projet

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

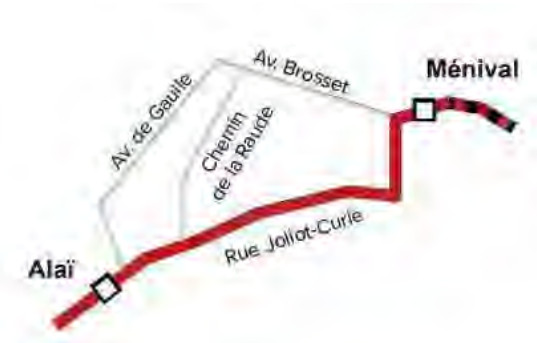
- Quelle que soit l'option présentée elle ne dessert que le plateau du 5ème arrondissement
- Elle ne concerne pas le centre de Tassin, l'Horloge, 3 Renards, le Bourg de Tassin
- Si le SYTRAL avait déjà augmenté les fréquences des lignes 55, 98, 86 !
- Donc ce projet n'apportera que des nuisances en surface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

Opportunité du
projet

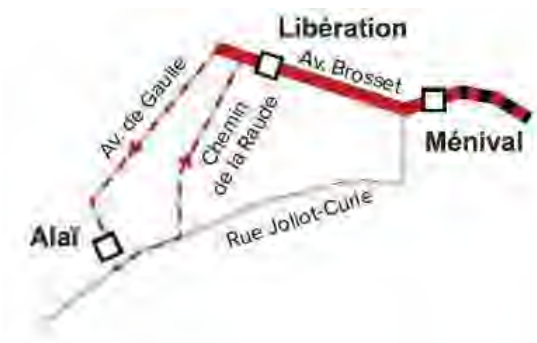
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



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

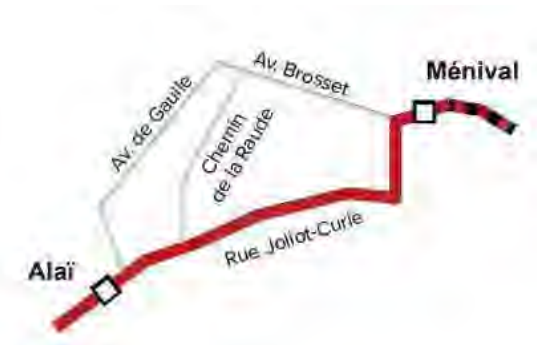
Variante préférentielle

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

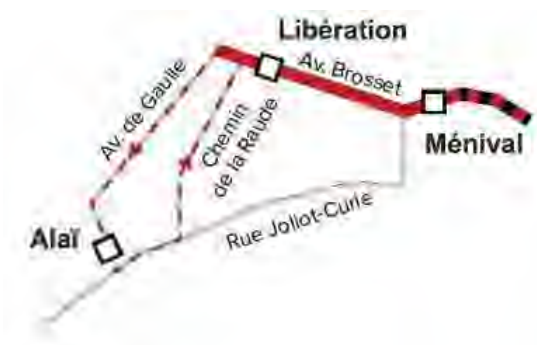
Tracé à l'ouest

Table n°15

Tracé direct Alai <> Ménival



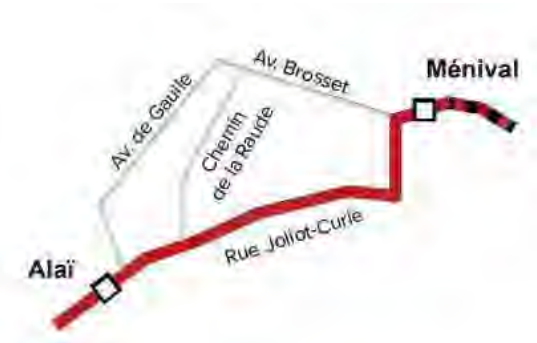
Tracé Ménival > Libération > Alai



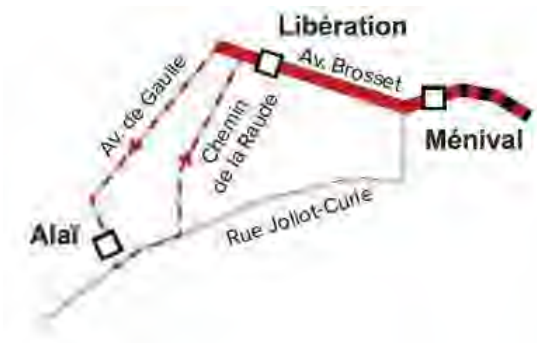
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Que le tramway ne passe pas chemin de la Raude afin qu'il préserve sa sérénité et ses arbres	<ul style="list-style-type: none">• Comment assurer l'apaisement évoqué ? (Chemin de la Raude)• L'apaisement éventuel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

**Variante
préférentielle**

Tracé direct Alai <> Ménival

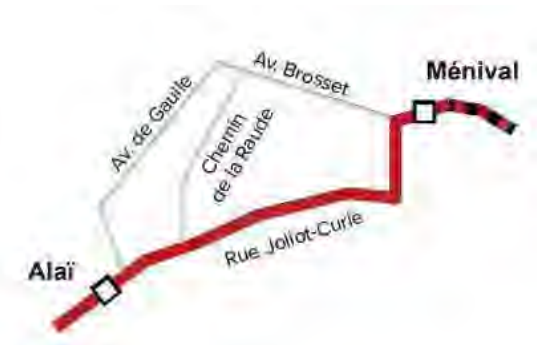


Tracé Ménival > Libération > Alai

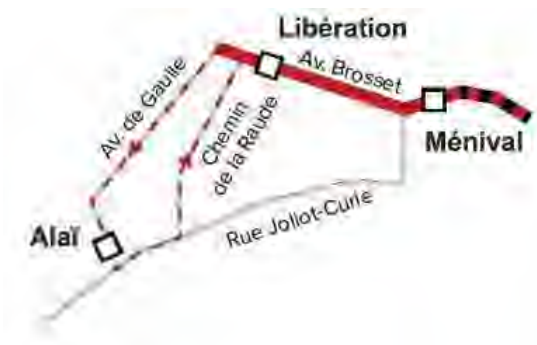


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi une piste cyclable sur Joliot Curie qui impacte et rend 12 rue en sens unique ? • Chemin de la Raude en double-sens ?? Même interrogation -très étroit • Difficile de se prononcer sans les schémas (circulation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

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Variante préférentielle

Conditions de réussite

Questionnements complémentaires

- Rapidité
- Non-nuisant
- Santé publique
- Vibrations intenses
- Non à la préemption des terrains
- Bruit du tram dans les virages
- Lignes de bus = créer des arrêts déportés de partout
- Ne dessert pas Tassin

- Bus express suffisamment fréquents, plus rapides, pour aller aux stations
- Lien avec les convois exceptionnels
- Parc relais à Alai : nécessaire
- Suffisamment dimensionné
- Ne pas supprimer le stationnement chemin de la Raude
- Possibilité de prolonger vers Craponne facilement
- Tram véhicule au plus près des fenêtres -> Sur CDG mettre le tramway au milieu. Convoi exceptionnel passent ailleurs

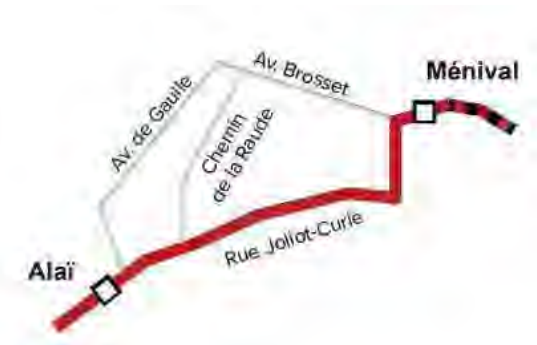
- Quel trajet pour les services de secours sur Brosset (pompiers n'ont pas le droit d'utiliser les voies de tramway)
- Quel danger pour les piétons qui veulent traverser ? + dangereux que les voitures

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

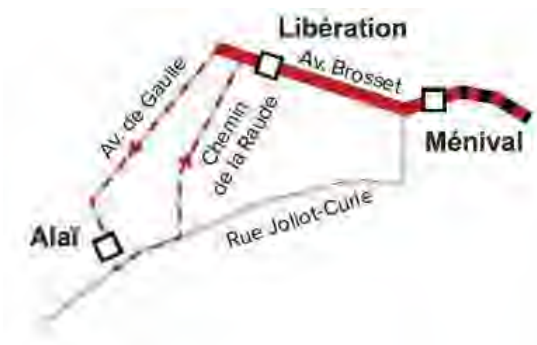
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



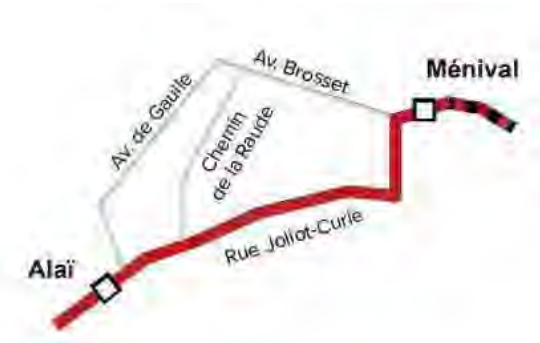
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Non pas de réelle desserte de Tassin	
<p>Oui en sous-sol -> métro</p> <p>Le tracé par l'avenue Charles de Gaulle est impossible car c'est une route stratégique pour les convois spéciaux.</p> <ul style="list-style-type: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

**Variante
préférentielle**

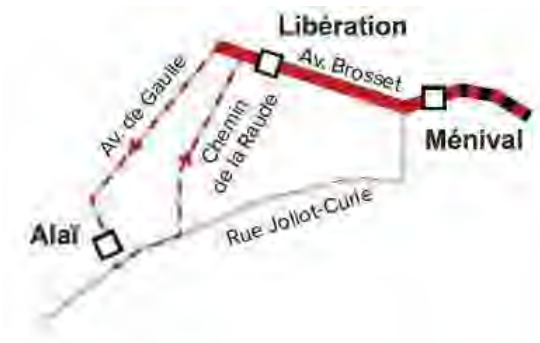
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



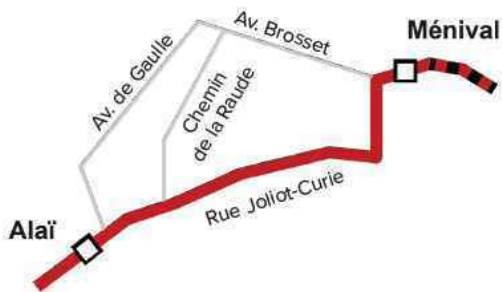
**Variante
préférentielle**

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

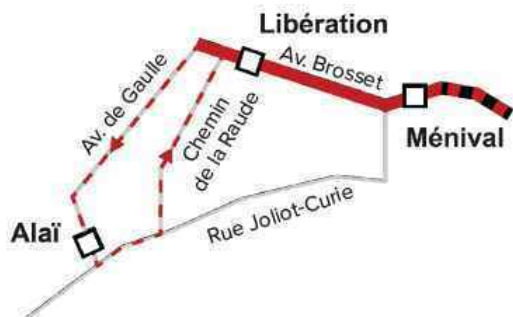
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai

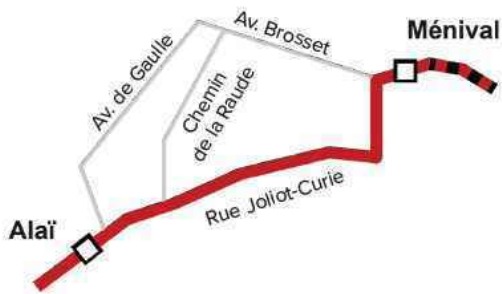


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> Les 2 tracés ne servent pas les tassilunois = il évite le centre de Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> Où se situerait le parc relais d'Alai ? Et quelles seraient ses capacités ? Pourquoi ne pas monter le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

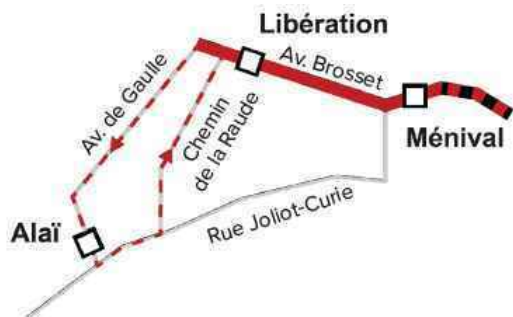
Variante préférentielle

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



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

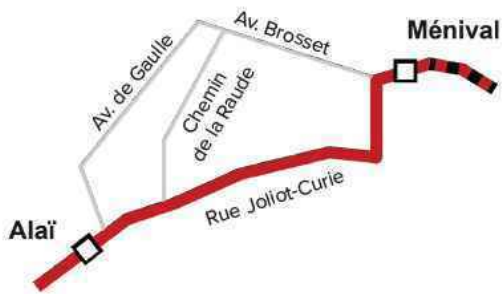
Variante préférentielle

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

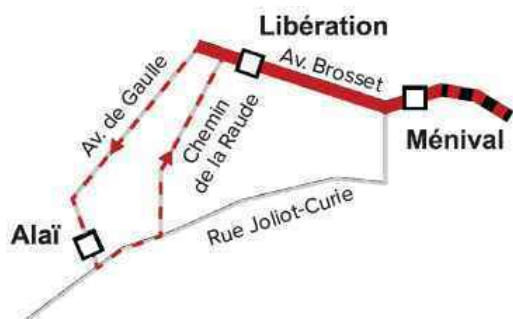
Tracé à l'ouest

Table n°13

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



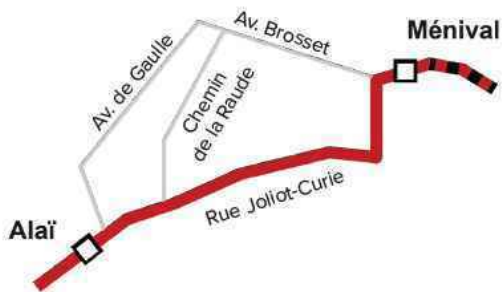
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de l'accessibilité et des rabattements pour arriver au tramway • Possibilité de faire circuler les bus et vélos sur la voie de tramway • Stations enterrées • Nuisances sonores surtout sur les courbes •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

Variante préférentielle

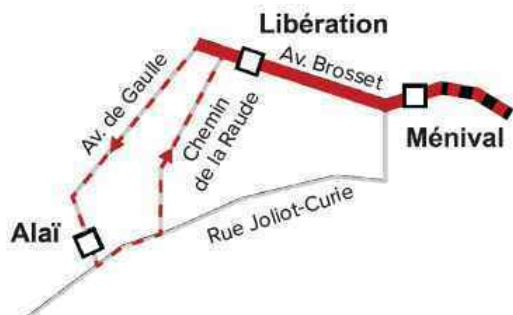
Tracé à l'ouest

Table n°13

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite

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

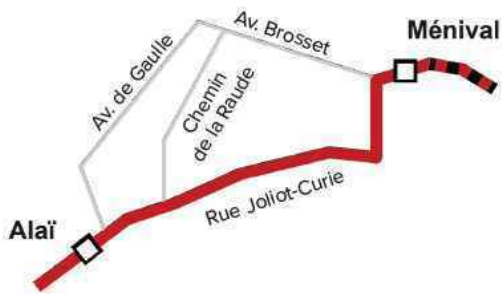
Questionnements complémentaires

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

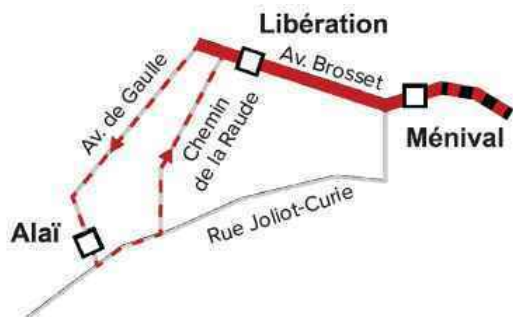
- Aller vite jusqu'au centre-ville reliant un métro
- Nécessité de desservir le centre de Tassin au plus proche et plus de desserte des habitants de Tassin
- Penser à l'impact du bruit

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Variante préférentielle

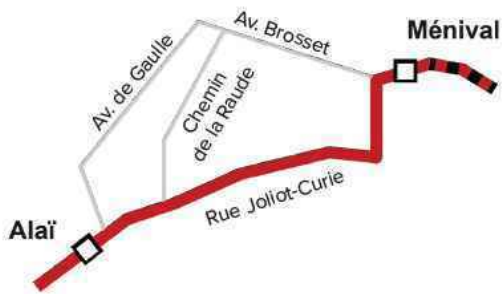
Un tracé enterré sous Tassin. Merci.

Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement voitures => prévoir un parking relais • Organiser un déplacement en transport en commun et un parking relais plus dans l'Ouest (Charbonnière) pour éviter le déplacement du flux de voiture vers Tassin • Possibilité d'une station supplémentaire vers Battières / La Raude • Si ce projet de tracé était retenu Tassin se trouverait écarté de la ligne ! 	<ul style="list-style-type: none"> • Passage de transports lourds avenue Charles de Gaulle ? • Si Joliot Curie est en sens unique, par où passe la circulation dans l'autre sens ?
<p>La variante Libération Alai permet de desservir de manière plus centrale Tassin, ses communes et ses écoles Quid du stationnement dans ce cas Si pas de végétaux sur le projet A, moins d'intérêt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quid du stationnement avenue du Charles de Gaulle et chemin de la Raude ?

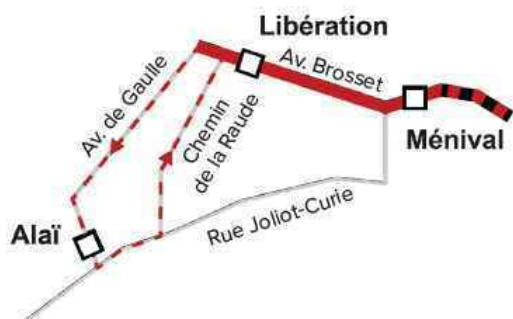
Tracé à l'ouest

Table n°3 B

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



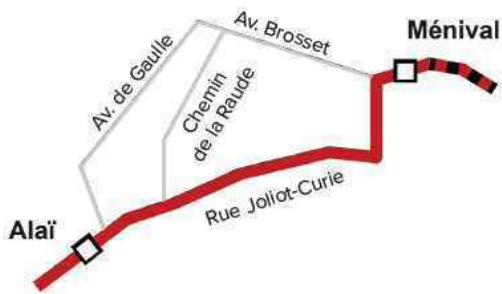
**Variante
préférentielle**

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

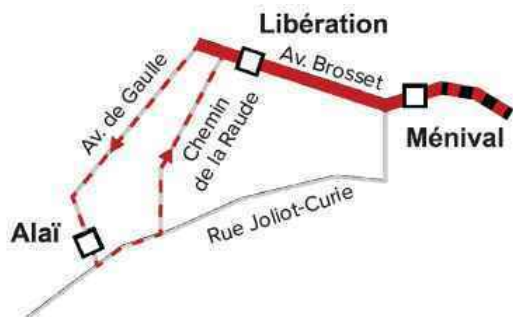
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Si le tram ne passe pas par Libération : il y aura des expropriations, moins de personnes concernées, énervements des automobilistes, report des travaux, accidents avec cyclistes et piétons, problèmes d'infiltration d'eau, manque d'apaisement, problème dans plus de 20 ans, impact des fouilles ?	
<ul style="list-style-type: none">• Limitation circulation des véhicules -> Libération plutôt que Ménival• Passage par Libération sinon aucun intérêt pour Tassin qui restera engorgé par les véhicules	

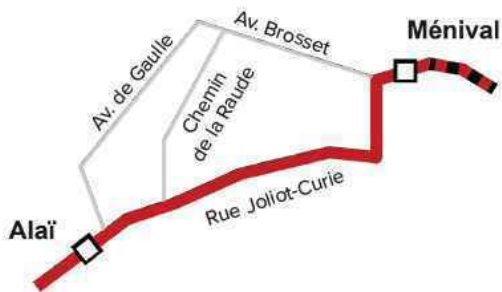
**Variante
préférentielle**

On veut le métro E

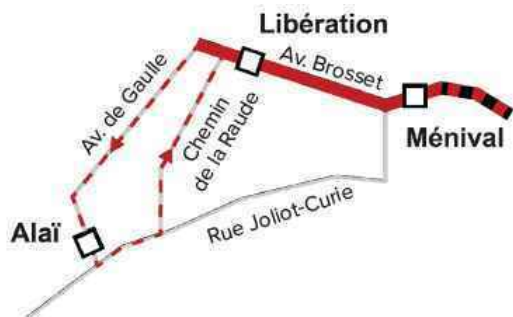
Tracé à l'ouest

Table n°1

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



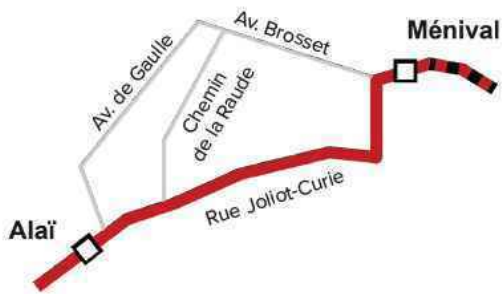
**Variante
préférentielle**

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

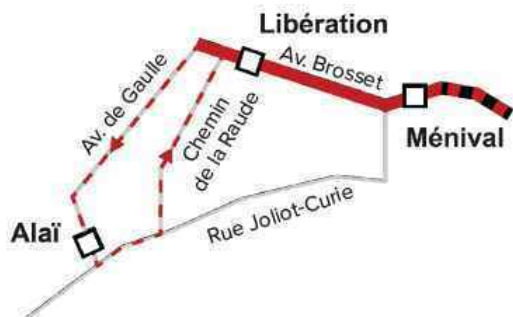
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alai <-> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



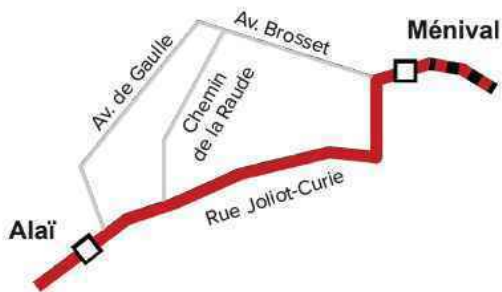
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi un sens unique Joliot Curie. Où va circuler l'autre sens (descente) ? • Que vont devenir les lignes C24 et C21, 1h et 72/73 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût des expropriations ? Coût total du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

**Variante
préférentielle**

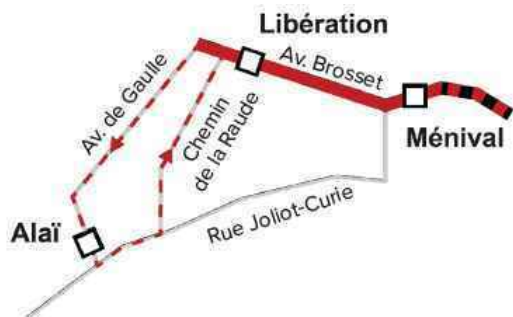
Métro +1

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



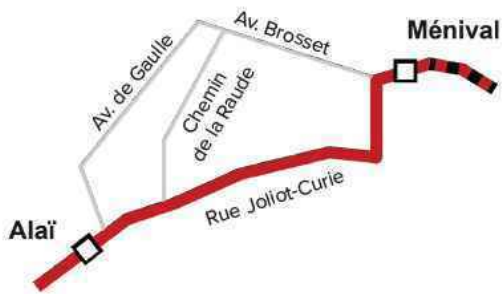
Tracé Ménival > Libération > Alai



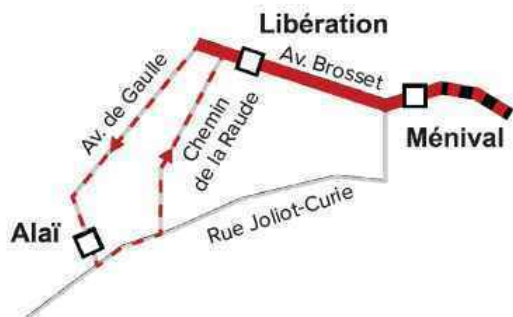
**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Ce tracé n'a aucun intérêt pour Tassin car il ne dessert pas la ville (car les habitants ont été complètement oublié) • Quel tracé est prévu pour les véhicules selon l'hypothèse de la rue Joliot Curie en sens unique et la circulation des bus ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Le prolongement de TEOL est-il envisagé ?
<ul style="list-style-type: none"> • Ce tracé n'est viable que sur son option enterrée • Contrainte des passages des poids lourds sur l'avenue Charles de Gaulle • TEOL doit être intégralement en sous-terrain 	<ul style="list-style-type: none"> • Qui des ponts ferroviaires le projet prévoit des augmentations de largeur d'avenue ? • Pourquoi TEOL en surface sur Tassin ? La réponse budgétaire n'est pas légitime !

Tracé direct Alai <-> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



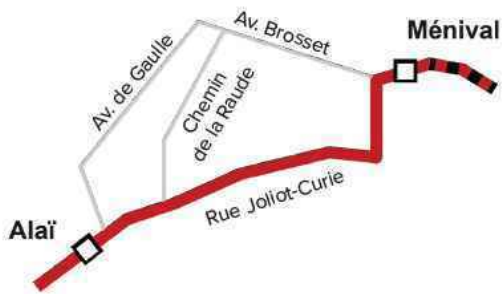
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • La dimension du chemin de la Raude ne permet pas sereinement d'avoir 1 sens de circulation voiture + tramway + piste cyclable. Alors qu'actuellement 2 voitures ne peuvent pas passer côte à côte ! Chiffrage de l'acquisition de ces parcelles ? • Comment pouvez-vous annoncer un montant sur un projet non chiffré ? • Plus compliqué pour les riverains que l'autre option, moins préférable à mon avis 	
<ul style="list-style-type: none"> • Passage chemin de la Raude compliqué • Opportunité voie double tramway sur Charles de Gaulle pour éviter le chemin de la Raude • Développement historique de l'axe de Gaulle 	

**Variante
préférentielle**

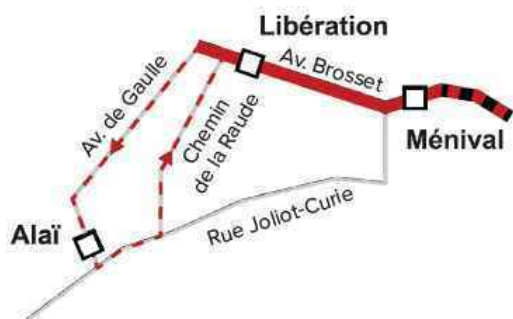
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite

- Répondre aux besoins des habitants
- Tarif unifié entre le Tram-train et les TCL
- Le "train" est une réalité historique de l'Ouest Lyonnais : 4 gares à Tassin la Demi-Lune.

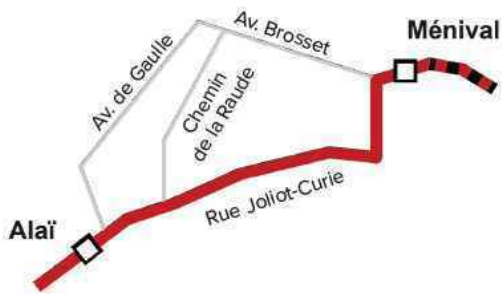
Questionnements complémentaires

RER à la lyonnaise : Alai / Ménival / Point du Jour / Perrache

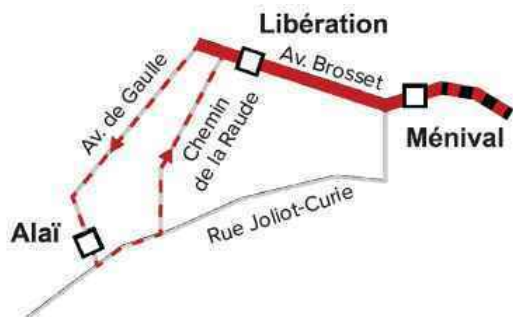
- Ce métro ou tramway doit en priorité bénéficier à la population de Tassin, donc le trajet A est à exclure. seul le trajet B répond à ce besoin
 - Avancer le surcoût en permanence est une erreur stratégique s'agissant d'un investissement s'amortissant sur minimum 50 ans.
- => Conclusion : le métro E était et reste la bonne décision.

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



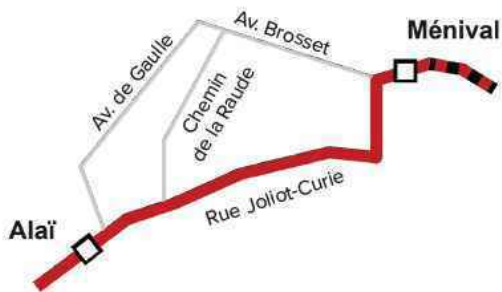
**Variante
préférentielle**

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

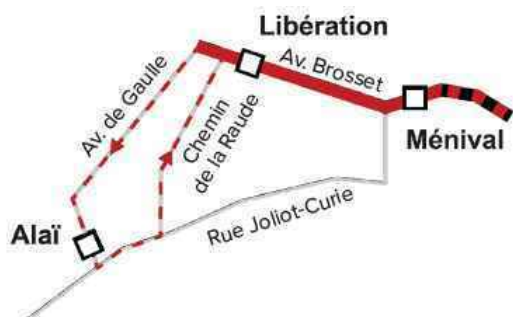
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <-> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> Tracé direct Alai Ménival est le meilleur tracé car le plus fonctionnel par Brosset impacte 3 voies et l'avenue CDG est déjà totalement saturée Rue Joliot Curie en sens unique n'est pas possible Ne pas desservir Libération serait une grosse erreur 	<p>Insertion Point du Jour -> Impact sur les places de stationnement et la circulation et sur la place Bénédicte Tessier</p>
<ul style="list-style-type: none"> Maintien des arbres pour l'écologie ! (notamment sur le rond-point d'Alai) Accès au parc impacté ? Réduction de surface ? Il faut desservir Libération (pôle commercial, groupe scolaire Samuel Paty, 5 programmes immobiliers sur l'avenue CDG ...) 	

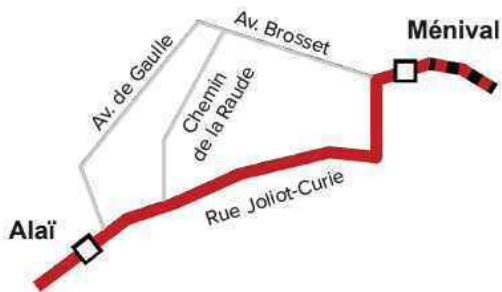
Variante préférentielle

Quel que soit le tracé : le nombre de passagers transportés de chaque rame, capacité de rame doit être adapté. Accessibilité pour les PMR requise, ascenseur, poussettes.

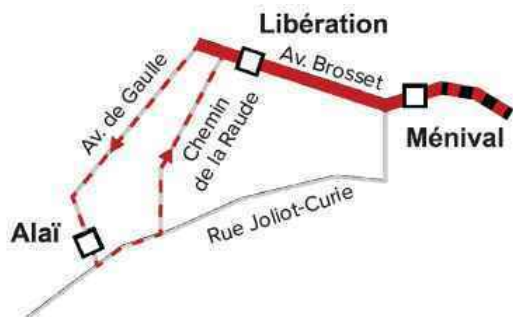
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



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

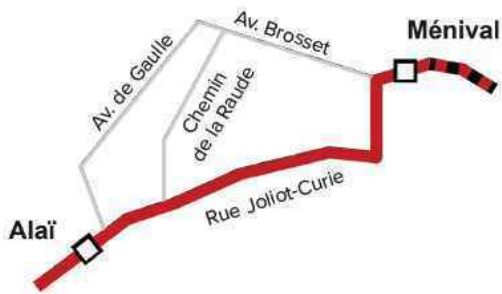
**Variante
préférentielle**

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

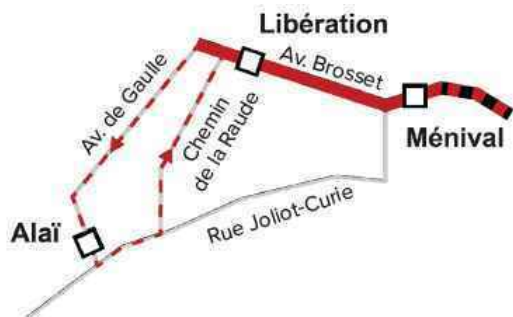
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



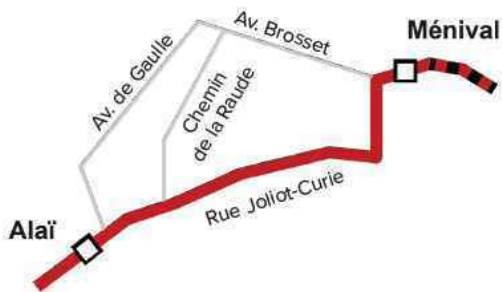
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Voué à l'échec• Comment assurer un flux voiture entre voie ferrée et chemin de la Raude lorsqu'on est rue Joliot Curie ? Report ?	
<ul style="list-style-type: none">• Voué à l'échec• Aucun intérêt : il existe un TER qui nous amène au cœur du centre-ville de Lyon.• Retour au projet du métro E (Francheville – Part Dieu) et non pas Bellecour Alai	

**Variante
préférentielle**

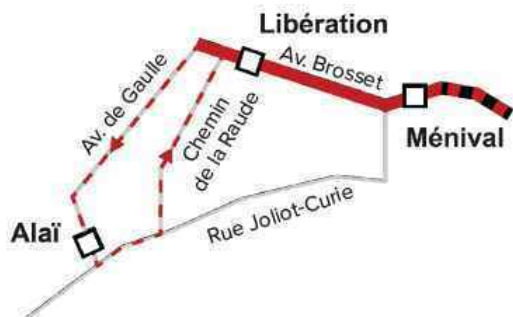
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite

Questionnements complémentaires

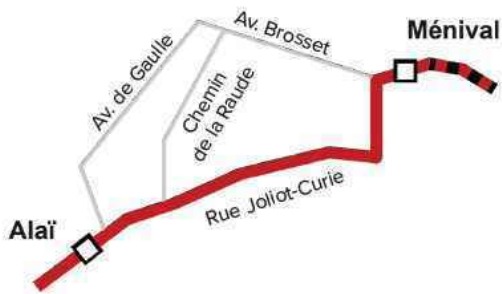
- Faisabilité avec ponts chemin de fer
- Augmentation de population dans toutes les communes de l'Ouest lyonnais -> attractivité vers Alai ou Libération problématique
- Avec le flux de voitures sur l'avenue Charles de Gaulle s'il n'y a plus qu'une voie, les voitures vont-elles passer par des rues comme la rue Misery ?

- Impact du report dans la circulation
- Sur les autres axes de Tassin
- Avenue Misery, rue Francois Mermet, au 11 novembre - > déjà saturés
- Phase de travaux programmée pour au moins 2 ans comment et où se ferait la circulation

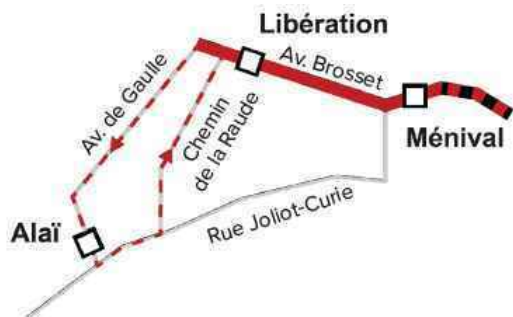
Tracé à l'ouest

Table n°6

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite

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

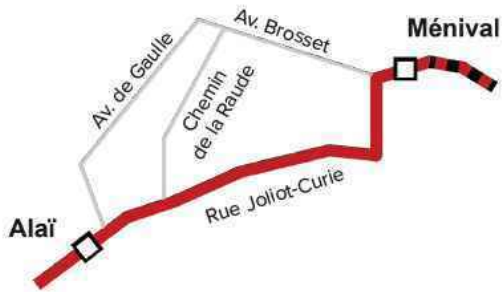
Questionnements complémentaires

Tracé à l'ouest

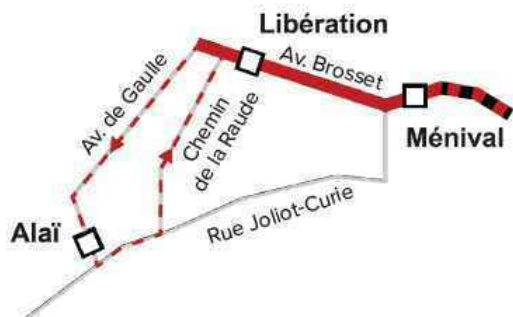
Il n'y a pas de concertation sans dialogue, l'échange oral est indispensable. S'exprimer par écrit muselle la voix des tassilunois

Table n°11

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Variante préférentielle

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

Conditions de réussite

Questionnements complémentaires

Aucun intérêt que des nuisances

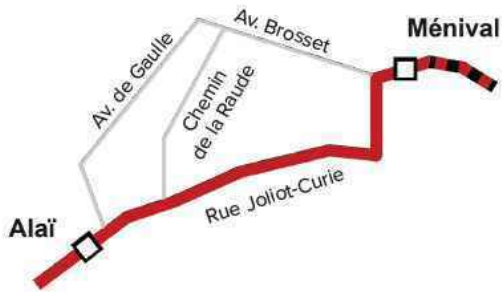
- Fréquence
- Temps très long (trop long, le temps entre deux stations le métro est de 1 à 2 minutes ici on est entre 4 et 5)
- Il faut enterrer pour fluidifier le trafic
- Passage par Libération et cours Suchet
- Chemin de la Raude, une école et une crèche avec les dangers de circulation avec un tram express
- Impact sur la mairie avec une telle intensité de circulation en surface ?

- Quid des convois exceptionnels
- Des embouteillages, de la pollution
- Comment accéder en voiture au métro en venant de Craponne ?
- Prise en charge de la population vieillissante
- Prise en charge des aléas d'exploitation

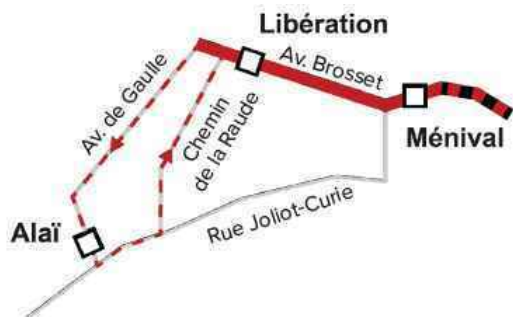
Tracé à l'ouest

Table n°

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



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

Variante préférentielle

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

Option par cours Suchet




Option par rue Montrochet



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

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Gain de temps de temps par rapport à l'autre option pour se rendre dans l'hypercentre 	<ul style="list-style-type: none"> Engorgement au niveau de Perrache 	
<h2>Option par rue Montrochet</h2> 	<ul style="list-style-type: none"> Engorgement au niveau de Perrache Perte de temps pour arriver dans le centre-ville 	<p>Comment maintenir l'accès au parking de confluence dans des conditions acceptables ...</p>

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Volonté que le TEOL aille jusqu'à Jean Macé sans rupture de charge</p>		
<p>Par cette option, beaucoup plus de gens seraient concernés</p>		

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Pas beaucoup de gain de temps VS le bus (C21) 		
<ul style="list-style-type: none"> • Pas intéressant pour les Tassilunois • Pas assez de monde intéressé 		

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



- Le plus rapide des 2 options pour se rendre à Lyon Part Dieu

- Les deux tracés ne desservent pas le centre et font rallonger le temps de circuit
- Saturation du trajet Archives
- Perrache avec T1 et T2

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



- Encore plus long
- Ne dessert pas le centre de Lyon directement
- Saturation du trajet Hôtel de Région - Perrache avec T1-T2

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



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

=> Gain de temps

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

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



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

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

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



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

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Rapidité pour atteindre Perrache et le centre-ville • Liaison plus facile avec le métro A • Très bonne chose de ne pas avoir à descendre pour aller à Perrache 	<ul style="list-style-type: none"> • La Confluence est encore plus délocalisée 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir les accès de circulation autour des dépôts de bus TCL • Métro ou tramway, la longueur des rames et la fréquence sont la variable d'ajustement de l'augmentation de voyageurs • Amplitude 4h30 / 23h30 à élargir un peu
<ul style="list-style-type: none"> • Dessert le musée de Confluence • Favorise le tourisme • Et certains travailleurs • Dynamiser les infrastructures commerciales de la Confluence • IDEM ci-dessus pour accès sans descendre jusqu'à Perrache 	<ul style="list-style-type: none"> • Trajet un peu plus long 	

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Peu importe tant qu'il passe par Perrache • Trajet plus rapide par Perrache (moins d'arrêts) • Meilleure option pour tout enterrer ! Vive le métro E ! 	<ul style="list-style-type: none"> • Quid de la saturation T1-T2-TEOL ? 	<p>Lien avec le tram-train</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Intérêt de passer par Confluence • Une bonne option • Opportunité pour ceux qui travaillent sur Confluence 		

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



- Gain de temps de trajet -> Jean Macé et Part Dieu

- Le devenir de la route de Brignais si le projet B est retenu ? Pensez-vous sacrifier le temps de trajet pour les automobilistes qui seront obligés de contaminer le quartier (tracé à l'Ouest)

Avantages

Inconvénients

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



-

-

Option par cours Suchet



- Besoin plus important de transport vers Perrache
- Peut-on connaître le coût du percage du tunnel, sous la colline de Sainte-Foy ? Et cela a-t-il été pris en compte, dans vos prévisions que nous communiquiez

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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



- Plus rapide pour Perrache
- Accès plus central

- Ne dessert pas le quartier Confluence

Option par rue Montrochet



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

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Plus rapide pour Perrache • Accès plus central 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne dessert pas le quartier Confluence 	
<ul style="list-style-type: none"> • Accès direct à Confluence et Perrache • Desserte cours Charlemagne • Augmentation de la fréquentation 		

Option par cours Suchet



- Plus rapide pour aller dans la presqu'île et la connexion SNCF

- Moins de station desservie
- Moins bonne desserte
- Doublon avec les lignes de bus qui vont déjà à Perrache depuis l'Ouest (C21,55)

Avantages
Inconvénients
Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



- Plus de stations desservies notamment un accès à Confluence qui est difficile en voiture
- Permet donc de desservir ce quartier extrêmement excentré
- Nouvelle opportunité de transport
- Accessibilité PMR

- Plus lent pour le reste de Lyon

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Inconvénient : augmentation du temps de trajet

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Nous sommes 9/9 pour le passage par Cours Suchet pour réduire le temps de trajet vers Jean Macé Avantage : réduction des temps de trajet</p>		
	<p>Inconvénient : augmentation du temps de trajet</p>	

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Desserte directe de la gare de Perrache 		
<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Du temps supplémentaire non bénéfique pour les utilisateurs 	

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Plus rapide pour aller prendre le train à Perrache

Option par rue Montrochet



Avec cette option possibilité d'aller à Confluence par Perrache

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°12

Si l'option directe est retenue :

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

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

--

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°8

Si l'option directe est retenue :

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

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

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

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°9

Si l'option directe est retenue :

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

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

- Conserver les lignes de bus C21 qui va vers Gorge de Loup
- Augmenter la fréquence des lignes de bus passant par Libération

Si l'option par Libération est retenue :

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

- Conserver la ligne C21 et l'arrêt de bus Libération à destination de Gorge de Loup (Aller/Retour)
- Option chemin de la raude : quel est le projet de lignes de bus ?
- Un arrêt est-il prévu ?

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°13

Si l'option directe est retenue :

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

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

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°14

Si l'option directe est retenue :

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

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

- Bus de grande capacité
- Maintien de bus vers le métro malgré 1 possibilité de changement avec le tramway

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3A

Si l'option directe est retenue :

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

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

--

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3B

Si l'option directe est retenue :

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

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

Content of this table is currently blank
--

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°15

Si l'option directe est retenue :

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

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

--

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°1

Si l'option directe est retenue :

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

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

- Bus 86
- Bus 98
- Faire un tram ou un bus sur site propre
- Garder les voies en site propre sur Joliot Curie

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°7

Si l'option directe est retenue :

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

Si l'option par Libération est retenue :

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

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l'option directe est retenue :

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

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

- Le rabattement vers la ligne D est essentiel
- Il faut maintenir le réseau existant voire en augmentant la capacité ou fréquence (en particulier ce C24 déjà surchargé en heure de pointe)

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Si l'option directe est retenue :

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

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

--

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Si l'option directe est retenue :

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

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

- TER

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l'option directe est retenue :

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

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

--

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Si l'option directe est retenue :

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

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

- Garder le parc relais

Si l'option par Libération est retenue :

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°

Si l'option directe est retenue :

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

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

- Elargir le tunnel des deux côtés pour augmenter la cadence des tram-trains.

Si l'option par Libération est retenue :

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

- Un parc relais est indispensable !!
- Un vrai pôle intermodal à Alai, une gare sur le parking d'Auchan Ménival + immeubles de logement



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 (aménagement 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 Craponne 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

- 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

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

- 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

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

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

Opportunité du
projet

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).

- 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

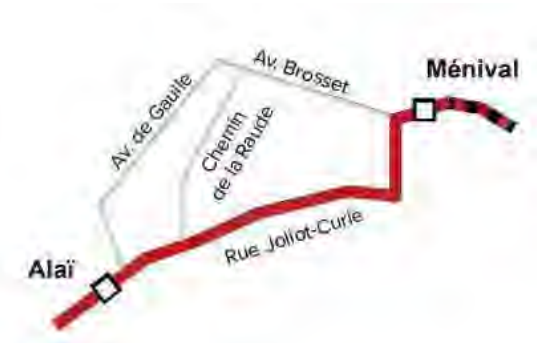
- Moins bien que le métro : arrive 2 ans plus tard, moins capacitaire, plus bruyant (sur la partie aérienne)
- Bonne opportunité, transport qui franchit efficacement la colline
- Un prolongement directement à Bel-Air / Antoine Charial serait plus pertinent y compris pour le PEM
- Concertation trop compartimentée : 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

Opportunité du projet

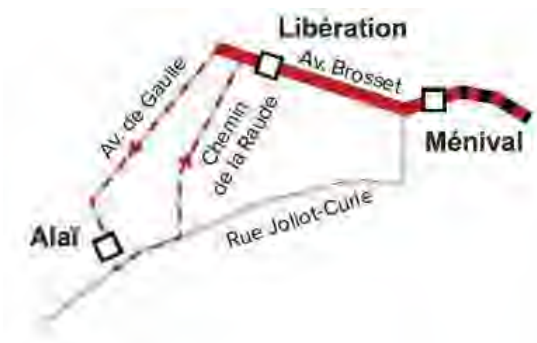
Tracé à l'ouest

Table n°1

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



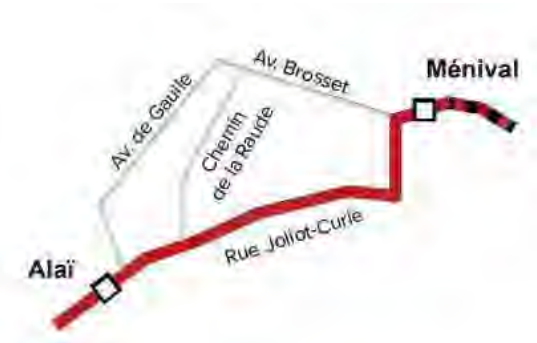
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Complexité carrefour Ménival• Opportunité d'ajouter un arrêt sur la rue Joliot Curie	<ul style="list-style-type: none">• Envie de faire changer• J. Curie
<ul style="list-style-type: none">• Moins gênante• Moins loin pour Tassin Horloge• Dessert le collège de Tassin• Inconvénient de rallonger le temps de parcours	<ul style="list-style-type: none">• Envie de faire changer l'organisation des voies J.Curie

**Variante
préférentielle**

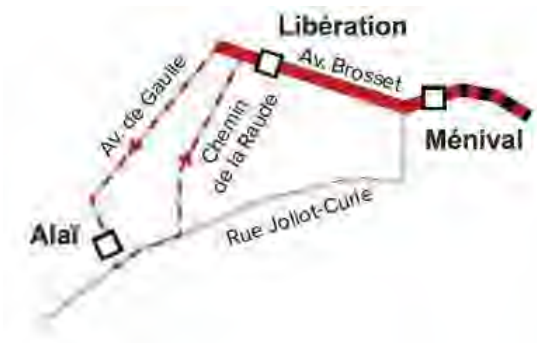
Tracé à l'ouest

Table n°2

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



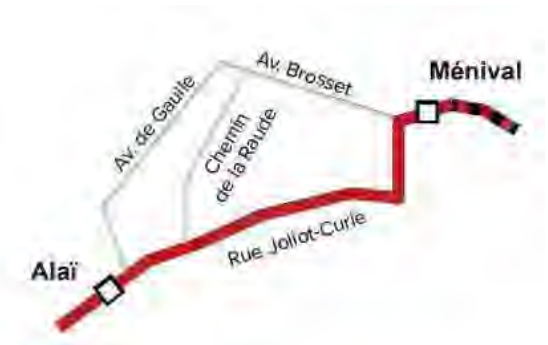
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
	<ul style="list-style-type: none">• Peut-on augmenter la fréquence ?
<ul style="list-style-type: none">• Moins d'impact sur la circulation• 1 arrêt supplémentaire• Très peu de différence de temps de parcours par rapport à la 1^{ère} option	<ul style="list-style-type: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

**Variante
préférentielle**

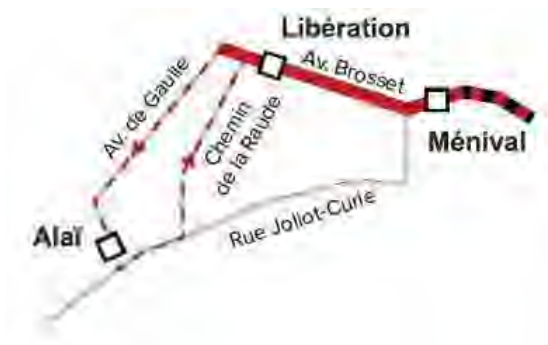
Tracé à l'ouest

Table n°3

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



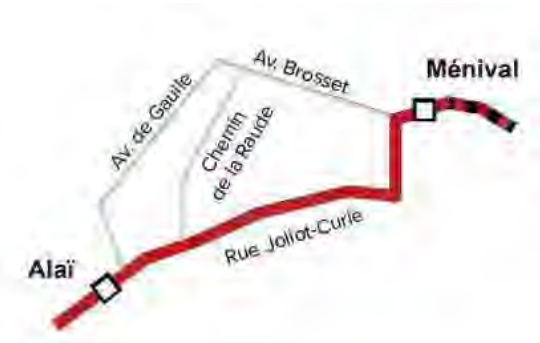
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
	<p>Inquiétudes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Report de la circulation à Charles de Gaulle • Accès à l'autoroute et au périphérique
<ul style="list-style-type: none"> • Maintien du double sens pour les voitures sur les axes • Inquiétude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

**Variante
préférentielle**

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

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



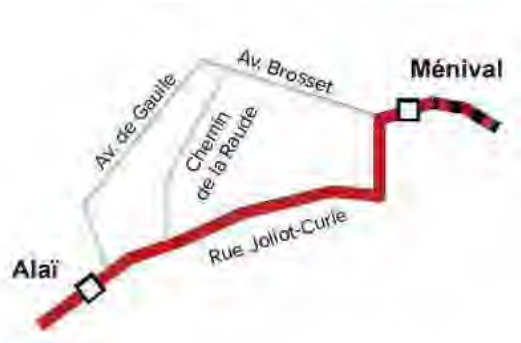
Tracé Ménival > Libération > Alai



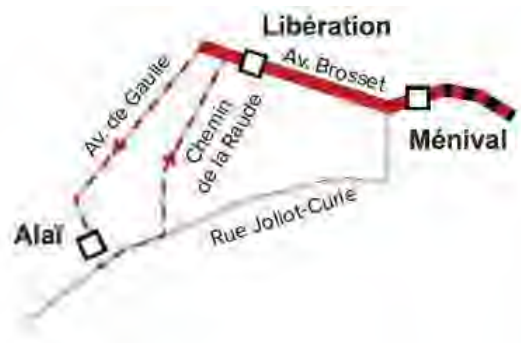
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">Joliot Curie oui mais avec le maintien du double sens de la circulation avec priorité au C24 par rapport au TEOL. Intérêt pour Craponne.	
<ul style="list-style-type: none">+ 5000 personnes, c'est mieux. Pour récupérer 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)	<ul style="list-style-type: none">Route du Chater dans le périmètre ? Chater 2030

**Variante
préférentielle**

Tracé direct Alai <-> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



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

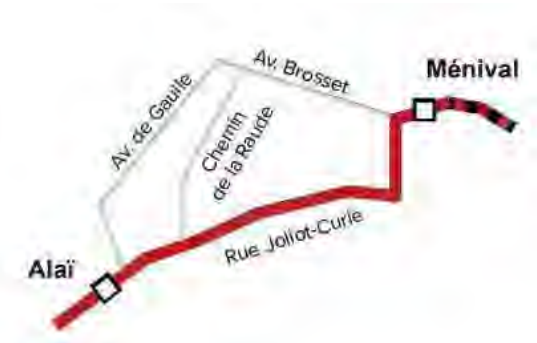
Variante préférentielle

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

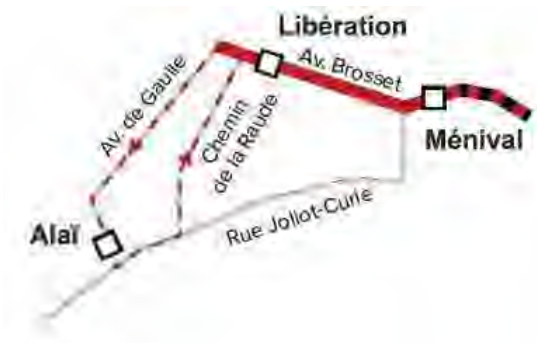
Tracé à l'ouest

Table n°6

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Place de parking pour riverains• Libérer Charles de Gaulle	<ul style="list-style-type: none">• Circulation sur Ménival
<ul style="list-style-type: none">• Place de parkings nécessaires pour riverains qui n'ont pas de garage• Plus de desserte à libération/capacité• Ne pas engorger le carrefour Libération	

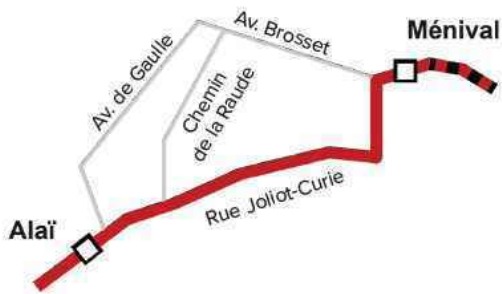
**Variante
préférentielle**

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

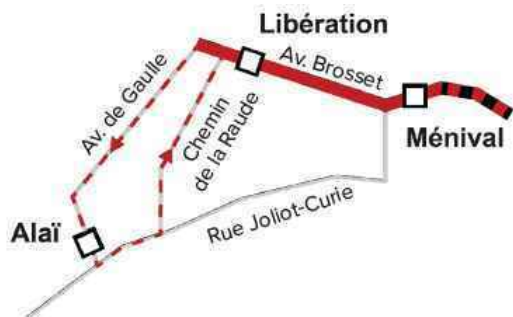
Tracé à l'ouest

Table n°7

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



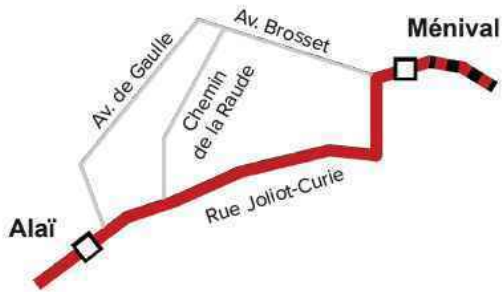
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Garder le C24 jusqu'à Gorge de Loup• Moins d'impact autoroutier• Trottoirs• Parc relais• Vélos dans le tram	<p>Est-ce qu'on supprime les bus ?</p>
<ul style="list-style-type: none">• Garder le C24• Plus facile• Vélos dans le tram	<p>Est-ce qu'on supprime les bus ?</p>

**Variante
préférentielle**

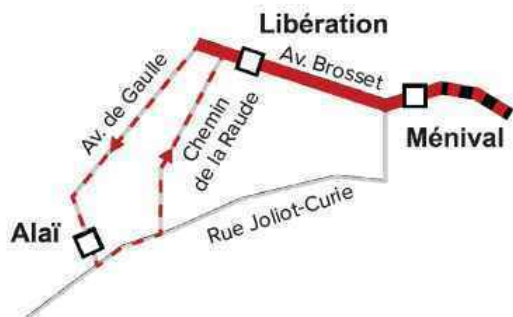
Tracé à l'ouest

Table n°8

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



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	

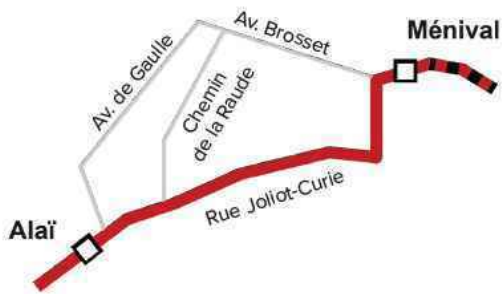
**Variante
préférentielle**

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

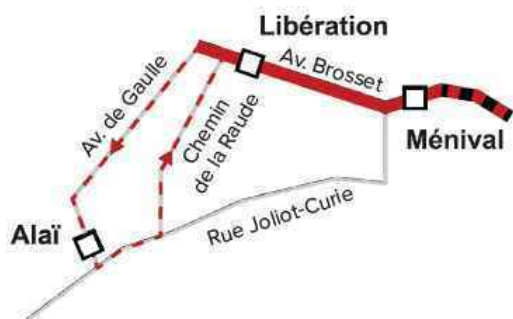
Tracé à l'ouest

Table n°9

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



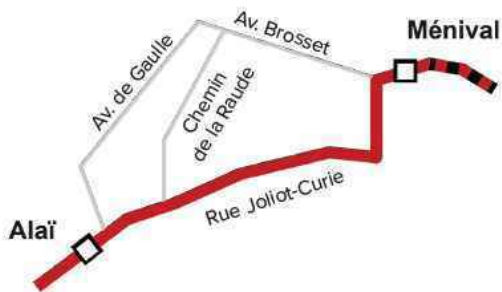
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<p>Attention : nuisance sonore</p>	<p>Circulation sera encore + compliqué Quid des convois exceptionnels ? Sur les voies tram ?</p>
<p>Réduit la contrainte sur les routes Quelle connexion avec TTOL ? Il le faut. Il faut tarification unique + fréquence 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</p>	<p>Bcp de voitures à étoile d'Alai Très difficile d'aller de Francheville le haut à Alai</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faut ligne directe vers Alai • C20 coincé → ligne forte FLH > Taffignon > Alai • Quid des camions route de Brignais

Variante préférentielle

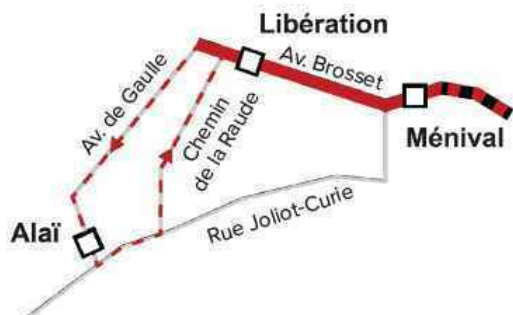
Tracé à l'ouest

Table n°10

Tracé direct Alai <-> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite

Questionnements complémentaires

- 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

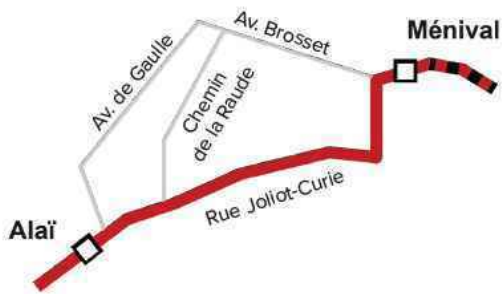
- Si passage par Tassin : problème expropriations route de Brignais mais avantage d'un arrêt à Libération

Favorable à cette dernière solution (option B)

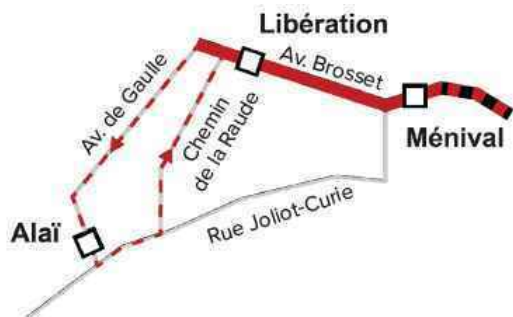
Tracé à l'ouest

Table n°11

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai

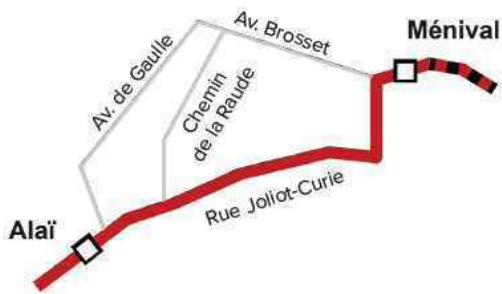


Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<p>Ne pas réduire la circulation rue J.Curie → choix tracé Libération</p> <p>Prévoir des parc relais assez conséquent pour une utilisation du tram efficace</p>	

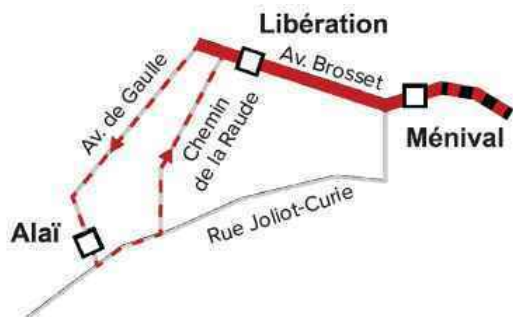
**Variante
préférentielle**

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



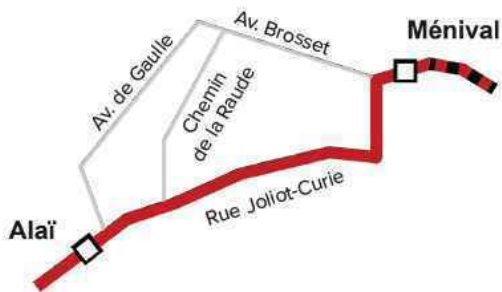
**Variante
préférentielle**

Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• 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	<p>Le tracé des lignes C21 et C24 sera-t-il revu?</p>
<p>Avantages : maintien de la circulation automobile en l'état Inconvénient : risque d'engorgement de la portion entourée</p>	

Tracé à l'ouest

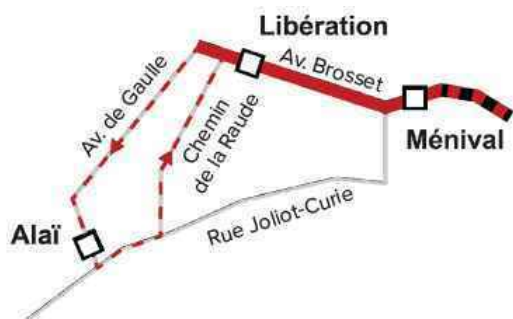
Table n°13

Tracé direct Alai <> Ménival



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<p>Inconvénients: Une station de moins Nombreux carrefours à traverser</p> <p>Avantage: Trajets + directs</p> <p>2 pour</p>	
<p>Questions insertion chemin de la Raude Double sens avenue du Général de Gaulle</p> <p>Intérêt d'une station de +</p> <p>6 pour</p>	

Tracé Ménival > Libération > Alai

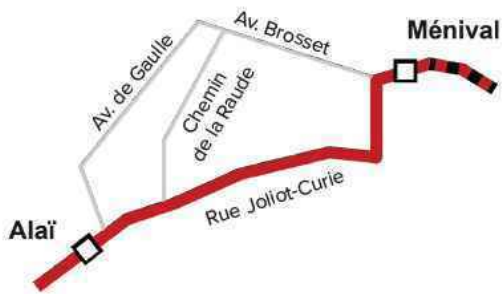


**Variante
préférentielle**

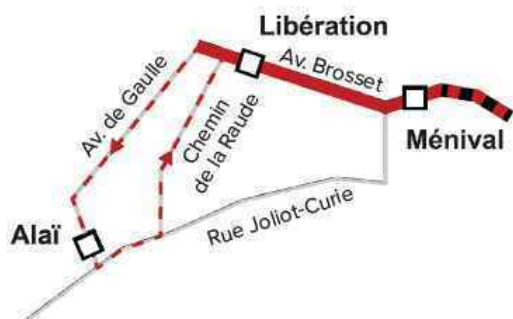
Option B tracé Ménival > Libération > Alai. Prolongement à Craponne

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <-> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



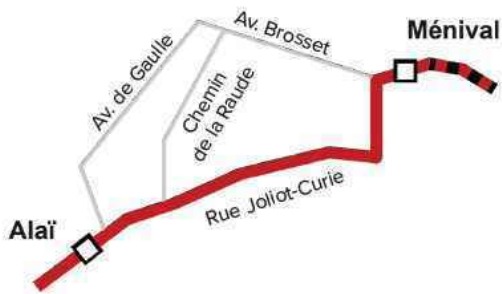
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Problèmes sur la limitation de circulation rue Joliot-Curie• Tram coupé par les voitures à l'aller et au retour (Problème)• Carrefour Joliot-Curie/les Battières difficile• Intérêt : plus rapide	
<ul style="list-style-type: none">• 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

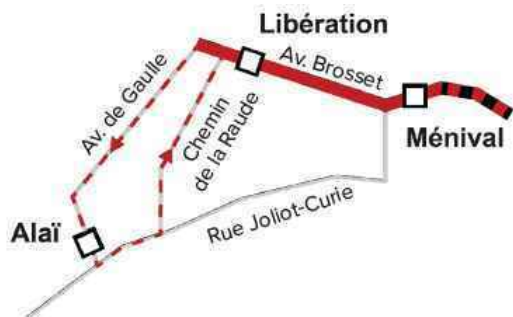
Le groupe est plutôt favorable au parcours Ménival/Libération qui dessert une population importante à Tassin

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



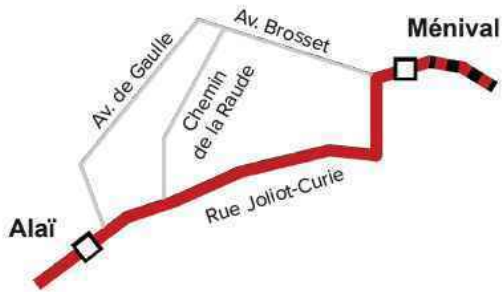
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Enterrer la ligne pour conserver la circulation • Inconvénient : Joliot-Curie en sens unique 	<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi les lignes seraient maintenues sur le même trajet que le tram ? • Réussite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

Variante préférentielle

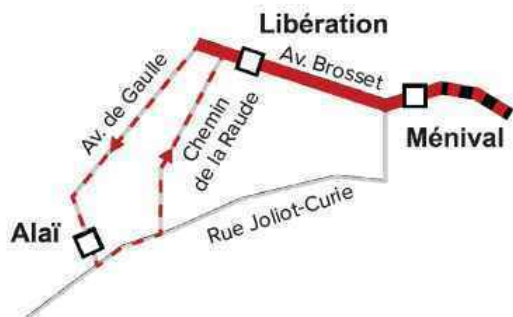
Tracé à l'ouest

Table n°16

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



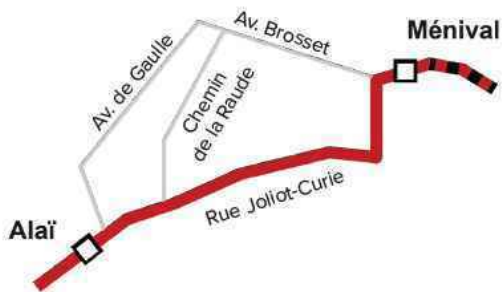
Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">Tracé qui va rendre difficile l'accès au tunnel de Fourvière	
<ul style="list-style-type: none">Ce tracé est plus cohérent car il captera plus de passages	

**Variante
préférentielle**

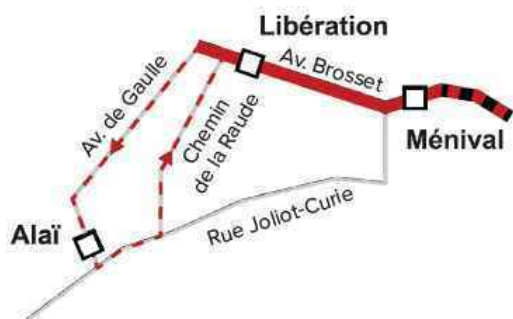
Tracé Ménival > Libération > Alaiï

Tracé à l'ouest

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Conditions de réussite	Questionnements complémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Encombremements supplémentaires (suppression voie)• Convaincre les tassilunois de passer en surface	
<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• Rend l'accès au périphérique plus compliqué pour les habitants de Francheville

**Variante
préférentielle**

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> + rapide pour atteindre Perrache (train) et le reste des points importants de Lyon (Bellecour, Part Dieu...) 		<ul style="list-style-type: none"> Cheminement piétons pour les piétons
<ul style="list-style-type: none"> Dessert Confluence, CC et Musée/bureau Connexion vers Gerland 	<ul style="list-style-type: none"> Plus long 	<ul style="list-style-type: none"> Cheminements piétons pour les connexions

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Plutôt pour Montrochet car beaucoup de Franchevillois travaillent sur Gerland. 		

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>7 personnes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gain de temps 		<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le tram T1 pour éviter les ruptures de charges (Gare Part Dieu, la Doua)
<p>2 personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desservir Confluence • Pouvoir accéder au pôle culturel de la Sucrière 	<ul style="list-style-type: none"> • Perte de temps 	

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Un accès direct au pôle de travail</p>		
<p>Desserte de certains centres d'intérêt à Confluence</p>		

Option par rue Montrochet



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
	<p>Très discuté mais la majorité préférerait par Montrochet et Confluence</p>	

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



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

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Connexion plus centrale Accès direct à la gare</p>	<p>Perte de la jonction avec le métro D (cf Gorge de loup)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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)
<p>Accès à Gerland via le T1</p>	<p>Connexion excentrée Perte de la jonction avec le métro D Temps de parcours + 4min Pas d'arrêt direct en gare</p>	

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



- Option + directe

Moins de desserte de Lyon
 Quartier de confluence desservi uniquement par 1 tram
 Risque d'engorgement Perrache.

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet



+ intéressante comme desserte confluence
 Coût inférieur pour une station de plus

- sécurité des usagers (quais saturés actuellement à Hôtel de région)
 + Perrache

Amélioration station Perrache : des quais, amélioration avenue Berthelot

Attractivité.
 Option préférée.

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Proche de la gare 		
<ul style="list-style-type: none"> • Permet de rejoindre le centre commercial et le centre culturel, reste proche de la gare 		

Option par rue Montrochet



Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Tracé offrant l'opportunité direct au centre commercial de Confluence ainsi qu'au quartier en plein développement 		

Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°1

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°2

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°3

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°4

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°5

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaiï ?	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">Desserte cyclable à améliorer				
Depuis Alaiï					

- 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 Alaiï ?	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"> Rabattements des habitants vers Alaiï en bus 		<ul style="list-style-type: none"> Ne pas dégrader l'offre du C20 & C20E 	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter les fréquences du bus 14 et les maintenir le soir 	
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"> Rabattement bus 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> Maintenir le C19 vers Perrache à condition de laisser des places aux voitures </div>			
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"> Voie de circulation dangereuse en vélo 				<ul style="list-style-type: none"> C24 Utilisation de la voiture, les parkings ne suffisent pas + manque d'amplitude du fait de la fermeture le dimanche
Depuis Alaiï					

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°7

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°8

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaiï ?	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 Alaiï					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 Alaiï ?	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 > Alaiï Petit bus ? C20 utile pour les lycéens Alaiï 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 > Alaiï				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 Alaiï					

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°10

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaiï ?	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 Alaiï ? (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 Alaiï		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 Alaiï ?	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"> Maintenir la ligne 14 : plus de fréquence Raccourcir la ligne qui tournicote par Fourvière Remettre la ligne après 21h Voie réservée 	
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 Alaiï					

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°12

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaiï ?	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 Alaiï				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	Augmenter la fréquence du bus 14			Optimiser la trajectoire du 14 entre Alaiï et gare d'Oullins (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 Alaiï					

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°13

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alai ?	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-Alai				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 Alai	A pied				

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°14

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

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

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°15

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaiï ?	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"> Ligne directe 				
Depuis Francheville le Bas / Avenue du Chater	<ul style="list-style-type: none"> Ligne 14 existante à maintenir 				
Depuis Bel-Air / Craponne	<ul style="list-style-type: none"> Ligne C24 à maintenir 				
Depuis Alaiï				<ul style="list-style-type: none"> Créer un axe pour rejoindre le métro à Oullins 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir les lignes de bus

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°16

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alai ?	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 Alai				Renforcement bus 14	

Quels rabattements vers les lignes structurantes ?

Table n°17

Quels rabattements / Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

	Vers la station Alaiï ?	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 Alaiï				
Depuis Bel-Air / Craponne					C24 rythme insuffisant (fréquence, capacité)
Depuis Alaiï			Depuis Plan du Loup : créer une desserte bus vers Charcot		

Opportunité du PEM

Nécessité

- 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.

Quels modes et services de mobilités ?

Opportunité du
PEM

Oui

Quels modes et
services de
mobilités ?

- Parc relais vélo
- Parc relais voiture sur le même mode que celui de St Genis Laval
- Conserver la végétalisation
- Garantir la sécurité des échanges piétons
- Assurer la priorité aux feux des bus et tramways
- Attention à l'accès piscine avec les enfants

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

- Parking relais
- Parking vélos
- Bus plus conséquents et amplitudes améliorée callés sur les fréquences du TEOL dans les 2 sens de circulation

Quels modes et
services de
mobilités ?

Opportunité du PEM

Il faut qu'il soit plus en aval

Quels modes et services de mobilités ?

- Pas un trop gros Parc relais pour éviter l'effet « aspirateur à voiture »
- Un gros parc relais vélo + de bonnes pistes cyclables, VL5 par exemple
- 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
- Il faut mettre les vélos dans le tramwat !
- Accompagner les PEM de commerces (boulangerie, halle aux chaussures) de surveillance pour éviter de se faire voler les vélos (éviter de reproduire Oullins)
- Faciliter l'accès à la gare

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

Quels modes et services de mobilités ?

- 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

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 ?



Réunion publique communale

Les Minimes, Lyon 5ème
Mardi 12 décembre 2023



Préambule

Animation

Marilyne Genevrier

Intervenants

Nadine Georgel, Maire du 5^{ème} arrondissement de Lyon

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

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, Chef de service, SYTRAL Mobilités

Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL Mobilités

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

Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

Marie-Hélène Philipona, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

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

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

Quentin de Cacheleu, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Guillaume Le Lorc'h, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

David Pierron, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

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

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

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

Garants nommés par la CNDP

Claire Bouteloup

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

Nombre de participants : 85 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 événements de la concertation. Seules quelques personnes ont participé à la réunion publique d'ouverture (une dizaine) et aux stands organisés dans le 5^e (une demi-douzaine).

Elle donne ensuite la parole à Nadine Georgel, Maire de Lyon 5^e, 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

Nadine Georgel, Maire de Lyon 5^{ème}

Elle remercie l'ensemble des participants d'être venus à cette réunion publique, pour ce projet structurant, attendu depuis de longues années. Elle indique que ce projet pose de nombreuses questions : questions techniques, questions autour de l'intégration du projet et de son apport pour le 5^{ème} arrondissement. Elle encourage les uns et les autres à s'exprimer ce soir afin que les échanges soient riches et nourris.

Elle complète le sondage introductif en demandant aux participants de quel quartier ils sont originaires. Une grande majorité d'entre eux habitent le quartier du Point du Jour. Plusieurs participants habitent le quartier de Ménival. Quelques participants habitent dans le Vieux Lyon/Quai des Etroits, dans le quartier Saint-Irénée/Saint-Just, à la Plaine et à Tassin La Demi-Lune.

Elle souhaite une bonne soirée à tous les participants.,

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Il remercie également l'ensemble des participants pour leur présence. Il indique que le projet présenté à la concertation a fait l'objet d'études. Dans ce cadre, de nombreux scénarios ont été étudiés dont certains écartés car moins efficaces. Il rappelle que la concertation porte avant tout sur l'opportunité du projet. Il indique d'ailleurs que si une majorité d'avis se prononcent contre le projet, SYTRAL Mobilités pourra décider de remettre en question le projet et de le retirer. Il précise que sont également attendus des avis sur les impacts locaux mais aussi sur le niveau de service attendu par rapport aux usages de cette ligne.

Il indique que TEOL est un tramway express, aussi appelé ailleurs en France et en Europe un métro léger sur rail (Portugal, Allemagne, Autriche). L'objectif est de trouver la meilleure solution pour réaliser dans des délais et un budget contraints un projet qui rende service à la population. Les habitants doivent à présent s'exprimer pour savoir si le projet est opportun, s'il est améliorable et formuler les attentes qu'ils ont en termes de services et de rabattements.

Claire Bouteloup, garante nommée par 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 observera 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.

Elle précise enfin que cette concertation préalable s'inscrit dans le cadre du 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.

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.

Pendant les travaux, la place Bénédicte Teissier sera-t-elle accessible ?

Sarah Emmelin indique que les travaux de stations souterraines consistent en la création de parois moulées en souterrain qui permettent ensuite d'excaver l'ensemble de la station. Sur l'organisation des travaux, particulièrement en milieu urbain, les accès riverains, les accès aux commerces, etc doivent être rétablis au maximum. A ce stade du projet, ces rétablissements ne sont pas définis finement mais seront travaillés dans les prochaines étapes de conception.

Jean-Charles Kohlhaas complète en indiquant que les travaux sur la place Bénédicte Teissier seront du même type que ceux qui se sont déroulés sur la place Anatole France à Oullins : pendant la durée des travaux, la place est très impactée mais elle est aujourd'hui rendue à l'usage public, avec notamment une revégétalisation.

Le marché du Point du Jour sera-t-il déplacé durant les travaux ?

Jean-Charles Kohlhaas indique que les travaux vont impacter la quasi-totalité de la place. Elle ne sera donc pas utilisable durant les travaux de construction de la station. SYTRAL Mobilités étudiera, en concertation avec Lyon 5^e, la meilleure solution de relocalisation du marché pendant la durée des travaux.

Nadine Georgel complète en indiquant qu'il existe des espaces disponibles sur le secteur du Point du Jour et qu'il n'y a pas d'inquiétudes à avoir à ce sujet.

Comment sera restituée la place Bénédicte Teissier après les travaux ?

Suite aux travaux, la place sera restituée à un usage public. Ces modalités de restitution seront discutées avec les élus et habitants de Lyon 5^e pour identifier les attentes et les besoins.



Comment s'organisera la sortie du tunnel sur la balme ?

Jean-Charles Kohlhaas indique que les deux arrivées sur la Saône sont assez différentes. Pour l'option au niveau du cours Suchet, l'arrivée se ferait au niveau du quai des Etroits, dans une zone construite et habitée. Pour l'option au niveau de la rue Montrochet, l'arrivée se ferait au niveau du quai Jean-Jacques Rousseau, dans une zone beaucoup plus naturelle, avec moins d'habitat. Il y a donc des avantages et des inconvénients dans les deux options. Il rappelle que l'arrivée sur la balme fera l'objet de travaux pour la sortie du tunnelier et le confortement du tunnel, mais ceux-ci seront bien moins importants qu'au niveau du puits d'attaque de lancement du tunnelier. Il précise enfin que cette sortie se fera en hauteur par rapport aux quais de la Saône, afin de respecter le tirant d'air des bateaux qui naviguent sur la Saône.

Quelle est la réduction du trafic routier attendue avec l'arrivée de TEOL ?

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il est difficile de faire des prévisions de manière précise. On estime aujourd'hui à 50 000 le nombre de voyages journaliers via cette infrastructure. Cela représente environ 25 000 personnes par jour (considérant que les personnes partent le matin et rentrent le soir par le tramway). Cela représente une part de report modal important de la voiture vers le tramway, en plus des reports depuis les transports en commun actuels.

Un parking relais voitures est-il envisagé pour la population habitant à l'ouest d'Alaï ?

Jean-Charles Kohlhaas indique que le sujet est en débat. Un terrain est disponible pour accueillir un parking relais. Il indique que le problème essentiel sont les voiries pour accéder à ces terminus, qui sont déjà saturées. Il faut donc développer les transports en commun et les autres modes de rabattement, en faisant des cheminements piétons et cyclables sécurisés, afin qu'un minimum de gens vienne en voiture. Mais un parking relais reste possible si les habitants et les élus le souhaitent.

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'est
- Les options de tracé à l'ouest
- Le positionnement de la station Charcot
- L'insertion, le rabattement vers les nouvelles stations, les attentes durant la phase chantier et les usages habituels des secteurs du Point du Jour et de Ménéval

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

L'opportunité du projet est globalement reconnue par l'ensemble des tables rondes. TEOL permettra d'accéder plus facilement au centre de Lyon ainsi qu'à Gerland. La ligne est perçue comme un vrai avantage pour rejoindre des secteurs de loisirs à des heures tardives. La création d'un parking relais à Alaï est revenue à de nombreuses reprises comme condition nécessaire et essentielle pour que le projet ait du sens.

L'abandon du Métro E a été évoqué à de nombreuses reprises comme un regret car selon les participants, il offrait de meilleurs temps de parcours ainsi qu'une plus grande capacité. Une solution tout souterrain a été évoquée dans plusieurs tables rondes afin de rendre la ligne plus rapide tout en réduisant les nuisances. L'impact de TEOL sur la circulation automobile à Tassin est craint, plusieurs participants évoquant la nécessité pour eux de traverser Tassin pour se rendre plus loin dans l'ouest lyonnais. La connexion de TEOL avec le tram-train est également mentionnée.



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

Deux options de tracé sont proposées à l'ouest : l'une directe entre les stations Ménival et Alaï, l'autre propose un arrêt supplémentaire, à Libération entre Ménival et Alaï. Les participants ont exprimé leurs opinions concernant chacune de ces options en y indiquant les avantages, les inconvénients et les critères de réussite du projet.

- Tracé direct entre Ménival et Alaï

Les participants soulignent majoritairement la nécessité d'implanter un parking relais dans le secteur d'Alaï. En ce qui concerne l'insertion de TEOL, ils redoutent pour beaucoup le passage en sens unique de la rue Joliot-Curie et craignent un report de trafic sur de plus petites voiries. Cette option est aussi perçue comme excluant le secteur de Tassin du projet.

- Tracé avec une station à Libération

Majoritairement, l'option desservant Tassin la Demi-Lune est préférée par les participants malgré les acquisitions foncières qui seront nécessaires. Ce tracé permet de rejoindre les commerces de la commune et de desservir un plus grand nombre de personnes. Un rabattement piéton a été recommandé partant du centre de Tassin vers la ligne TEOL.

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 pensent que malgré un trajet plus court, cette option impactera le milieu bâti du secteur et engorgera davantage Perrache. Elle permet en revanche de rejoindre le centre-ville de Lyon et de se connecter plus rapidement avec le reste du réseau de transports en commun.

- Tracé par la rue Montrochet

Les participants trouvent que l'option par la rue Montrochet est plus intéressante car elle permet de desservir plus de personnes à un coût moindre. L'accessibilité avec les équipements de Confluence (musée, centre commercial etc.) a également été mentionnée comme un avantage. Toutefois, l'insertion dans la zone naturelle de la Balme représente un point négatif. Des questionnements sur l'évacuation des terres excavées, la présence de vestiges archéologiques et de nappes souterraines sont exprimés.

Synthèse des usages actuels, insertion et rabattement vers les nouvelles stations du secteur de Point du jour (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Majoritairement originaires du secteur, les participants ont partagé leur attachement à l'ambiance « vie de quartier » du Point du Jour, dans lequel ils résident et accèdent à différents commerces. Le projet est perçu comme une opportunité pour réaménager l'espace public dans une logique de végétalisation de la place. La volonté de conserver les arbres ainsi que la fontaine existante est revenue à de nombreuses reprises. De nombreux participants souhaitent que les lignes de bus C21, 90, 45 soient maintenues et renforcées, tandis qu'elles sont jugées suffisantes par d'autres. Des cheminements piétons qualitatifs sont également demandés régulièrement pour rejoindre la future station. La place des Compagnons de la Chanson a été proposée comme alternative à la place Bénédicte Teissier pour accueillir la station.



Synthèse des usages actuels, insertion et rabattement vers les nouvelles stations du secteur de Ménival **(l'ensemble des contributions est disponible en annexe)**

Peu de participants présents résidaient dans le secteur Ménival, décrit comme une zone de transit. TEOL est donc perçu comme une opportunité de transformer l'ambiance du quartier. Durant la phase chantier, le souhait est de maintenir les accès au supermarché Auchan ainsi que de créer des cheminements piétons qualitatifs entre les quartiers des Aqueducs et de Ménival.

Synthèse du positionnement de la station Charcot (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Peu de participants avaient un intérêt fort pour la station Charcot. Parmi eux, il n'a pas été relevé de préférence pour l'emplacement de la station TEOL. Charcot/Provinces présenterait l'avantage d'accueillir plus d'habitations et donc un plus grand nombre de personnes à desservir. Tandis que Charcot/Salette offrirait une proximité intéressante avec la clinique médicalisée. Dans les deux cas, il a été demandé de bien travailler les rabattements vers la nouvelle station, notamment en améliorant les cheminements piétons et cyclables et en renforçant la desserte en bus, par le C20 notamment.

Les modalités de concertation

Marie-Hélène Philipona, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

Marie-Hélène Philipona rappelle les grands temps de la concertation préalable ainsi que les moyens pour chacun de contribuer et donner son avis sur le projet.

Enseignements de la soirée

Claire Bouteloup, garante de la concertation

La garante remercie l'ensemble des participants de la réunion. Elle se dit satisfaite d'avoir vu les débats et dialogues se faire au sein des tables rondes, avec des positions plutôt tranchées et bien argumentées de la part des participants. Elle rappelle qu'il est possible de contacter les garants par mail pendant toute la durée de la concertation.

Conclusion

Nadine Georgel, Maire de Lyon 5ème

Elle remercie SYTRAL Mobilités pour son écoute, et affirme partager un certain nombre d'attentes exprimées par les habitants. Elle explique que la prochaine étape consiste à réfléchir à la manière d'accompagner les riverains durant la phase de travaux. Le projet est, pour elle, un projet plus global d'amélioration de la desserte de l'ouest lyonnais, au-delà du 5^{ème} arrondissement.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Il indique que la soirée a été riche en débats. Il rappelle ce qu'il a entendu dans les différentes tables rondes : la volonté d'un parc relais à Alaï ; la restitution de la place du Point du Jour (en précisant que les habitants seront concertés sur ce sujet) ; l'amélioration de la desserte en bus pendant la phase de travaux et à la mise en service de TEOL. Il se dit volontaire afin de répondre à l'enjeu du tram-train, et partisan pour son développement. Il rappelle que le projet est un moyen d'aider les habitants du 5^{ème} et de l'ouest de la Métropole à mieux se déplacer.

- Réelle opportunité de réaliser le projet
- Tracé de TEOL intéressant permettant de plus facilement accéder à Gerland
- Nécessaire moyen de transport efficace pour rejoindre le centre de Lyon
- Inquiétude sur la capacité de TEOL a répondre aux enjeux dans 50 -100 ans
- Préférence pour un autre positionnement de la station Point du Jour (+ près du lycée St Just)

Opportunité du
projet

Option par cours Suchet



Option par rue Montrochet



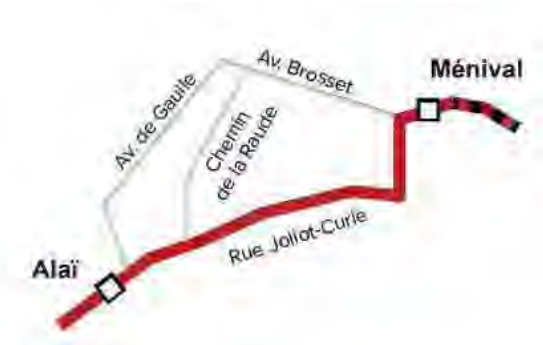
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Plus d'habitants desservis • Plus d'accès ensuite pour Gerland 	<ul style="list-style-type: none"> • Insertion difficile sur cours Charlemagne • Insertion en zone naturelle dans la Balme 	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à bien maintenir les accès de Perrache • Renforcer les rames à la station Montrochet

Tracé à l'ouest

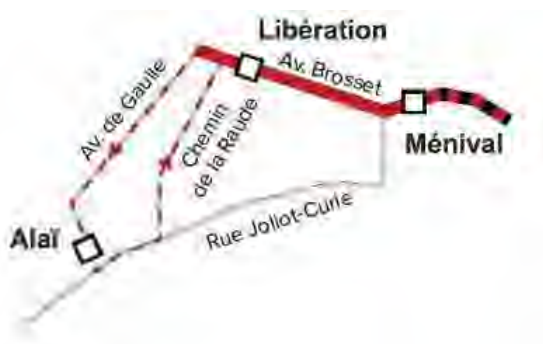
Table n°1

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Difficile insertion dans la voirie Joliot-Curie 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un P+R à Alai
<ul style="list-style-type: none"> Desserte intéressante pour rejoindre les commerces de Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts pour les riverains de Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un P+R à Alai

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Lieu du domicile• Accès commerces• Cœur du quartier	<ul style="list-style-type: none">• Assurer une bonne accessibilité de la station souterraine (prévoir ascenseurs)• Réaménager l'espace de la place Point du Jour en supprimant le parking et en végétalisant	<ul style="list-style-type: none">• Conserver les arbres

Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Garantir un accès piéton sécurisé pour rejoindre la station
- Conserver et renforcer les lignes de bus C21, 90 et 45

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Quartier peu utilisé• Marché très ponctuellement	<ul style="list-style-type: none">• Réaliser des cheminements piétons sécurisés des deux côtés du Stade de Ménival pour rejoindre la station• Réaménager l'espace de la place en supprimant le parking et en végétalisant	<ul style="list-style-type: none">• Le report de trafic du « faux parking relai » de Ménival pendant les travaux

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Prévoir des cheminements piétons sécurisés

Station Charcot

Table n°1

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	Globalement pas concerné par ce secteur		
Charcot / Provinces			

Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Table divisé
- Projet perçu d'une part comme non nécessaire (rapport coût/gain) et le souhait d'un mode lourd (métro)
- Projet perçu d'autre part comme nécessaire avec un maillage pertinent
- Pourquoi ne pas avoir prolongé le métro après Trion ? (saturation dans 10 ans et trajet non direct)
- Suffisant de renforcer les lignes de transports en communs existantes
- Concurrence avec le tram-train

Opportunité du projet

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Plus rapide 	<ul style="list-style-type: none"> Arrivée en milieu bâti Sites archéologiques 	<ul style="list-style-type: none"> Offrir un maillage pour les modes doux
<ul style="list-style-type: none"> Moins couteux Distance moins importante 		<ul style="list-style-type: none"> Offrir un maillage pour les modes doux

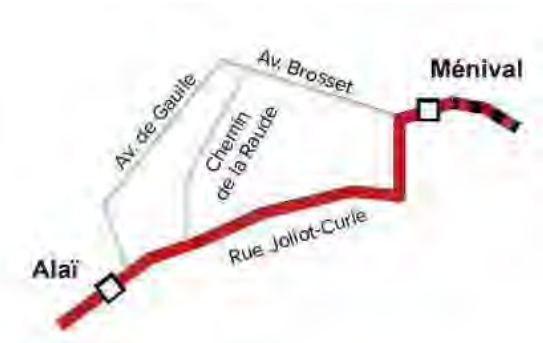
Option par rue Montrochet



Tracé à l'ouest

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Mise à sens unique de la voirie Report du trafic sur les petites rues Impacts sur la circulation automobile (direction ouest) 	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des parcs relais
<ul style="list-style-type: none"> Dessert des commerces Proximité avec le centre ville de Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> Option plus impactante pour Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des parcs relais

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<ul style="list-style-type: none">• Table non unanime sur le choix de la place B. Teissier (moitié pour/ moitié contre)• Proposition de la place des compagnons de la Chanson• Crainte d'un impact sur la végétalisation• Crainte d'impact sur la vie du quartier (marché)• Questionnements sur le traitement des produits d'excavation (volume, évacuation) et circulation des camions• Crainte sur la profondeur de la station (temps supplémentaire pour descendre)	<ul style="list-style-type: none">• Le marché

Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Rabattement en bus et piétons
- Maintenir la desserte des Massues (piéton ou en bus)
- Garder les lignes de bus existantes (direction Croix Rousse, Gorge de Loup, Perrache)

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>	

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

--

Station Charcot

Table n°2

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette			
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">• Proximité des résidences étudiantes• Plus d'habitat		

Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Projet attendu depuis 2000
- Ligne novatrice
- Intérêt d'une desserte à Alai avec un lien avec le tram train
- Prévoir un P+R a Alai pour désengorger celui de Gorge de loup et envisager un P+R à Charcot également
- Intérêt de TEOI si T2 prolongé pour accéder aux équipements (hôpitaux etc.)
- Desserte de Bellecour et Part Dieu serait intéressante

Opportunité du projet

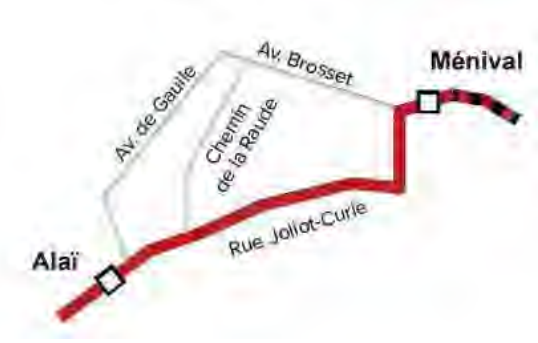

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Interface très forte avec les habitations • Pas d'intérêt d'aller à Suchet 	
<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure desserte de Confluence • Permet d'accéder aux équipements (musée, centre commercial etc.) 		

Option par rue Montrochet



	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alai <> Ménival</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Option plus rapide 	<ul style="list-style-type: none"> Difficulté pour le sens unique sur rue Joliot-Curie Report de flux sur petites rues 	<ul style="list-style-type: none"> Moins concerné par l'option
<p>Tracé Ménival > Libération > Alai</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Préférence des habitants de Joliot-Curie pour cette option 	<ul style="list-style-type: none"> Acquisitions foncières 	

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Kiosque mal placé (penser à un nouveau emplacement) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir une sortie sur la place des compagnons de la chanson (meilleure interconnexion avec la ligne 90 et accès commerces) • Prévoir un P+R vélos • Garder les places de stationnements de la place des compagnons de la chanson 	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts pour les commerçants et les écoles

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Prévoir un P+R vélo sur la place des compagnons de la chanson
- Préserver la ligne 45 et renforcer
- Moins important de préserver le C21 qui aura le même tracé que TEOL

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
		<ul style="list-style-type: none">• Risque pour la pharmacie de Ménival• Le marché le dimanche• Le carrefour Joliot-Curie/Eisenhower

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Créer un lien pour les collégiens des Battières : cheminement piéton ?

Station Charcot

Table n°3

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	Globalement pas concerné par ce secteur, toutefois l'emplacement Charcot/Salette permettrait d'accéder à la clinique		
Charcot / Provinces			

Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Souhait d'un transport lourd pour le territoire
- Projet assez ambitieux mais regret du métro E et questionnements sur le terminus à Jean Macé

Opportunité du
projet



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Plus court • Connexion plus directe avec le métro à Perrache et le train 	<ul style="list-style-type: none"> • T2 ne terminerait plus à Confluence • Engorger Perrache 	<ul style="list-style-type: none"> • Gain de temps • Régularité des fréquences
<ul style="list-style-type: none"> • Plus vite pour aller à Confluence • Argument financier • Moins de nuisances pour le quartier • Désengorger Perrache 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus long pour aller au métro 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas déstabiliser la balme • Envisager de passer à Debourg

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alai <> Ménival</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Tracé plus rapide 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne dessert pas le cœur de Tassin • Sens unique de la rue Joliot-Curie impactera la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Report modal des bus par libération
<p>Tracé Ménival > Libération > Alai</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Desserte plus importante de Tassin • Flux plus libre sur Joliot-Curie 	<ul style="list-style-type: none"> • Flux long pour rejoindre Alai dans les deux sens 	<ul style="list-style-type: none"> • Rabattement piétons à inciter du centre de Tassin via des aménagements

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Bus• Voiture• Piéton• Vélo• Déplacements pour les loisirs• Déplacements pour le travail	<ul style="list-style-type: none">• Ne pas toucher aux arbres de la place• Végétaliser la place• Rabattements et connexion à la station• Plus de développement des commerces	<ul style="list-style-type: none">• Préserver les arbres et espaces verts• Préserver la fontaine• Trouver une solution pour l'ensemble des forains

Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Développer le 45 et le 90 avec plus de fréquence
- Mieux desservir le quartier des aqueducs
- Voie propre pour Gorge de Loup

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Activités MJC • Marché le dimanche • Commerces • Activités de loisirs • Piéton/voitures/vélo/ bus pour aller à Gorge de loup 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les stations vélo • Cheminement piéton qualitatif entre le quartier des aqueducs et Ménival • Bus 65 à améliorer (fréquence, capacité, amplitude horaire) 	<ul style="list-style-type: none"> • Marché de Ménival à maintenir

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

Station Charcot

Table n°4

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">Desservir le complexe hospitalier	<ul style="list-style-type: none">Manque de place pour réaliser une station enterrée	
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">Desservir un quartier et les commerces		<ul style="list-style-type: none">Meilleure connexion avec le bus (amplitude horaire et fréquence)

Quels rabattements vers la station Charcot ?

Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Développer les lignes de bus C20, 49 et 6

- Projet intéressant mais moins que le métro E (+ rentable et + fréquenté)
- Crainte de la cohabitation entre TEOL et les piétons/cyclistes/voitures/tramways existants
- Dégradation de la situation en surface avec l'insertion du tramway
- Ligne permettant de relier le centre ville le soir et en site propre garantissant les temps de parcours
- Projet garantissant la desserte de la presqu'île (reste moins intéressant que ce qui existe déjà à Gorge de loup)
- Questionnement sur la gratuité du réseau

Opportunité du projet

Option par cours Suchet



- Accès plus rapide à la ligne A et à la ligne B

Option par rue Montrochet



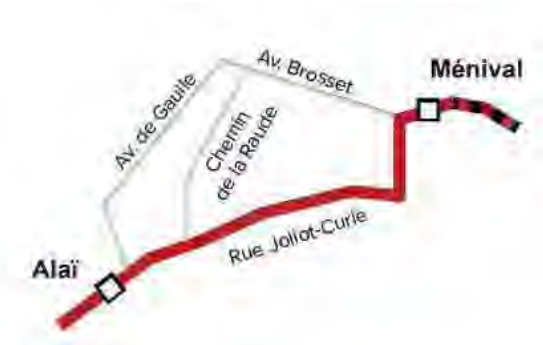
- Dessert confluence

- Temps de parcours plus long pour rejoindre Perrache et d'autres centralités

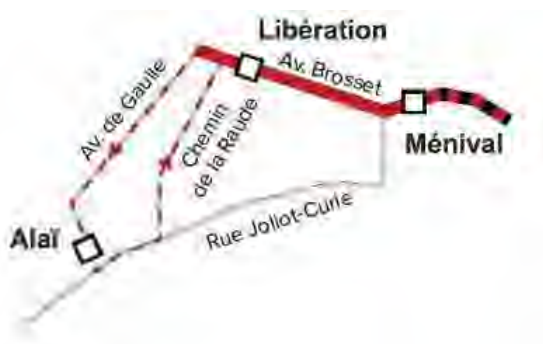
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Accès plus rapide à la ligne A et à la ligne B 		
<ul style="list-style-type: none"> • Dessert confluence 	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours plus long pour rejoindre Perrache et d'autres centralités 	

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Tracé plus direct 	<ul style="list-style-type: none"> Tracé excluant Tassin du projet 	<ul style="list-style-type: none"> limiter l'impact sur la circulation
	<ul style="list-style-type: none"> Rejet du tracé en surface (possibilité de rester en souterrain ?) 	<ul style="list-style-type: none"> limiter l'impact sur la circulation

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Accès bibliothèque et théâtre • Accès aux commerces 	<ul style="list-style-type: none"> • Place Tessier est un bon emplacement (liaison bus, cœur de quartier) • Améliorer les infrastructures vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir la circulation • Restreindre les travaux sur la place

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Améliorer l'accès vélo du secteur de la Favorite via des infrastructures sécurisés (risque vélo présent)

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Peu d'usages dans le secteur par les participants	<ul style="list-style-type: none">• Prendre en compte les voies lyonnaises depuis Hespérides• Prendre en compte la dessertes des Minimés en voies lyonnaises via la rue de Boyer depuis le croisement Hespérides avenue de Ménival	<ul style="list-style-type: none">• Stabilité des terrains• Limiter les nuisances pour les riverains• Préserver au maximum l'école

Quels rabattements vers la station Ménival ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Rabattement principalement en bus
- Prévoir une liaison TEOL avec les lignes de bus

Station Charcot

Table n°5

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">Présence de la clinique		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">Préférence pour cette option au vu de la densité de population		

Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Questionnement sur le surcoût de passer en total souterrain jusqu'à Alaiï
- Insertion difficile sur Ménival-Alaiï (impact circulation)
- Soutien à la réalisation d'un réseau de transport fort
- Favorable à une requalification du carrefour Etoile et des voiries
- Favorable à condition de desservir Perrache et Jean Macé
- Un tout souterrain offrirait une liaison plus rapide avec moins de nuisances
- Volonté de désenclaver l'ouest lyonnais
- Projet permettant une desserte avec plus amplitude horaire large et une fréquence garantie
- Projet doté de sens si continuité TEOL/T2, requalification des voiries, réalisation d'un P+R

Opportunité du projet

Option par cours Suchet



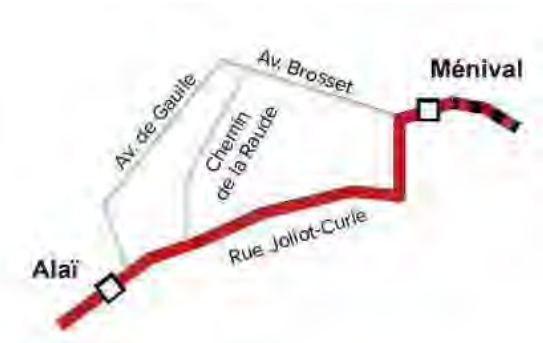
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> T2 ne se raccorde plus à Confluence 	
<ul style="list-style-type: none"> Préférence pour cette option Desservira plus de personnes 		

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Mise en sens unique de la rue Joliot-Curie Mise en sens unique sur Ménival 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un P+R
<ul style="list-style-type: none"> Préférence pour la station Libération Plus de personnes desservis 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en sens unique sur Ménival 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un P+R

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Accès écoles, commerces, marchés	<ul style="list-style-type: none">• Requalification de la place• Prévoir l'installation d'un bar terrasse sur la place « le coin du jour »• Etendre la requalification jusqu'à la place compagnon de la chanson• Replanter les arbres	<ul style="list-style-type: none">• Prévoir un emplacement stratégique des marchés du point du jour et de la Place Schweitzer

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<ul style="list-style-type: none">Mise à sens unique de Ménival	

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Inquiétude sur l'augmentation des tarifs des billets de transport en commun et de la taxe foncière

Station Charcot

Table n°6

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">Dessert la clinique et le centre médicalDessert le lycée Branly	<ul style="list-style-type: none">Situé à 500m de Point du jourDéjà bien desservi par les transports en commun	
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">Plus de personnes desserviCompense le peu d'offre de transport en commun actuel		

Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Temps de parcours pas forcément compétitif pour un coût trop élevé
- Meilleure opportunité de TEOL que l'Anneau des Sciences
- Projet qui dessert Confluence
- Plus intéressant de prévoir des stations plus longues (+ 43m)
- Identification d'un risque d'accident avec l'interface de TEOL dans le milieu urbain

Opportunité du
projet

Option par cours Suchet

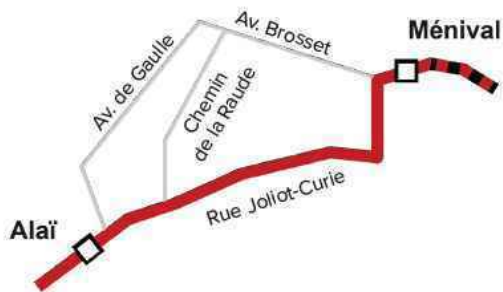


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Temps plus rapide 	<ul style="list-style-type: none"> • T2 ne dessert plus Confluence 	
<ul style="list-style-type: none"> • Proximité de Gerland • Création d'un nouveau pont entre ceux existants • Maintien deux trams à Confluence • Desserte rapide de Confluence depuis Charcot 		<ul style="list-style-type: none"> • Triangle à Montrochet pour connecter Nord ou Sud • Améliorer la priorité au feu sur le cours Charlemagne

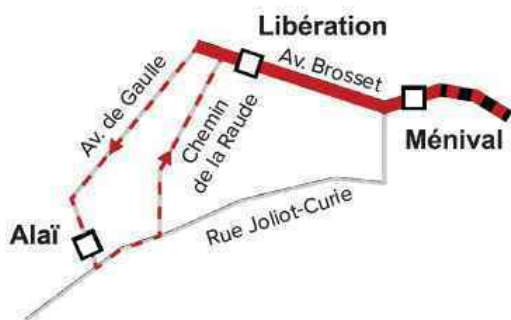
Option par rue Montrochet



Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Sens unique sur Joliot-Curie Giration et bruits aux virages du tramway 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir P+R Partager la voie entre le tramway/bus Penser à une station intermédiaire sur Joliot-Curie
<ul style="list-style-type: none"> Desserte des habitants de Tassin Opportunité de fréquentation importante grâce à cette option 	<ul style="list-style-type: none"> Trajet dissocié sur De Gaulle Besoin d'une étude des deux voies tramway sur Charles de Gaulle (coût, acquisitions foncières etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir P+R Partager la voie entre le tramway/bus

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Accès tranquille et végétalisé• Accès au marché	<ul style="list-style-type: none">• Très bonne opportunité de projet• Risque de stationnement sauvage• Réfléchir à une station Place Compagnons de la chanson• Risque de densification du secteur entraînant une évolution obligatoire du PLU-H	<ul style="list-style-type: none">• Garder l'ambiance de quartier du Point du Jour

Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Prévoir un rabattement ligne forte en bus
- Prévoir un rabattement piéton (ambiance de quartier)
- Questionnements sur le devenir des trottoirs sur F. Genim et Joliot-Curie

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<p>Globalement pas concerné par ce secteur toutefois le nombre de camions pour creuser le tunnelier est un point d'attention relevé pour la phase de chantier</p>	

Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Station Charcot

Table n°7

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">Dessert la clinique et le secteur St Foy		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">Plus proche de St IrénéeDesserte plus au cœur de quartier		<ul style="list-style-type: none">Prévoir un passage à travers des îlots privés à pied

Quels rabattements vers la station Charcot ?

Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Prévoir des cheminements piétons pour accéder aux stations
- Correspondance C20 (élargissement Charcot avec site propre bus)
- Prévoir des aménagements cyclables

- Oui mais à condition d'intégrer un parc relais à Alaiï
- Préférence option B pour conserver le double sens sur la rue Joliot-Curie
- Questionnements sur le devenir du schéma de circulation après l'insertion TEOL
- Question sur l'emport de vélos dans les rames
- Connectivité avec l'augmentation du tram-train

Opportunité du
projet

Option par cours Suchet



- Plus rapide
- Pas de doublon avec T1
- Economie d'argent

- Station en moins
- Impacts sur les immeubles et les voiries

Conditions de réussite

Option par rue Montrochet

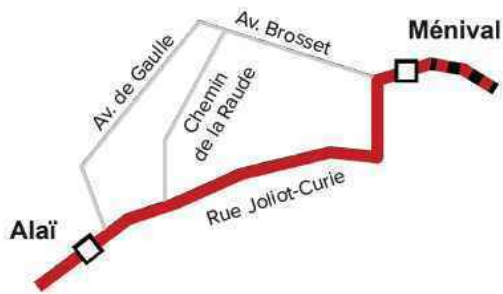


- Option privilégiée par les participants
- Station en plus
- Moins d'impacts sur la circulation et les immeubles
- Permet une connexion avec Gerland

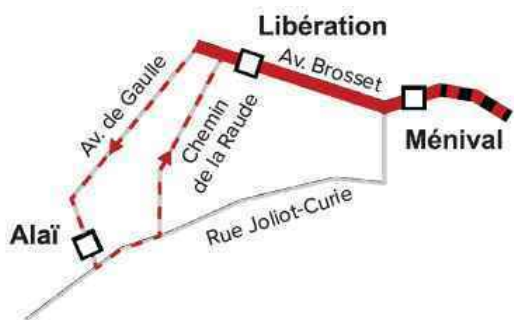
- Temps de trajet plus long
- Option plus chère

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Station en moins • Passage en sens unique de la rue Joliot-Curie 	
<ul style="list-style-type: none"> • Station en plus • 13 000 personnes • Joliot-Curie reste en double sens de circulation 		<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir un P+R • Prolongement futur • Connexion avec le tram-train

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Accès école, commerces, marché, médecins, habitations 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer les enjeux vélos • Maintenir le stationnement • La Place Bénédicte Tessier et la Place Compagnon de la chanson doivent être restituées avec du stationnement et les arbres 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir l'activité commerciale • Gérer les problèmes de stationnement

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Maintenir C21 sur Place Bénédicte Tessier
- Maintenir lignes de bus 46, 45 et 90
- Maintenir toutes les lignes de bus pendant et après les travaux

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Accès habitations• Tertiaire• Circulation automobile pour entrée dans Lyon		<ul style="list-style-type: none">• Maintenir la circulation automobile, notamment au carrefour

Quels rabattements vers la station Ménival ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir le réseau de bus existant

Station Charcot

Table n°8

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Tertiaire (clinique) 	<ul style="list-style-type: none"> Moins d'habitations 	<ul style="list-style-type: none"> Restitution à l'identique avant les travaux
	<ul style="list-style-type: none"> Plus de monde (habitat) 	<ul style="list-style-type: none"> Moins de tertiaire Insertion complexe entraînant des acquisitions foncières 	<ul style="list-style-type: none"> Restitution à l'identique avant les travaux

Charcot / Provinces

Quels rabattements vers la station Charcot ?

Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir le réseau de bus existant

- La station Charcot est opportune car le secteur est mal desservi (bus C20)
- Favorable au projet (mais par défaut car préférence pour le métro E pour le temps de parcours)
- Intéressant pour décharger les bus aujourd'hui très plein (C21)
- Amplitude horaire/fréquence de la ligne intéressant
- Intérêt de prolonger la ligne après Alai

Opportunité du
projet

Option par cours Suchet



- Plus rapide pour rejoindre le centre ville/Bellecour/ Part-Dieu et l'aéroport

Option par rue Montrochet

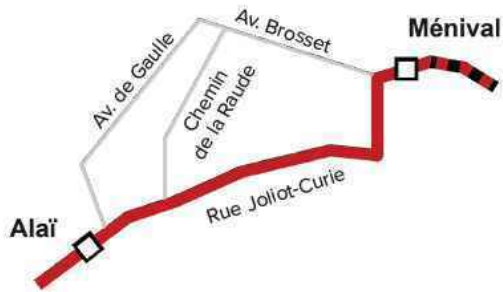


- Intéressant pour la connexion vers le sud (Gerland et Confluence)
- Temps de parcours plus long

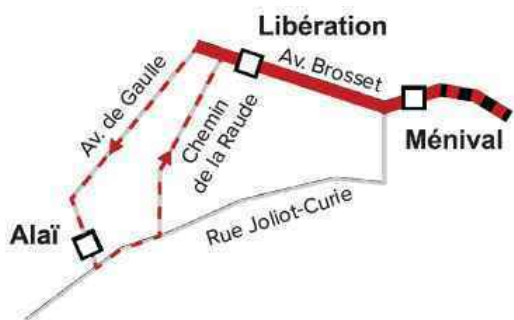
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Plus rapide pour rejoindre le centre ville/Bellecour/ Part-Dieu et l'aéroport 		
<ul style="list-style-type: none"> • Intéressant pour la connexion vers le sud (Gerland et Confluence) 	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours plus long 	

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> Questionnements sur le fonctionnement en sens unique des quartiers Ménival et Joliot-Curie 		<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un P+R à Alai
<ul style="list-style-type: none"> Beaucoup de monde Beaucoup de bus 		<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un P+R à Alai

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Accès marché • Centre de vie avec beaucoup de commerces • Polarité attractive sur un périmètre plus large que depuis le quartier Charcot/Chavril et Boyer/Tassin 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de retrouver des fonctionnalités importantes pour la place • Souhait de retrouver une place identique et végétalisée (stationnement, bassin, arbres, marché) • Réguler les stationnements des trottinettes électriques 	<ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup de personnes âgées dans le secteur • Enjeu de sécurité pour l'école

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Conserver les bus qui vont à Perrache et à Gorge de Loup avec plus de fréquence et d'amplitude

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>	

Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

Empty response area for the questions above.

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none">Bonne desserte de bus (intermodalité avec TEOL)		
	<ul style="list-style-type: none">Plus simple du point de vue financier		

Charcot / Provinces

Quels rabattements vers la station Charcot ?

Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Travailler les dessertes bus des stations
- Conserver les lignes de bus C21, C20, 90 et 45

Opportunité du projet

- La Trémie de Ménival est un gâchis face à l'opportunité de faire le terminus métro à Alai
- Risque de circulation dans Ménival en phase travaux avec une pénalité pour les territoires Est qui se rabattent en véhicules personnels
- Dommage de ne pas sortir sous terre à Alai et de prolonger ensuite
- Risque pour le trafic car l'avenue Charles de Gaulle est très chargé
- Besoin de penser à long terme (vision 50 ans)
- Ligne confortable pour aller à Perrache (travail, tourisme)
- Bus peu efficace notamment en soirée
- Permettra de libérer l'espace public d'Alai congestionné par la voiture
- Améliore la desserte du sud de Lyon 5^{ème}
- Opportunité de diminuer le trafic routier notamment véhicules personnels, prévoir un P+R
- Adapté aux densités du plateau
- Pression foncière moins importante pour le tramway que pour le mode métro
- Prévoir un P+R à Craponne

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Plus rapide notamment vers Part-Dieu 		
<ul style="list-style-type: none"> • Un pont supplémentaire au sud de la presqu'île 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus de temps de parcours • Acquisitions foncières 	

Option par rue Montrochet

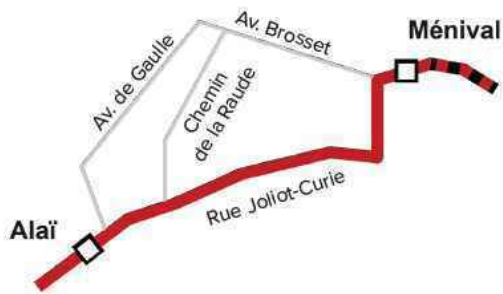


Tracé à l'ouest

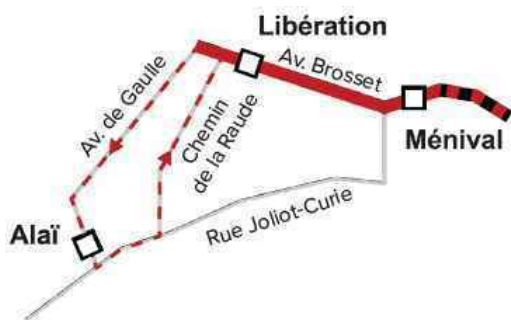
Table n°10

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Requalification de Joliot-Curie • Plus rapide 		
<ul style="list-style-type: none"> • Opportunité de desservir Libération • Plus de monde 	<ul style="list-style-type: none"> • Insertion dans de petites rues • Présence d'un ouvrage SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas Ménival, pas Libération, que station Auchan pour limiter l'effet d'allongement du temps de parcours

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Accès à différentes services (commerces, écoles, médiathèque, théâtre) • Secteur peu plaisant pour les voitures • Présence de parcs 	<ul style="list-style-type: none"> • Accès TEOL aux commerces • L'aménagement de TEOL va réduire l'usage du véhicule personnel • 1^{er} sous-sol doit permettre de traverser les voies (ex : 4 rampes) et si possible le même système à Alaï • Aménagements en surface pour la circulation des modes doux 	

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Quasi exclusivement des modes actifs : piétons et vélos

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none"> • Zone de transit • Accès MJC, école cirque, stade, école Diderot, commerce • Sentiment d'insécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas offrir plus de stationnement • Espace mort avec le tunnel • Bonne accessibilité des modes actifs • Opportunité de changer l'esprit du quartier 	<ul style="list-style-type: none"> • Les résidents de la rue Boyer • Accès à l'Auchan

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

- Prévoir un rabattement alternatif à la voiture mais risque d'usage du parking Auchan

Station Charcot

Table n°10

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<p>Pour les deux emplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Population vieillissante • TEOL redynamisera le quartier 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de desserte d'équipements 	
Charcot / Provinces		<ul style="list-style-type: none"> • Pas de desserte d'équipements 	

Quels rabattements vers la station Charcot ?

Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir la ligne Charcot > Fourvière pour desservir les équipements (conservatoire)

- Questionnements de l'opportunité de TEOL au regard des temps de parcours (C21/TEOL)
- Souhait de répondre aux besoins de déplacements mais avec une ligne forte (métro E)
- Regret de ne pas avoir d'hypothèse bus sur tout le tracé à la place de TEOL

Opportunité du
projet

Option par cours Suchet



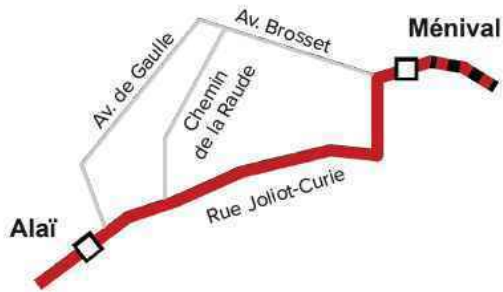
Option par rue Montrochet



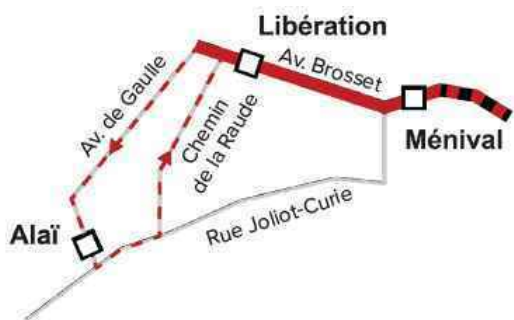
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Thématique non abordé		

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Report de trafic lié à la mise en sens unique de la rue Joliot-Curie 	
<ul style="list-style-type: none"> Dessert Libération Plus de monde 		<ul style="list-style-type: none"> Garder le tracé mais en souterrain

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Accès au marché	<ul style="list-style-type: none">• Maintenir le marché• Ne pas supprimer la vie du quartier• Continuer de développer les offres (commerçants, culture)	<ul style="list-style-type: none">• Maintien des dessertes de bus• Maintien des commerces

Quels rabattements vers la station Point du Jour ? Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Maintenir des lignes de bus à Point du Jour
- Améliorer la desserte de bus

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
	<p>Globalement pas concerné par ce secteur</p>	

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

--

Station Charcot

Table n°11

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	Globalement pas concerné par ce secteur		
Charcot / Provinces			

Quels rabattements vers la station Charcot ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- TEOL n'offre pas de solution pour les résidences rue Joliot Curie et Battières qui vont travailler à St Genis, Ecully...
- Regret que TEOL ne dessert pas la Part-Dieu en direct (contrairement au métro E)
- Préserver le niveau de desserte bus entre les quartiers du 5ème

Opportunité du
projet

Option par cours Suchet



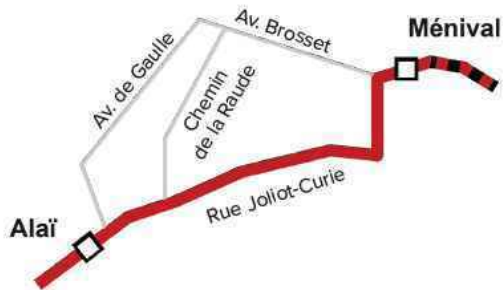
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> • Risques géologique Immeubles quai des Etroits : • Chutes de pierres • fréquences en cas de pluie • Vibrations des trams • Fragilisation des immeubles • Vue sur le tramway • Option plus chère 	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte des tramways sur la presqu'île n'est pas agréable
<ul style="list-style-type: none"> • Desserte du centre commercial en direct pour les habitants quai des étroits • Préserve les habitants • Moins chère que l'autre option 	<ul style="list-style-type: none"> • Gare routière pas suffisamment accessible 	

Option par rue Montrochet

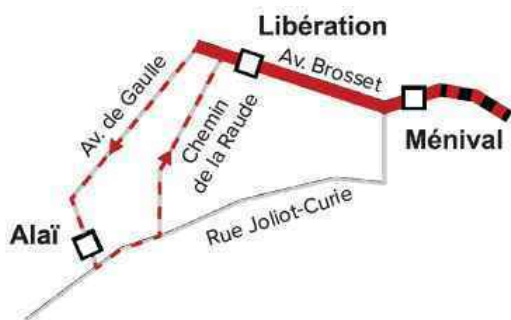


Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<ul style="list-style-type: none"> Impacts pour la circulation des voitures des grands immeubles de Joliot-Curie 	<ul style="list-style-type: none"> Réussir le virage des Battière Préserver les lignes de bus Si option souterraine, plus de problèmes
<ul style="list-style-type: none"> Plus de commerces Plus d'habitants Près du centre de Tassin Moins d'impacts sur Joliot-Curie Plus large que Suchet (surtout sous le pont ferroviaire) 		<ul style="list-style-type: none"> Garantir l'accès pompier rue Brosset Réaliser l'option en souterrain

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<ul style="list-style-type: none">• Accès bus		<ul style="list-style-type: none">• Préserver la circulation des bus• Organiser la circulation des camions de chantier

**Quels rabattements vers la station Point du Jour ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

Empty space for notes or answers.

Quels usages aujourd'hui dans le secteur ?	Quelles conditions de réussite pour l'arrivée d'une station dans le secteur ?	Quels points d'attention et attentes pour la phase chantier dans le secteur ?
<p style="text-align: center;">Globalement pas concerné par ce secteur</p>		

**Quels rabattements vers la station Ménival ?
Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?**

Station Charcot

Table n°12

Charcot / Salette

	Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Charcot / Salette	<ul style="list-style-type: none">Plus proche de la clinique et du laboratoire		
Charcot / Provinces	<ul style="list-style-type: none">Plus près des commerces et des immeublesDessert plus de monde que l'autre option		

Quels rabattements vers la station Charcot ?

Quelles dessertes maintenir / conforter / développer ?

- Avoir plus de desserte de lignes de bus



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 événements 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 Alai, 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 Alai, l'autre prévoit une station supplémentaire, à Libération, entre Ménival et Alai. 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 > Alai) 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 énuméré 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 événements 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.

- 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

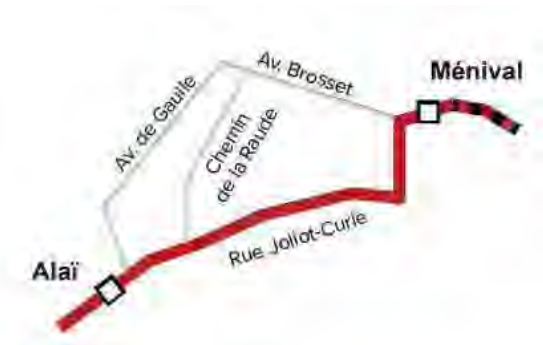
Opportunité du
projet

Tracé à l'ouest

Table n°1

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<ul style="list-style-type: none"> Interface TTOL – TEOL bien performante à Alaiï
<ul style="list-style-type: none"> Desserte de libération importante 		<ul style="list-style-type: none"> Interface TTOL – TEOL bien performante à Alaiï

Tracé direct Alaiï <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alaiï



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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	

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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)

Option par rue Montrochet



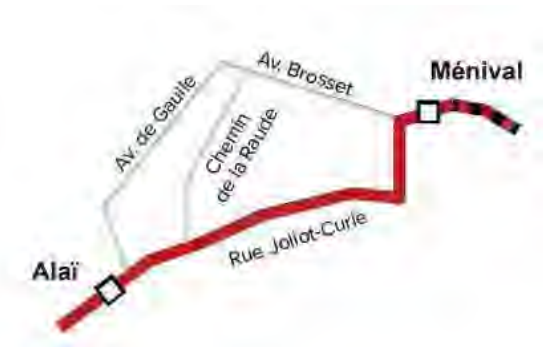
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">• Préserve l'avenir pour le développement du quartier (emplois)• Préserve l'avenir pour un itinéraire futur et éventuel par le pont des Girondins		

Opportunité du projet

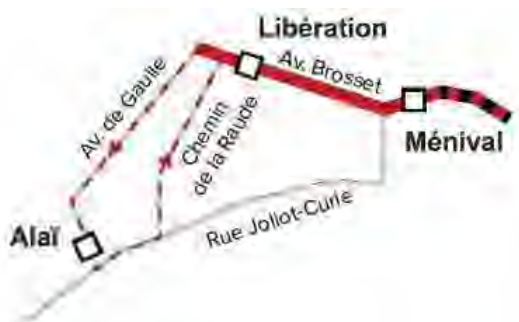
- Projet globalement utile pour les habitants de l'ouest (ex : bureaux à Confluence ; accès centre commercial)
- Permet une desserte de la 1^{ère} couronne
- Opportun pour désengorger la circulation à l'ouest
- Indispensable d'avoir un parc-relai à Alai
- Délai court de réalisation

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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 	
<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 direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<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

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Dynamise Confluence • Avoir un pont qui coupe le quai JJ. Rousseau en deux • Pont permet d'accéder à pied ou à vélo à Confluence • Moins cher • Avantage pour les cyclistes et piétons de l'ouest lyonnais 		
<p>Option privilégiée par les participants</p>		

Opportunité du projet

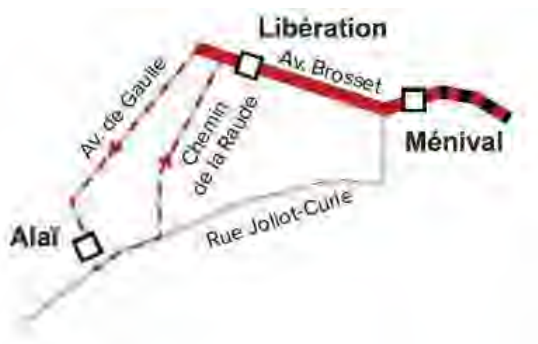
- Pas de plus-value par rapport à Perrache qui existe déjà
- N'apporte rien aux habitants du bas à part des nuisances sonores
- Impact sur la biodiversité de la Balme (faune/flore) et des étangs de Confluence
- Proposition alternative : des navettes électriques
- Pas d'intérêt pour les riverains du quai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

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Tracé direct Alai <> Ménival</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas d'avantage ni d'intérêt pour ceux qui habitent en bas de la balme 		
<p>Tracé Ménival > Libération > Alai</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas d'avantage ni d'intérêt pour ceux qui habitent en bas de la balme 		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<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

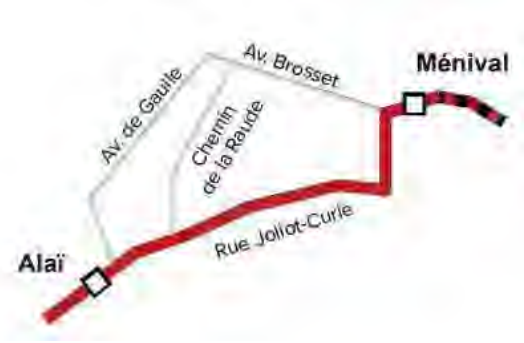
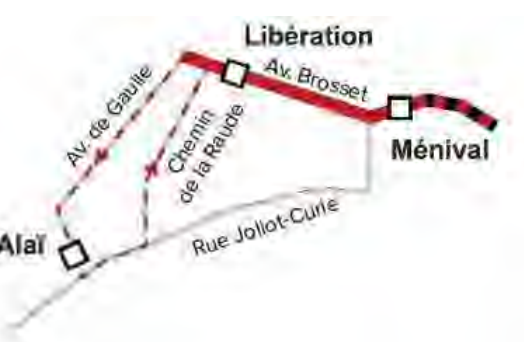
Option par rue Montrochet



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

- 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

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

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">Aucun	<ul style="list-style-type: none">Seule porte de sortie nord du quartierSuperposition des ponts, des passerelles et des usagesAbattage d'arbres centenairesSurcoût de 80 millions (+ supplément avec le pont de chemin de fer)Nuisances sonoresTrafic impacté200 places de stationnement perduesNuisances travaux	

Option par rue Montrochet



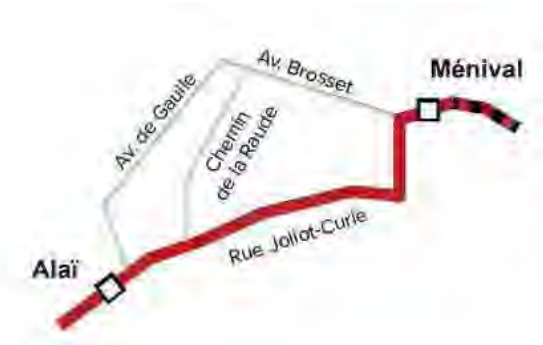
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Moins d'impact sur la circulation pendant la phase travaux • Accès facilité au centre commercial de Confluence • Faible nuisance sonore pour les habitants • Accès à de nouvelles balades grâce à la passerelle • Décalage 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

- Unanimité sur l'opportunité du projet TEOL
- Crainte sur le besoin/coût/risques (une personne parmi les participants)

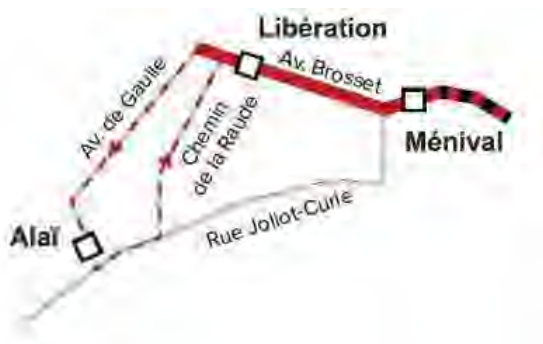
Opportunité du
projet

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

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">Aucun	<ul style="list-style-type: none">Passe à proximité des habitationsCoût plus élevéRaccordement plus difficileRisque de suppression de T2 entre Place des Archives et Conseil Régional	<ul style="list-style-type: none">Etude des Balmes pour la sécurité

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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

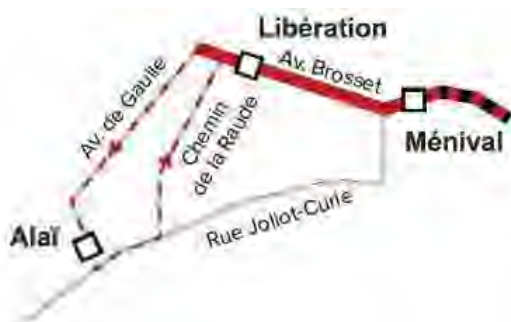
Opportunité du projet

- 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 direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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
<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

Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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 	

Option par rue Montrochet



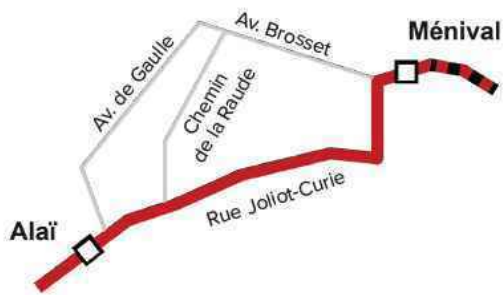
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none">Création d'un passage sécurisé pour les piétons/cyclistes pour rejoindre Confluence	<ul style="list-style-type: none">Destruction irréversible de la Balme des Fontanières et des rives de Saône (Espace Boisé Classé et non une friche)Remise en cause de l'aménagement des rives de SaôneDégradation 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 compensationRallonger la capacité à 300 personnes ne suffira pas à dissiper la saturation

Opportunité du projet

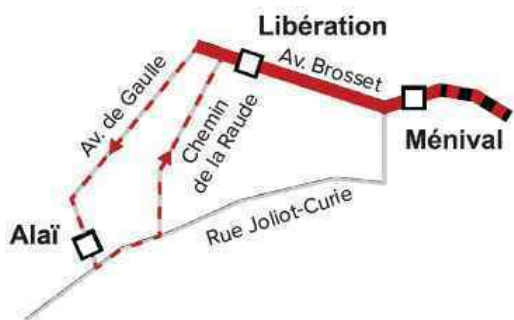
- Intérêt pour un franchissement à pied de la Saône
- Remise en cause de la pertinence de la ligne au regard des bus existants
- Nuisances pour les habitants des quais de la Mulatière
- Questionnements sur la projection à très long terme au sujet du trafic (mode métro pertinent)
- Plus opportun de passer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

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Dessert un nœud dense • Reprend la desserte du métro E 	<ul style="list-style-type: none"> • Passage en sens unique 	

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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 BalmesPrésence d'un monument historique Bellerive	<ul style="list-style-type: none">Réaliser un beau pontMettre en place une traversée piétonne des Balmes

Opportunité du projet

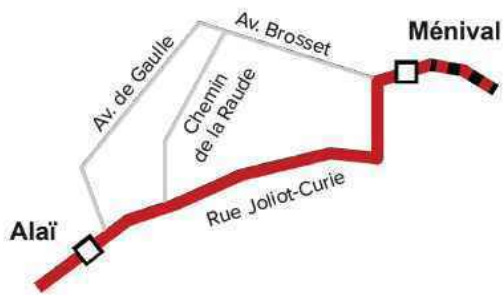
- Aucune plus value pour la desserte en transport en commun pour la Mulatière
- Questionnements sur la conservation de la desserte nord-sud sur le quai JJ. Rousseau
- Questionnements sur la sécurité des murs de soutènement sur le chemin de Fontanières (effondrements, glissements)
- Aspect hydrogéologiques : 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 de perte de l'aspect romantisme du quai JJ. Rousseau (perte esthétique)

Tracé à l'ouest

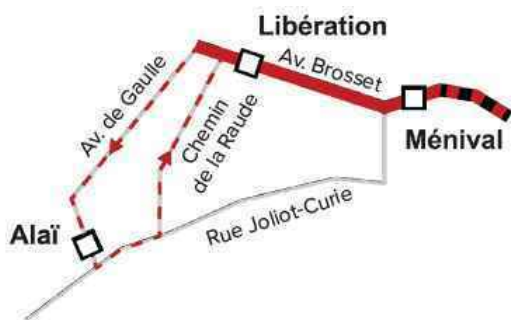
Table n°8

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

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Non rempli par les participants		

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Non rempli par les participants		

Opportunité du projet

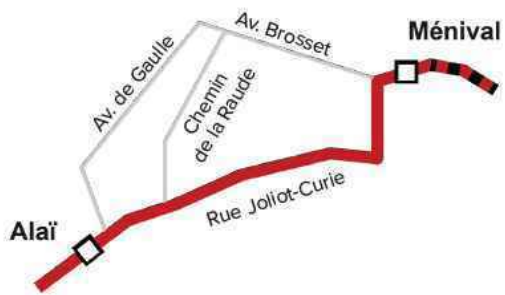
- Le projet est une opportunité pour les territoires de l'Ouest Lyonnais
- Le mode proposé (tramway) va engendrer des nuisances et la dégradation des Quais de la Saône et de la Balme (sonores, visuelles, olfactives)
- La concertation relative au réaménagement du Quai JJ Rousseau (janvier/mars 2023) n'était 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

Tracé à l'ouest

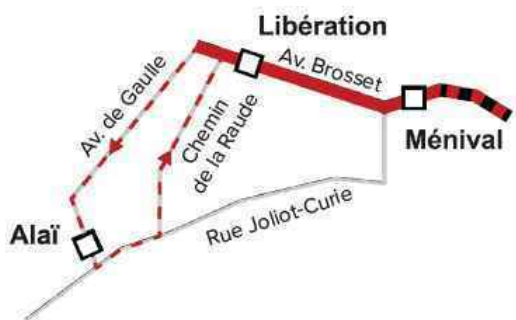
Table n°9

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Pas concerné selon les participants</p>		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<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

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

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<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 Sône 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

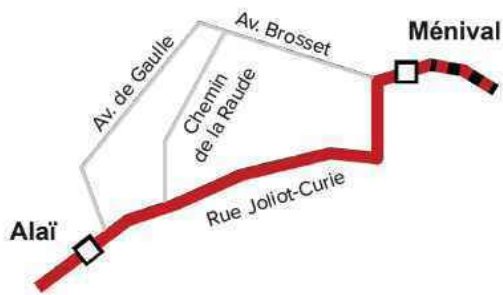
- Opportunité de créer une liaison vers l'ouest
- Questionnements sur la différence de capacité entre le mode métro et le mode tramway
- Pour les habitants de la Mulatière :
 - Négatif : pas de bénéfice, pas de station, pas de baisse de la circulation, fragilité des balmes, bruit, impact patrimonial
 - Positif : possibilité de traverser à pied ou en vélo la Sône, 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

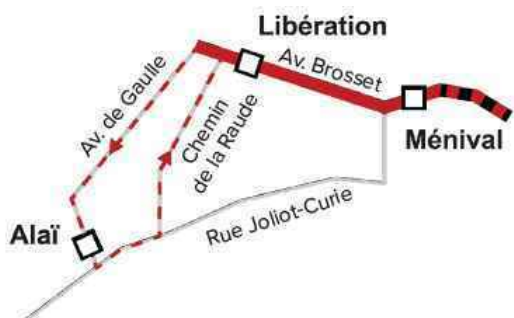
Table n°10

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 direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
Aucun intérêt pour tous les participants		

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

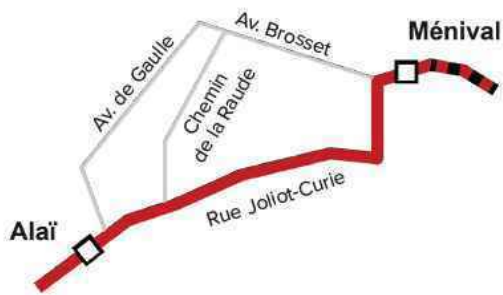
- Pas d'opportunité du projet : pas de desserte avec une station sur le quai JJ. Rousseau
- Projet inopportun pour le secteur de Confluence : nouvelle grosse infrastructure, dégradation des bords de Saône avec des nuisances sonores, destruction Balmes et biodiversité
- Rupture de charge de T2 à Jean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

Tracé à l'ouest

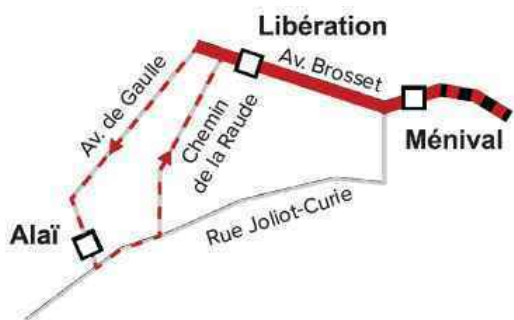
Table n°11

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Pas concerné selon les participants</p>		

Tracé direct Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



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

Option par rue Montrochet



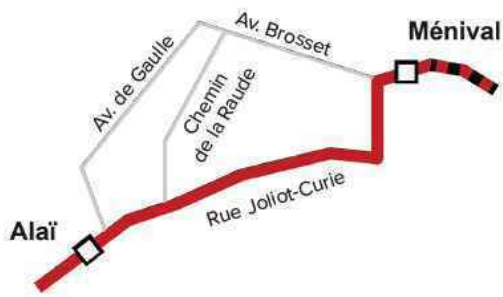
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements des quais intéressants 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur la Balme • Impact visuel de la nouvelle passerelle • Risques liés aux abattages d'arbres • Impact sur la biodiversité • Impact bruit 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

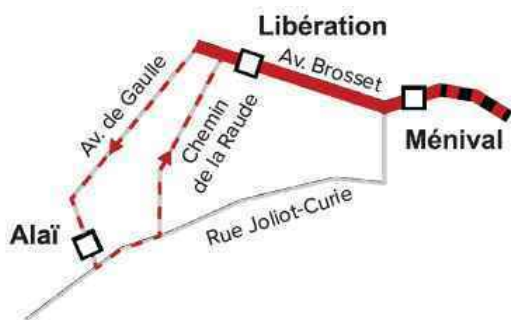
- Habitants de la Mulatière et de Lyon 2 : intéressés par la passerelle mode doux
- En attente du projet d'aménagement du quai JJ Rousseau
- Habitants de Lyon 2 ne vont pas utiliser le tramway
- Evocation du métro E : a budget illimité, ce mode aurait été mieux mais investissements trop élevés
- Prolongement 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

Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<p data-bbox="741 893 2529 1151">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 Alai <> Ménival



Tracé Ménival > Libération > Alai



Option par cours Suchet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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>Option rejetée par les participants</p>		

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<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

Option par rue Montrochet



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
		<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



Compte rendu du Stand mobile de Sainte-Foy-lès- Lyon

Le 9 novembre 2023, de 16h à 19h
Place Saint-Luc, devant le supermarché
Sainte-Foy-lès-Lyon

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : jeudi 9 novembre 2023, de 16h à 19h

Nombre de participants : environ 120

Contributions dans le registre de concertation : 20

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- Séverine LARDELLIER-NESME,
- Marie-Hélène PHILIPONA,
- Rachel LOISEAU,
- Sarah EMMELIN,
- Sonia TURMEL,
- Maéva WANE,
- Inès KISMOUNE,
- Tom NASR.

Garant de la CNDP :

- Jacques FINETTI

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile de Sainte-Foy-lès-Lyon s'est déroulé place Saint-Luc, devant le supermarché, à l'angle de la place et du boulevard des Provinces.

Le stand a connu une affluence soutenue tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et avec un des garants désignés par la Commission nationale du débat public.

L'opportunité du projet

Si toutes les personnes rencontrées n'avaient pas connaissance du projet en arrivant sur le stand, la plupart ont spontanément évoqué deux projets emblématiques de l'ouest de la Métropole abandonnés en 2022 :

- **La ligne de transport par câble Francheville <> Lyon, dont l'opportunité a été largement remise en cause. Les personnes rencontrées qui évoquaient ce projet le faisaient pour saluer TEOL comme solution alternative plus satisfaisante pour desservir Sainte-Foy-lès-Lyon ;**
- **Le projet de métro E, cité par quelques habitants comme une solution plus intéressante à très long terme car plus capacitaire et plus rapide pour rejoindre le cœur de la Métropole.**

L'opportunité des dessertes

Parmi les participants, les avis étaient partagés quant au choix entre l'option Montrochet et l'option Suchet. Si certains préfèrent Montrochet pour rejoindre la Confluence et Gerland plus facilement, d'autres mettent en avant Suchet pour le gain de temps vers d'autres centralités que le sud de la Presqu'île.

Pour la desserte de Tassin la Demi-Lune, peu de préférences entre les options ont été exprimés, la plupart des personnes rencontrées ne s'y rendant pas régulièrement.

L'emplacement de la station Charcot : deux emplacements intéressants, avec une légère préférence pour Provinces

Les participants interrogés sur leur emplacement favoris pour la station Charcot ont rarement émis un avis tranché en faveur de l'un ou l'autre. Si Charcot-Salette suscite un intérêt évident pour la desserte des établissements de santé, des craintes sur le devenir du square ont été exprimées. Les participants déclarant habiter aux Provinces ont émis une nette préférence pour la station Charcot-Provinces, soulignant que ce secteur comportait plus d'usagers des transports en commun que l'autre secteur, moins dense et dont les visiteurs ne seraient pas usagers des transports en commun. A cette occasion, des participants se sont interrogés sur les impacts que cela aurait sur la station-service actuelle.

Certains participants ont formulé des interrogations sur le choix de ne pas retenir la place Saint-Luc comme emplacement, sans qu'une préférence « pour ou contre » ne se dégage.

Un attachement aux lignes de bus qui desservent aujourd'hui le secteur

Une part importante des personnes rencontrées ont déclaré être des usagers fréquents des bus qui desservent le secteur. S'ils saluent la diversité des lignes de bus ainsi que la rapidité de ceux qui

empruntent la montée de Choulans pour rejoindre Lyon, ils regrettent leur faible fréquence en soirée, les weekends et les jours fériés.

Certains ont notamment demandé une augmentation de la fréquence des lignes de bus actuelles et notamment de préserver la ligne C20.

Des interrogations sur le tracé précis du tunnel

Des riverains du parc du Brûlet ont fait part de leur inquiétude vis-à-vis d'un éventuel tracé du tunnel de TEOL sous ce parc auquel ils ont déclaré être attachés, visible sur la carte synoptique du projet.

Notamment, des craintes ont été exprimées sur l'effet que le creusement du tunnel pourrait avoir sur les racines des arbres remarquables.

D'autres participants ont demandé si la profondeur du tunnel était suffisante pour garantir l'absence de vibration en surface et dans les habitations au passage des rames.

Enfin, si les sondages géotechniques réalisés à Sainte-Foy-lès-Lyon ont été remarqués par de nombreux habitants, certains participants ont insisté sur la nécessité d'apporter une attention particulière à la solidité des sous-sols de la balme.

Stationnement et circulation

Le stationnement autour de la station Charcot a été évoqué par quelques participants qui soulignaient la difficulté de trouver actuellement de la place dans le quartier. Ceux-ci demandaient si les places supprimées pendant le chantier seraient restituées une fois celui-ci terminé.

Si les conditions de circulation dans le secteur Charcot ont très peu été évoquées, certains participants ont déclaré craindre une congestion totale dans le bas de la rue Joliot-Curie, à Tassin la Demi-Lune, si celle-ci passait en sens unique.





Compte rendu du Stand mobile de Lyon 7^e

Le 15 novembre 2023, de 8h30 à 12h
Place Jean Macé
Lyon 7^e

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : mercredi 15 novembre 2023, de 8h30 à 12h

Nombre de participants : environ 65

Contributions dans le registre de concertation : 8

Elus :

- **Fanny DUBOT, Maire de Lyon 7e**
- **Vincent MONOT, Vice-Président SYTRAL Mobilités, Conseiller métropolitain et Conseiller du 7ème arrondissement**

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Séverine LARDELLIER-NESME**
- **Marie-Hélène PHILIPONA**
- **Rachel LOISEAU**
- **Sonia TURMEL**
- **Coline GREGOIRE**

Garant de la CNDP :

- **Jacques FINETTI**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile de Lyon 7^e s'est déroulé place Jean Macé, durant le marché hebdomadaire du mercredi matin.

Le stand a connu une affluence modérée mais continue tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec les élus de Lyon 7^e et de SYTRAL Mobilités, les équipes de SYTRAL Mobilités et avec un des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

L'opportunité du projet

Parmi les personnes rencontrées, environ une moitié n'avait pas du tout connaissance du projet, l'autre moitié en avait une connaissance partielle. Seuls quelques participants savaient exactement de quoi il s'agissait.

Dans un certain nombre d'échanges, l'abandon du Métro E a été évoqué à regret. En effet, pour certains habitants, cette solution offrait une meilleure desserte (notamment en desservant Bellecour) et permettait des temps de parcours plus sûrs et plus rapides.

Malgré cela, un certain nombre de personnes s'est montré intéressé, voire très intéressé par le projet TEOL, qui permet une desserte de l'ouest lyonnais, aujourd'hui difficilement accessible en transports en commun.

L'opportunité des dessertes

Les personnes rencontrées étaient, du fait de la localisation du stand, plus intéressées par les dessertes de la presqu'île que de l'ouest lyonnais pour lesquelles une très grande majorité ne se sentait pas concernée. Parmi celles qui se sont prononcées sur les options à l'ouest, l'option directe (par la rue Joliot-Curie) est ressortie comme privilégiée, notamment en raison d'un temps de parcours plus court. Concernant le tracé à l'est, c'est l'option par la rue Montrochet qui semble la plus appréciée, notamment pour la desserte du centre commercial Confluence. En revanche, durant les échanges, est notamment remontée la nécessité de ne pas supprimer l'offre de service actuelle sur T2 qui permet une desserte directe de Confluence, attendue pendant de nombreuses années.

Le franchissement de la Saône

Un sujet est régulièrement revenu lors des échanges : la création d'un nouveau pont pour franchir la Saône. Les participants se questionnaient notamment sur sa localisation, sa programmation et sur des aspects plus techniques (hauteurs, longueurs, etc.). Certains participants voient dans la création de ce nouveau pont l'opportunité de franchir la Saône à pied ou à vélo plus au sud que ce qu'il est possible de faire actuellement.

Des points de vigilance sur le secteur Jean Macé

Concernant l'arrivée de TEOL sur le secteur Jean Macé, cela a soulevé quelques questionnements et inquiétudes, notamment concernant l'engorgement du secteur, déjà bien desservi par les transports en commun. Le bruit est également source d'inquiétude car le projet de tramway est considéré comme plus impactant que le projet de métro.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- La circulation automobile dans le secteur, très dense aux heures de point qui entraîne des congestions importantes
- Les flux sur la place, devenus de plus en plus dangereux, en raison de la multiplicité des usages qui s'y rencontre (bus, voitures, vélos, etc.)
- Le stationnement, qui doit être maintenu car il est souvent insuffisant pour des besoin spécifiques (livraisons, déménagement, etc.)
- Les fréquences des bus, insuffisants en soirée et qui s'arrêtent trop tôt





Compte rendu du Stand mobile de Tassin la Demi- Lune

Le 24 novembre 2023, de 8h30 à 12h
Promenade des Tuileries
Tassin la Demi-Lune

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : Vendredi 24 novembre 2023, de 8h30 à 12h

Nombre de participants : environ 150

Contributions dans le registre de concertation : 93

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Séverine LARDELLIER-NESME**
- **Rachel LOISEAU**
- **Sarah EMMELIN**
- **Maeva WANE**
- **Jeremie SIMON**
- **Coline GREGOIRE**
- **Ines KISMOUNE**

Garant de la CNDP :

- **Jean-Luc CAMPAGNE**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile de Tassin la Demi-Lune s'est déroulé promenade des Tuileries, durant le marché hebdomadaire du vendredi matin.

Le stand a connu une forte affluence tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et avec un des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

L'opportunité du projet

Parmi les personnes rencontrées, environ une moitié connaissaient très bien le projet, l'autre moitié en avait une connaissance partielle. Seuls quelques participants n'avaient aucune connaissance du projet. Dans une grande partie des échanges, l'abandon du Métro E a été évoqué (voir ci-après). Malgré cela, un certain nombre de personnes s'est montré intéressé, voire très intéressé par le projet TEOL, qui permet une desserte de l'ouest lyonnais aujourd'hui difficilement accessible en transports en commun.

Abandon du métro E

Dans un grand nombre d'échanges, l'abandon du Métro E a été évoqué avec beaucoup de regrets. En effet, pour certains habitants cette solution offrait une meilleure desserte et permettait des temps de parcours plus sûrs, plus rapides et sans nuisances pour les habitants des communes concernées. Une partie des participants regrettent cette décision. Parmi eux, certains avaient participé à la concertation de 2019 sur le métro. Aussi, quelques participants ont fait savoir qu'ils ne savaient pas si cette fois leur avis seraient pris en compte. Certains ajoutent que le coût des études préalables de projets qui sont ensuite abandonnés devrait être investi autrement. Malgré la déception, une partie des participants affirment préférer le projet TEOL au projet du transport par câble proposé en 2022.

L'opportunité des dessertes à l'ouest

Les personnes rencontrées étaient, du fait de la localisation du stand, plus intéressées par les options de dessertes à l'ouest. L'option avec un arrêt à Libération semble être privilégiée par certains habitants. Cette option permet de desservir toute une partie de Tassin la Demi-Lune qui ne possède pas d'infrastructures de transport suffisante aujourd'hui. Néanmoins, certains participants préfèrent l'option A, passant par la rue Joliot Curie puisque cette rue leur semble mieux dimensionnée pour laisser passer un tramway. Un grand nombre de participants regrettent que la partie Ménival<>Alaï ne soit pas enterrée, qu'elle que soit l'option.

Station à Libération

Deux visions différentes ont émergé lors des échanges. Une partie des participants ne souhaitent pas avoir de station à Libération pour gagner du temps sur le tracé global. Une autre partie des participants souhaitent avoir une station à Libération pour desservir une autre partie de Tassin la Demi-Lune, qui n'est aujourd'hui que trop peu desservie par les bus.

Les options de tracé à l'est

Les options de tracé à l'est ont été évoquées dans les échanges. L'option passant par le cours Suchet est privilégiée par une partie des participants afin de gagner du temps pour rejoindre le centre-ville. D'autres participants préfèrent une desserte via la Confluence afin de rejoindre le centre commercial et l'Hôtel de Région. Ainsi, le cas des options de tracé à l'est, les participants n'ont pas donné d'avis tranché.

Inquiétudes de la rue Joliot Curie et l'avenue Charles de Gaulle

Une grande partie des participants s'est montrée inquiète concernant les travaux et la circulation sur la rue Joliot Curie. Aussi, la reconfiguration des sens de circulation sur la rue semble très compliquée pour les riverains, et pour la circulation routière générale. De même pour l'avenue Charles de Gaulle : cette avenue ne semble pas adéquate pour réaliser un projet de tramway en surface. Selon certains participants, cette avenue est très empruntée notamment par les poids lourds, aussi s'interrogent-ils sur une réduction de la voirie au profit du tramway. De manière générale les participants préféreraient un tracé sous-terrain.

Inquiétudes sur le chemin de la Raude

Certains participants ont exprimé des inquiétudes concernant les nuisances et les travaux sur le chemin de la Raude. Certains craignent que les riverains subissent un préjudice notable avec le passage du tramway et notamment une baisse de la valeur de leurs biens.

Sécurité et incivilités

Certains participants ont exprimé des inquiétudes sur un projet de tramway à Tassin la Demi-Lune. Ils craignent de voir apparaître des problèmes liés à l'insécurité dans leur commune. C'est aussi pour cela que certaines personnes ne souhaitent pas avoir de tramway ni de métro, afin de préserver le calme de la commune.

P+R à Alai

Les participants affirment qu'il est nécessaire de se doter d'un P+R à Alai afin de permettre aux habitants des communes environnantes d'emprunter TEOL. Ils mentionnent notamment l'attention qu'il faut porter aux habitants de Craponne et Saint-Genis-les-Ollières.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- **Un problème de fréquence des bus, et une amplitude horaire trop faible sur la commune de Tassin la Demi-Lune**
- **Pas assez de couloirs de bus**









Compte rendu du stand de proximité de Craponne

Le 25 novembre 2023, de 8h30 à 12h30
Place André Marie
Craponne

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : samedi 25 novembre 2023, de 8h30 à 12h30

Nombre de participants : environ 150

Contributions dans le registre de concertation : 45

Elus :

- **Vincent MONOT, Vice-Président SYTRAL Mobilités, Conseiller métropolitain**
-

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Séverine LARDELLIER-NESME**
- **Marie-Hélène PHILIPONA**
- **Sonia TURMEL**
- **Céline BOIVIN**

Garant de la CNDP :

- **Claire BOUTELOUP**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand de proximité de Craponne s'est déroulé place André Marie à Craponne, durant le marché hebdomadaire du samedi matin. Les participants rencontrés venaient majoritairement de Craponne et des territoires voisins : Saint-Genis-les-Ollières, Brindas, Francheville, Vaugneray, Messimy, Grézieu-la-Varenne...

Le stand a connu une forte affluence en continu tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec l'élu présent et les représentants de SYTRAL Mobilités ainsi qu'avec une des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public, Mme Claire Bouteloup. Au regard de l'intérêt des visiteurs, les échanges ont démarré 30 minutes plus tôt et se sont achevés 30 minutes après la période initialement prévue pour le stand (9h à 12h).

L'opportunité du projet

Parmi les personnes rencontrées, environ une moitié n'avait pas du tout connaissance du projet, l'autre moitié en avait une connaissance partielle et quelques participants savaient exactement de quoi il s'agissait.

Un certain nombre de personnes se sont exprimées sur l'opportunité du projet. Un grand nombre de personnes s'est montré intéressé, voire très intéressé par le projet TEOL car il permettrait de proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et garantir des temps de parcours pour rejoindre le centre de Lyon. Elles ont estimé que cela permettrait de bien compléter l'offre de bus qui permet un rabattement direct vers Gorge de Loup, au Métro D. A ce sujet, certaines personnes ont évoqué la nécessité de ne pas dégrader l'offre vers Gorge de Loup si TEOL se fait.

D'autres personnes se sont prononcées contre le projet TEOL, notamment en raison du mode tramway, qu'ils jugent inadapté au territoire. En effet, dans un certain nombre d'échanges, l'abandon du Métro E a été évoqué à regret. Pour certains habitants, cette solution offrait une meilleure desserte et portait vraiment l'image d'un mode lourd qui répondrait aux besoins du développement de l'ouest lyonnais. D'autres personnes se sont exprimées contre le projet TEOL du fait de son impact sur la circulation.

Pour un grand nombre de participants, l'opportunité n'est cependant pas un enjeu et il y a une véritable attente pour que le projet se réalise dans les meilleurs délais.

L'opportunité des dessertes et un prolongement vers Craponne

Les personnes rencontrées étaient, du fait de la localisation du stand, souvent intéressées par un prolongement vers Craponne ou pour intégrer une vision des rabattements notamment en bus ou via des parking-relais depuis l'ouest de l'agglomération vers TEOL.

Les avis exprimés sur les options ont été multiples sans qu'un scénario se dégage de façon préférentielle : certains souhaitent une desserte fine du territoire à Tassin avec la station Libération et favorisent donc l'option B, d'autres un tracé plus direct pour gagner en temps de transport, en faveur de l'option A.

Quelques participants présents sur ce stand étaient des habitants de Tassin et ont exprimé leur opposition au passage en surface du tramway sur leur territoire, considérant qu'il apporterait trop de contraintes (circulation difficile, acquisitions foncières notamment), et de nuisances (bruit notamment).

Le P+R

Le sujet de la création d'un ou plusieurs parc-relais en lien avec TEOL est revenu très fréquemment dans les échanges. L'objectif est de permettre aux personnes venant d'un territoire peu dense d'emprunter TEOL en utilisant l'automobile comme mode de rabattement. Les habitants de Craponne et ceux des communes environnantes comme Saint-Genis-les-Ollières, Brindas, Vaugneray, Grézieu-la-Varenne font du P+R une des conditions de réussite et de succès de TEOL. Il est attendu que le P+R puisse être suffisamment dimensionné, accessible 7 jours sur 7 et également pour des personnes qui ne seraient pas titulaire d'un abonnement mensuel pour faciliter le report vers les transports publics. Certains participants se sont montrés intéressés par les modalités de rabattement dédiées aux cycles et sur la sécurisation des stationnements.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- La circulation des lignes de bus actuelles et leur fréquence comme sur le C24 express qui après Tassin n'est plus express, le manque de desserte fine le soir et le weekend, ...
- Un titre de transport unique entre SNCF et TCL est également une demande
- Le besoin d'améliorer dès maintenant les fréquences pour plus de confort, de renforcer les amplitudes horaires y compris sur les territoires plus à l'est de Craponne
- La desserte Saint Genis les Ollières par le 72 n'est pas optimale à cause de la saturation de la ligne







Compte rendu du stand mobile de Francheville

Le 30 novembre 2023, de 16h à 19h
Galerie commerçante de Francheville
Avenue Chater
69340 Francheville

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : Jeudi 30 novembre 2023, de 16h à 19h

Nombre de participants : environ 50-60

Contributions dans le registre de concertation : 20

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **SéverineLARDELLIER-NESME**
- **SoniaTURMEL**
- **RachelLOISEAU**
- **MaevaWANE**
- **ColineGREGOIRE**
- **InesKISMOUNE**

Garant de la CNDP :

- **Jacques Finetti**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile de Francheville s'est déroulé dans la galerie commerçante de Francheville.

Le stand a connu une affluence moyenne tout au long de sa tenue. Du fait du lieu et de l'horaire du stand, les profils des participants étaient très variés : personnes retraitées, jeunes actifs, familles avec enfants. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités, Emilie Mammari élue de Francheville et l'un des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public, M. Jacques Finetti.

L'opportunité du projet

L'emplacement du stand a permis de rencontrer des personnes venues de tout l'ouest Lyonnais, pas uniquement Francheville. Parmi les personnes rencontrées, environ un quart connaissaient bien le projet, le reste avait une idée vague du projet ou n'en n'avait aucune connaissance. Un certain nombre de personnes s'est montré intéressé par le projet TEOL, qui permet une desserte de l'ouest lyonnais aujourd'hui difficilement accessible en transports en commun. Certains participants pensent que le projet TEOL est intéressant pour désenclaver une partie de l'ouest lyonnais.

Abandon du métro E

Dans un certain nombre d'échanges, l'abandon du Métro E a été évoqué. En effet, pour certains habitants cette solution offrait une meilleure desserte et permettait des temps de parcours plus sûrs et plus rapides. Certains participants n'avaient jamais entendu parler du projet du métro E.

L'opportunité des dessertes à l'ouest

Pour les habitants de Francheville, TEOL permettra de proposer une option supplémentaire de desserte. La plupart des personnes rencontrées se rendent à Lyon avec le tram-train, ou le métro B à Oullins. Ainsi, TEOL sera une option supplémentaire mais pas indispensable pour eux.

Les options de tracé à l'est

Les options de tracé à l'est ont été évoquées dans les échanges. L'option passant par le cours Suchet est privilégiée par une partie des participants afin de gagner du temps pour rejoindre le centre-ville. D'autres participants préfèrent une desserte via la Confluence afin de rejoindre le centre commercial et l'Hôtel de Région. Ainsi, sur les options de tracé à l'est, les participants n'ont pas donné d'avis tranché.

Inquiétudes concernant les travaux

Certains participants habitant le 5^{ème} arrondissement de Lyon ont exprimé une inquiétude concernant les nombreux travaux qui auront lieu avec l'arrivée de TEOL. Ils craignent des vibrations importantes avec le passage d'un tramway souterrain. D'autres craignent un encombrement lié à la construction du terminus à Alai.

P+R à Alai

Une grande partie des participants affirment qu'il est absolument nécessaire de se doter d'un P+R à Alai afin de permettre aux habitants des communes environnantes d'emprunter TEOL. Il faut que les habitants puissent poser leur voiture pour ensuite emprunter le tramway

Vélos dans le tramway

Certains participants souhaiteraient pouvoir mettre leurs vélos dans le tramway, même en heure de pointe. Cela permet une multimodalité pour les habitants des communes avoisinantes de TEOL.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- Un problème de fréquence des bus, et une amplitude horaire trop faible
- Pas assez de bus aux heures de pointe
- Les conducteurs de bus ont une conduite parfois dangereuse
- Problème avec l'application TCL, qui n'affiche pas les bons horaires
- Certaines pistes cyclables sont dangereuses











Compte rendu du stand mobile du lycée Edouard Branly

Le 05 décembre 2023, de 11h à 14h
Hall du lycée Branly
25 rue de Tourvielle
69005 Lyon

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : Mardi 5 décembre, de 11h à 14h

Nombre de participants : environ 90

Contributions dans le registre de concertation : 30

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Marie-Hélène PHILIPONA**
- **Maëva WANE**
- **Ines KISMOUNE**
- **Tom NASR**

Garant de la CNDP :

- **Jacques FINETTI**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile s'est déroulé dans le hall du lycée Edouard Branly et a constitué un temps d'échange dédié aux élèves, étudiants, personnels et enseignants.

Le stand a connu une affluence fluctuante, avec des pics de fréquentation importants entre les cours et les créneaux de restauration, tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et l'un des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

La connaissance du projet

La localisation du stand particulièrement dans ce lycée a permis aux équipes de SYTRAL Mobilités de rencontrer des personnes venues de toute la métropole lyonnaise et au-delà. Certains élèves habitent dans le périmètre de TEOL ou à Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Lyon 9^{ème}, Craponne ou encore Ecully...etc. D'autres habitent à Villefranche-sur-Saône ou à Villefontaine.

L'opportunité du projet

Parmi les personnes rencontrées, un quart avait déjà entendu parler du projet et le reste l'a découvert sur le stand. Un grand nombre de participants se sont montrés favorables au projet TEOL, qu'ils perçoivent comme un moyen de plus facilement se déplacer autour du lycée, et plus largement dans l'ouest de la métropole. TEOL a ainsi été jugé opportun par la majorité des personnes rencontrées.

C'est toutefois la qualité de service du réseau TCL existant qui a souvent fait l'objet de plusieurs remarques avant d'aborder le projet, certains participants demandant en priorité d'avoir plus de bus en soirée, moins de pannes sur le métro B et un tramway T4 plus performant.

L'opportunité des dessertes à l'ouest

Pour les participants, le projet TEOL permettra de faciliter leurs déplacements dans l'ouest de la métropole. Actuellement, les élèves se déplacent essentiellement en bus dans des conditions jugées peu agréables. Une part importante des personnes majeures se déplacent aujourd'hui en voiture. L'option A, la plus directe, est privilégiée par les participants afin de gagner du temps sur le trajet global.

L'opportunité des options de tracé à l'est

Les options de tracé à l'est ont été évoquées dans les échanges. L'option passant par le cours Suchet est privilégiée par une partie des participants afin de gagner du temps pour rejoindre le centre-ville. La desserte de Confluence est préférée par une autre partie des participants, car actuellement la desserte du centre commercial est très compliquée pour les habitants du secteur : il faut actuellement plus de 50 minutes pour rejoindre Confluence depuis Alai.

P+R à Alai

Une grande partie des participants affirment qu'il est absolument nécessaire de se doter d'un P+R à Alai afin de permettre aux habitants des communes environnantes d'emprunter TEOL, notamment Craponne. La demande est que les habitants puissent poser leur voiture à proximité d'une station pour ensuite emprunter le tramway.

Gain de temps

La question du temps de parcours a été presque systématiquement posée par les participants et constitue une attente forte de la part des élèves et étudiants. Actuellement, les bus ne permettent pas de faire l'ensemble des déplacements de manière agréable et dans un temps raisonnable.

Desserte actuelle

Beaucoup de participants trouvent que l'offre actuelle de bus n'est pas satisfaisante. La fréquence et l'amplitude horaire sont trop faibles pour desservir efficacement le lycée, ses alentours et l'ouest de la métropole. Les participants ont souvent évoqué les bus C20, C21, 14 et 45.

Conditions de circulation

Une partie des participants ont exprimé des interrogations quant aux conditions de circulation en voiture entre Alaï et Ménéval quand TEOL sera construit. Certains endroits sont très encombrés en voiture, et les participants craignent que le tramway aggrave les conditions de circulation.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- **Un problème de fréquence des bus, et une amplitude horaire trop faible,**
- **Pas assez de bus aux heures de pointe,**
- **Certaines pistes cyclables sur le plateau du 5^e arrondissement sont jugées dangereuses,**
- **Une trop faible offre pour le tram-train de l'ouest lyonnais en particulier, et les TER en général.**



Compte rendu du stand mobile de la Bibliothèque de Lyon 5^{ème}

Le 06 décembre 2023, de 09h30 à 12h
10 rue Joliot Curie
69005 Lyon

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : Mercredi 6 décembre, de 9h30 à 12h

Nombre de participants : environ 50

Contributions dans le registre de concertation : 25

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Rachel LOISEAU**
- **Maeva WANE**
- **Ines KISMOUNE**
- **Céline BOIVIN**

Garant de la CNDP :

- **Jacques FINETTI**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile s'est déroulé devant l'entrée de la bibliothèque du Point du Jour à Lyon 5^{ème}.

Le stand a connu une affluence modérée tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et l'un des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

L'opportunité du projet

L'emplacement du stand a permis d'échanger avec des habitants du quartier du Point-du-Jour.

Parmi les personnes rencontrées, plus de la moitié avait déjà entendu parler du projet et certaines s'étaient déjà déplacées en réunion publique.

L'opportunité du projet a été débattue par plusieurs participants, estimant que les temps de trajet proposés par TEOL ne sont pas optimaux pour desservir correctement la Presqu'île. Par exemple, selon certaines personnes, les bus permettent déjà de se rendre rapidement à Perrache.

D'autres participants estiment que l'arrivée de TEOL est nécessaire pour desservir l'Ouest Lyonnais avec un mode structurant mais que cette arrivée de TEOL est trop tardive. Un nombre élevé de participants ont montré de l'enthousiasme à l'idée d'avoir un tramway souterrain au Point-du-Jour.

Abandon du métro E

L'abandon du métro E est revenu à de nombreuses reprises dans les échanges. Certains participants regrettent que ce projet ait été abandonné : il aurait permis de rejoindre plus rapidement la Presqu'île et la Part-Dieu. Les temps de trajet proposés par TEOL ne sont pas suffisamment attractifs, selon eux.

L'opportunité des dessertes à l'ouest

Les options de dessertes à l'Ouest ont été peu discutées lors des échanges. Quelques participants trouvent pertinent d'avoir une station à Libération pour desservir au plus près le cœur de Tassin la Demi-Lune.

Les options de tracé à l'est

Les options de tracé à l'est ont été évoquées dans les échanges. L'option passant par le cours Suchet est privilégiée par une partie des participants afin de gagner du temps pour rejoindre le centre-ville.

La desserte de Confluence n'est pas jugée nécessaire par certains participants.

Quelques participants considèrent que le tracé par la rue Montrochet est opportun notamment pour la desserte du centre commercial et de ce pôle de loisirs.

Positionnement de la station Charcot

Certains participants préfèrent une station à Salette, pour mieux desservir la clinique Charcot.

Rabatement bus vers les autres lignes structurantes

Certains participants affirment qu'il est important de garder les rabattements en bus vers Gorge de Loup et gare d'Oullins. Les bus sont un mode de transport structurant pour l'Ouest Lyonnais.

P+R à Alai

Une grande partie des participants affirment qu'il est nécessaire de se doter d'un P+R à Alai afin de permettre aux habitants des communes environnantes d'emprunter TEOL. D'autres participants craignent qu'un parking à cet endroit engorge davantage les voiries alentour.

Conditions de circulation et insertion du tramway

Certains participants restent inquiets des conditions de circulation en voiture avec TEOL, qui n'est pas perçu comme suffisant pour désengorger les axes routiers. Les travaux et l'insertion du tramway dans la rue Joliot Curie suscitent la crainte de nouveaux embouteillages. Cette rue est déjà très engorgée aux heures de pointes et l'arrivée d'un tramway en surface pourrait aggraver la situation, d'après certaines personnes rencontrées. D'autres participants accueillent favorablement la perspective de l'arrivée d'un nouveau mode de transport lourd pour mieux desservir le quartier du Point-du-Jour. Une partie des participants indiquent ne pas se sentir concernés par les problèmes de circulation sur la commune de Tassin la Demi-Lune en dehors de la nécessité d'accéder au parc relais.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- **Une fréquence des bus actuellement insuffisante ou irrégulière**
- **Une mauvaise prise en compte de leur avis sur les précédentes concertations et une crainte quant à la considération de leurs avis pour cette nouvelle concertation.**





Compte rendu du stand mobile de la Place des Archives Lyon 2^{ème}

Le 13 décembre 2023, de 15h à 18h
Place des Archives
69002 Lyon

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : Mercredi 13 décembre, de 15h à 18h

Nombre de participants : environ 70

Contributions dans le registre de concertation : 25

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Marie Hélène PHILIPONA**
- **Sonia TURMEL**
- **Camille BILLOT**
- **Tom NASR**

Garante de la CNDP :

- **Claire BOUTELOUP**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile s'est déroulé sur la Place des Archives.

Le stand a connu une affluence soutenue tout au long de sa tenue. La majorité des participants était des habitants des quartiers Perrache et Confluence qui avaient déjà connaissance du projet. Quelques personnes avaient assisté la veille à la réunion d'information organisée par le Comité d'intérêt local Sud Presqu'île Confluence.

Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et une garante désignée par la Commission Nationale du Débat Public.

L'opportunité du projet

Si l'opportunité de la desserte n'a pas été remise en question, une part importante des participants ont formulé des inquiétudes quant aux effets qu'aurait TEOL sur leur cadre de vie. Ont notamment été citées : les nuisances sonores des deux lignes de tramway existantes, les impacts potentiels sur les conditions de circulation dans le quartier et l'augmentation du nombre de personnes qui transiteraient dans le quartier.

Quelques participants ont indiqué regretter que le métro E ait été abandonné. D'autres ont rappelé que le métro A aurait dû être prolongé jusqu'à Confluence et aurait pu ensuite aller à l'ouest.

La plupart des personnes rencontrées qui ne connaissaient pas le projet n'habitaient pas le secteur mais étaient de passage.

Impact environnemental dans la Balme

Certains participants ont souligné l'impact environnemental négatif que l'option Montrochet aurait au niveau du milieu naturel de la Balme. Ils craignent que cet espace reconnu comme tranquille et verdoyant soit dénaturé par les travaux nécessaires au passage de la ligne TEOL : tunnel, pont de franchissement de la Saône, bruit du tramway...

D'autres ont souligné la fragilité de la balme et la présence d'immeubles proches de la tête de tunnel de l'option Suchet.

Tracés à l'ouest : préférence pour Montrochet

L'option du passage de la ligne TEOL sur le cours Suchet a beaucoup été évoquée et questionnée par les participants. Ils s'interrogeaient sur la faisabilité technique de l'insertion de TEOL, notamment au niveau du pont ferroviaire et les conséquences sur les voies automobiles existantes. Beaucoup de participants indiquaient cette voie comme l'unique point de sortie en voiture de cette partie de la Presqu'île. Ils craignent de ne plus pouvoir utiliser leurs voitures le week-end pour des sorties hors de Lyon. D'autres ont émis des craintes vis-à-vis de la congestion routière qui s'étend déjà parfois jusque dans le quartier.

D'autres ont soutenu l'opportunité d'un tracé par la rue Montrochet, sans effet sur la circulation routière près de Perrache, et sensibles à l'économie réalisée en choisissant cette option. Ils soulignent toutefois des points de vigilance sur les conditions de circulation routière autour du centre commercial Confluence, notamment l'accès au parking de celui-ci : les livraisons par camion déjà peu respectueuses des trottoirs et l'accès voiture au parking, parfois long les samedis.

Quelques participants ont évoqué des propositions de tracé alternatif pour rejoindre la Presqu'Île depuis l'ouest : vers Bellecour en souterrain ou au niveau du passage sous la M7 pour rejoindre le Musée des Confluences et continuer vers le quartier de Gerland sur les voies de T1.

Une autre proposition consistait à éviter la Presqu'Île en rejoignant la gare d'Oullins en souterrain depuis Charcot.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- **La saturation des tramways à la station Hôtel de Région Montrochet en heures de pointe,**
- **L'habillage des tramways qui est jugé polluant et pas esthétique,**
- **La piétonnisation partielle du cours Charlemagne, qui a réduit la circulation dans le quartier mais augmenté la congestion dans sa partie Sud.**





Compte rendu du stand mobile à la résidence Crous André Allix Lyon 5ème

Le 14 décembre 2023, de 16h30 à 19h30
Résidence Crous André Allix
2 rue Sœur Bouvier, 69005 Lyon

Contact : tramexpress-contact@sytral.fr



INFORMATIONS PRATIQUES

Date : Jeudi 14 décembre, de 16h30 à 19h30

Nombre de participants : environ 40

Contributions dans le registre de concertation : 9

Intervenants SYTRAL Mobilités :

- **Rachel LOISEAU**
- **Camille BILLOT**
- **Tom NASR**

Garante de la CNDP :

- **Claire BOUTELOUP**

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand mobile s'est déroulé au niveau de l'une des entrées de la Résidence Crous André Allix, sous le porche situé à côté de l'accueil.

Le stand a connu une affluence plutôt faible tout au long de sa tenue. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités et l'un des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

Les personnes rencontrées étaient pour la grande majorité des étudiants, mais aussi du personnel CROUS, des parents, ou des personnes de passage.

L'opportunité du projet

Les participants ne connaissaient pour la plupart pas le projet. Majoritairement, ils ont jugé le projet opportun pour desservir le haut du 5^e arrondissement. Notamment, le réseau de bus ne leur permet pas de se rendre en soirée dans le centre de Lyon en toute tranquillité du fait de leur fréquence réduite hors heure de pointe et de la faible amplitude horaire.

Une partie des personnes rencontrées ont trouvé le projet intéressant sur le principe mais peu utile pour elles car la station de TEOL la plus proche, Charcot, serait située à plus de 10 minutes à pied de la résidence. Pour les personnes intéressées par le projet, l'emplacement de la station à Charcot Provinces est préféré à celui de Charcot Salette du fait de sa proximité avec la Résidence.

Tracés à l'est

Des participants ont pointé l'intérêt d'un tracé par la rue Montrochet qui réduirait fortement les temps de trajet vers Confluence depuis le secteur Saint-Irénée.

A contrario, le lien vers Perrache est déjà assuré rapidement par les bus qui empruntent la montée de Choulans.

Tracés à l'ouest

Ce thème n'a presque pas été abordé, les participants n'ayant pas manifesté d'intérêt, voire de connaissance, pour les destinations à l'ouest.

Autres sujets évoqués

Sans lien direct avec le projet, certains participants ont évoqué des problématiques rencontrées au quotidien ou des insatisfactions :

- **Fréquence trop faible des bus en soirée,**
- **Souhait d'un tramway entre Lyon et Rillieux-la-Pape**





Atelier n°1 : rabatement, circulation

SYTRAL Mobilités
17 janvier 2024



Préambule

Animation

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

Intervenants

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

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

Diane Devau, Chargée de missions mobilité des territoires, Métropole de Lyon

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

Guillaume Le Lorc'h, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

Baptiste Maquevic, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail

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

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

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

Garante nommée par la CNDP

Jean-Luc Campagne

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

Participation :

- 23 inscrits
- 17 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 événements de la concertation.

Propos introductifs

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

Jean-Luc Campagne rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jacques Finetti, Claire Bouteloup et lui-même. Il 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. Il rappelle que les garants ont travaillé avec SYTRAL Mobilités pour définir les modalités de la concertation.

Ce soir, il explique que son rôle consiste à observer la qualité des échanges et l'expression de la pluralité des avis. Il précise que l'argumentation des avis est indispensable. Il 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.

Il 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.

Premiers enseignements

Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne et relation riverains

Après deux mois de concertation préalable, Séverine Lardellier-Nesme en partage les premiers enseignements sur les thématiques des rabattements en bus, à vélo et à pied. Elle revient également sur la question d'un pôle d'échange multimodal à Alaï.



Présentation thématique

Jérémie Simon, Guillaume Le Lorc'h, Baptiste Maquevic, ingénieurs transport ; Diane Devau, Chargée de missions mobilité des territoires

Jérémie Simon, Guillaume Le Lorc'h et Baptiste Maquevic présentent la méthodologie et les premiers résultats du diagnostic réalisé sur les flux de circulation actuels dans l'ouest lyonnais.

Ils précisent également les flux par sous-secteur local : Est (Ménival, Point du Jour) et secteur Ouest (Alaï, Libération) Baptiste Maquevic présente ensuite le diagnostic du réseau de transport en commun actuel.

Diane Devau poursuit en décrivant les projets de la Métropole de Lyon à court terme et long terme.

Jérémie Simon présente enfin les projections de circulation à l'arrivée de TEOL ainsi que les méthodes employées.

La présentation de l'ensemble des sujets abordés ainsi que la vidéo de la soirée sont disponibles sur la plateforme Destinations 2026 : [Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : participez à la concertation préalable ! - SYTRAL Mobilités \(destinations2026-sytral.fr\)](https://destinations2026-sytral.fr)



Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole à quelques personnes pour poser leur question.

Pouvez-vous confirmer les temps de trajet indiqués dans le support de présentation entre Francheville et la Part-Dieu ?

SYTRAL Mobilités confirme qu'il s'agit d'une coquille et que le chiffre corrigé figure bien dans le support de présentation mis en ligne [dans l'espace participatif de TEOL](#).

Si TEOL passe par la rue Joliot-Curie et sur l'avenue Eisenhower, l'actuel C24 sera-t-il maintenu ?

Jérémie Simon répond que si l'option A est retenue à l'issue de la concertation, la plateforme tramway de TEOL sera circulaire par les bus, qui pourront donc bénéficier de ce site propre. Le C24 pourrait ainsi voir son site propre rallongé.

Est-ce qu'une étude sur le trafic routier de la rue du Commandant Charcot, lieu de passage important, a été réalisée ?

Jérémie Simon répond que les comptages n'ont pas été réalisés dans ce secteur mais que toute la métropole est prise en compte dans le modèle de trafic. Les premiers résultats montrent que TEOL, en souterrain dans ce secteur, n'aura pas d'impact significatif sur la circulation dans la rue du Commandant Charcot.

Est-ce que la congestion routière sera la même en 2032 qu'aujourd'hui ?

Jérémie Simon indique qu'aucune réponse définitive ne peut être apportée dans l'immédiat à cette question. La circulation dépendra de l'insertion précise de TEOL et de la configuration des carrefours à cet horizon (exemple : ajout de tourne-à-gauche pour fluidifier la circulation).

Il ajoute que l'atelier du 30 janvier 2024 permettra d'approfondir cette question.

Guillaume le Lorc'h ajoute que les carrefours du secteur ouest supportent un trafic déjà très important et que la densification du secteur va mener à une aggravation de la congestion, que TEOL soit réalisé ou non. Dans ce contexte, TEOL offre une solution de report modal et l'opportunité de réorganiser et rééquilibrer les flux de circulation dans le secteur.

Est-ce que TEOL aura réellement une fréquence à 5 minutes, malgré la desserte compliquée de Perrache ?

Jérémie Simon répond que les simulations ont montré qu'il n'était pas possible de faire passer de manière satisfaisante 3 lignes de tramway au niveau de fréquence souhaité pour T1, T2 et TEOL entre Perrache et le pont Gallieni. Ces études ont montré qu'une rame sur 3 devrait patienter derrière d'autres rames déjà en station. Ce qui est étudié aujourd'hui est de considérer TEOL comme un prolongement de T2 ou une superposition partielle de T2 et TEOL.

Il ajoute que la fréquence de 5 minutes est entendue à l'heure de pointe et rappelle que le tramway est un service à forte amplitude horaire, le matin comme le soir.



Quel sera le rabattement pour le quartier de Saint-Irénée, non traité pendant la présentation ?

Jérémy Simon répond que l'offre de transports en commun à Saint-Irénée est aujourd'hui qualitative avec le funiculaire à Saint-Just et les couloirs bus de la montée de Choulans. Il ajoute que les rabattements de Saint-Irénée vers la station Charcot pourraient se faire à pied ou à vélo ou avec la ligne C20.

Séverine Lardellier-Nesme ajoute que les études ont montré que Charcot et le quartier des Provinces à Sainte-Foy-lès-Lyon avaient davantage besoin de TEOL que Saint-Irénée. Elle invite cette participante à s'exprimer sur ce secteur dans le temps de tables rondes qui s'ouvre.

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 ou de la Métropole de Lyon. Les participants sont répartis en 6 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- Les rabattements piétons, cycles, transports en commun et routiers sur chacun des secteurs de TEOL.

Les groupes de table ronde ont été constitués par SYTRAL Mobilités en accord avec les préférences exprimées par les participants lors de leur inscription à l'atelier.



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

L'opportunité du projet n'a pas été remise en question sur les tables. Quelques participants de la table « Alaï » ont posé des conditions à l'opportunité du projet : que l'option B par Libération soit retenue et qu'il soit en souterrain à Tassin la Demi-Lune.

Synthèse de la table Alaï (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont convergé vers le besoin d'une amélioration des conditions de circulation pour les bus, les piétons et les vélos avenue du Chater, entre Francheville et Alaï.

L'opportunité d'un P+R a également fait consensus, avec toutefois diverses propositions d'implantation : à Alaï même, entre Craponne et Bel-Air, voire près de Brindas pour que les habitants laissent leur voiture sur le plateau plutôt que de descendre à Tassin la Demi-Lune. Pour limiter le trafic routier dans le centre de Tassin la Demi-Lune, il a été proposé de reporter sur TEOL les voyageurs des bus qui y circulent et ainsi limiter le flux de transports en commun dans le secteur.

La connexion piétonne entre TEOL et le TTOL a également été signalée comme un point d'attention.

Synthèse de la table Libération (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont exprimé leur souhait que soit développée une offre de transports vers le nord de Tassin la Demi-Lune, au plus proche des commerces. Un souhait marqué également de réduire la circulation automobile à Libération et de renforcer les lignes 5 et 72 pour amener les habitants du Bourg vers Libération

Synthèse de la table Ménival (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont identifié le besoin d'améliorer les aménagements cyclables à Ménival (parc vélo sécurisé, pistes) et favoriser la marche à pied en permettant à tous de traverser les îlots d'immeubles, aujourd'hui fermés au public.

Certains participants ont proposé un rabattement en bus depuis Craponne jusqu'à la station Ménival (tracé du C24). Les mises à sens unique (Joliot-Curie et Ménival) inquiètent car elles généreraient des détours importants pour les riverains, et des impacts sur les lignes de bus actuelles.

Synthèse de la table Charcot (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Le choix de l'emplacement de la station pose celui de la population à privilégier : hopitaux ou habitants autour de la place Saint-Luc ?

Les participants ont identifié des lignes de bus dont ils jugent la fréquence insuffisante.

Les trottoirs aux abords de l'EHPAD de la Salette sont identifiés comme des points noirs pour la circulation des piétons. La perméabilité des copropriétés pour les déplacements piétons est évoquée.

Plus largement, l'attente d'une meilleure cohabitation des voitures et des piétons a été exprimée, tout en veillant à la fluidité de la montée de Choulans pour les voitures, notamment en lien avec la dépose des enfants aux abords des établissements scolaires.



Synthèse de la table Point du Jour (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

Les participants ont identifié des lignes de bus dont ils jugent la fréquence et l'interconnexion insuffisante.

Le lien entre Point du Jour vers l'Ouest doit être amélioré, d'après les participants. Des cheminements piétons à maintenir et conforter sont identifiés (ex : lycée Branly, Trion).

Le Point du Jour est identifié comme un lieu transit qui n'offre pas de stationnement, il faut donc privilégier les rabattements en modes doux.

Synthèse de la table Presqu'île (l'ensemble des contributions est disponible en annexe)

L'opportunité d'une nouvelle passerelle, bien positionnée entre les ponts existants, permettant le franchissement de la Saône en modes actifs a globalement fait consensus.

Des améliorations des aménagements cyclables ont été proposées : profiter des priorités du tramway aux feux, davantage de stations Vélo'v autour des stations, emport vélos dans le tramway...

L'option par la rue Montrochet semble plus intéressante pour l'interconnexion avec tous les modes, notamment transports en commun.

Des réflexions sont apportées pour la réorganisation des lignes de tramway.

Enseignements de la soirée

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

Jean-Luc Campagne remercie les participants pour la qualité des échanges de la soirée. Il juge l'ensemble des sujets abordés pendant la soirée intéressants et nécessaires. Il précise que les garants se tiennent à la disposition de tous si des questions se posent sur les modalités de concertation.

En conclusion, l'animatrice remercie tous les participants et rappelle que les ateliers techniques des 23 et 30 janvier 2024 permettront d'approfondir les thématiques « Exploitation, modélisation et fréquentation » et « Circulation et insertion ».

Table Alai

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

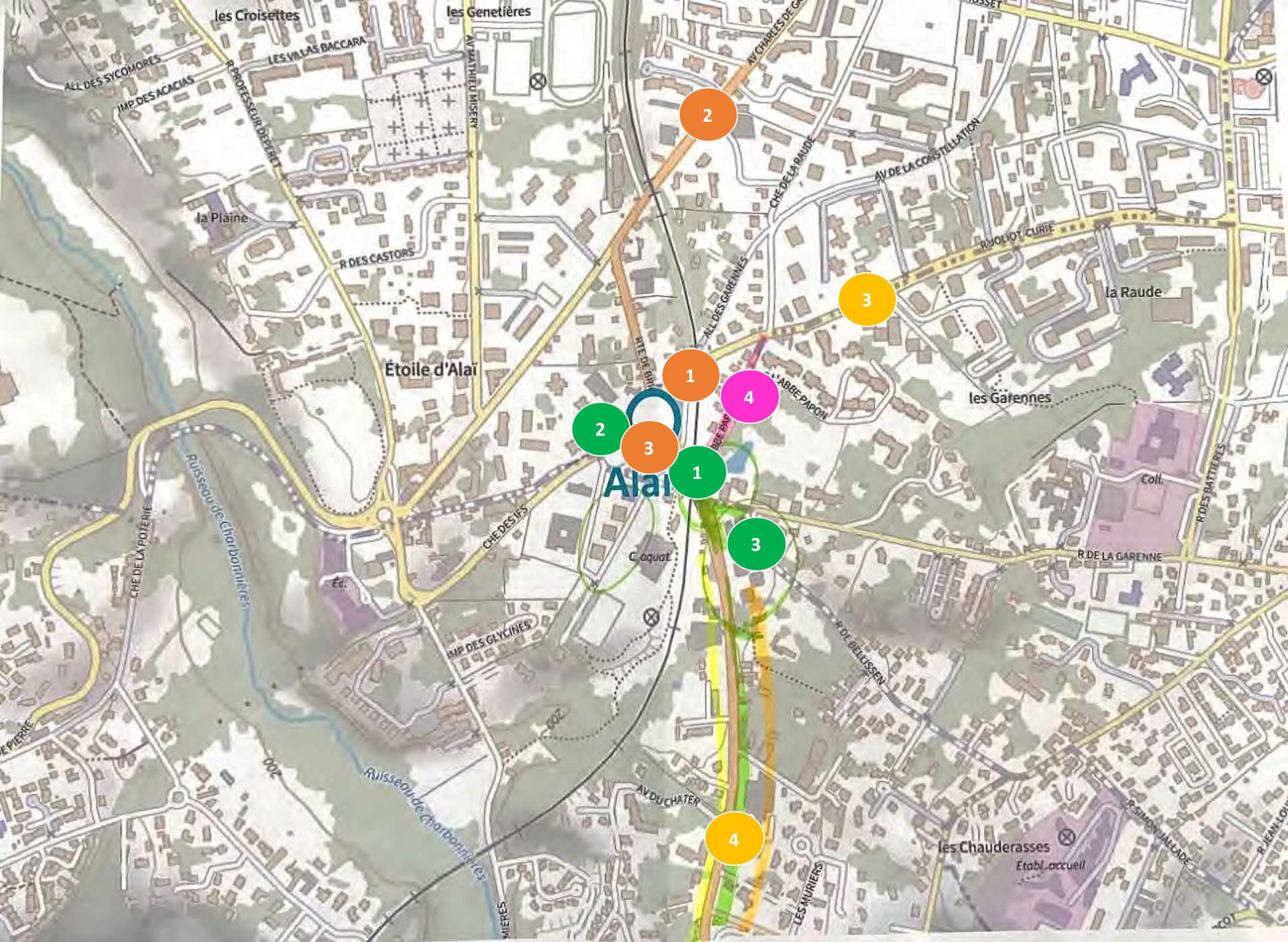


Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Si l'option sans Libération est retenue, alors Tassin n'aura pas de tram.
- Sans solution enterrée, on annule le bénéfice de transport qu'apporterait TEOL
- Pourquoi Jean-Macé plutôt que Gerland, plus intéressant ?

Opportunité du
projet



les Croisettes

les Genetières

la Plaine

Étoile d'Alai

Alai

la Raude

les Garennes

coll.

les Chauderasses

Etabl. accueil

2

3

1

4

2

3

1

3

4

ALL. DES SYCOMORES
IMP. DES ACACIAS

LES VILLAS BACCARA

R. PROFESSEUR DEBRET

R. DES CASTORS

AV. MARTEAU MISERY

AV. CHARLES DE GA...

CHE. DE LA RAUDE

AV. DE LA CONSTELLATION

R. JOUROT CURIE

ALL. DES GARENNES

AV. ABBE PAPON

CHE. DE LA POTERIE

Ruisseau de Charbonnières

CHE. DES IFS

Coqual

IMP. DES GLYCINES

Ruisseau de Charbonnières

AV. DUCHATEL

R. DE BELLISSEN

R. DE LA GARENNE

R. DES BATTERIES

E. PIERRE

MIERES

LES MURIERS

R. SIMON JALLADE

R. JEAN LOU...



Alai

Cette carte n'a pas été annotée en séance



Rabatement vers Alai

A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Améliorer maillage piétons -> Chater	1	Attention au goulot d'étranglement sur Joliot Curie, besoin de continuité	1	Augmenter la fréquence des C24 Express via TEOL	1	P+R Grézieu pour fluidifier le trafic en amont
2	Assurer cheminements entre TEOL et TTOL	2	Garantir les liaisons cyclables sur le secteur	2	S'assurer de renfort en fréquence et amplitude sur les lignes actuelles (C20 et 14)	2	Saturation RD 489
3	Tenir compte des pôles d'activités pour les liaisons piétonnes	3	Avoir des voies sécurisées à Alai par TEOL/TTOL	3	Attention à la mutualisation tram/bus sur Joliot Curie. Ne pas pénaliser les bus.	3	Opportunité P+R intermédiaire -> Brindas ou Craponne
4	Améliorer le cheminement autour du parc de la Chauderaie			4	Augmentation de population sur l'avenue du Chater = besoin de renforcer le C20	4	Ne pas reporter la circulation automobile sur cette rue qui longe un poumon vert (mais vélos OK)
				5	Flux TC trop important dans le centre de Tassin	5	Besoin d'un P+R à Alai mais de faible capacité et bonne intégration urbaine
						6	Créer un P+R entre Craponne et Bel-Air -> Limiter les rabattements de voiture sur le plateau

Table Libération

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

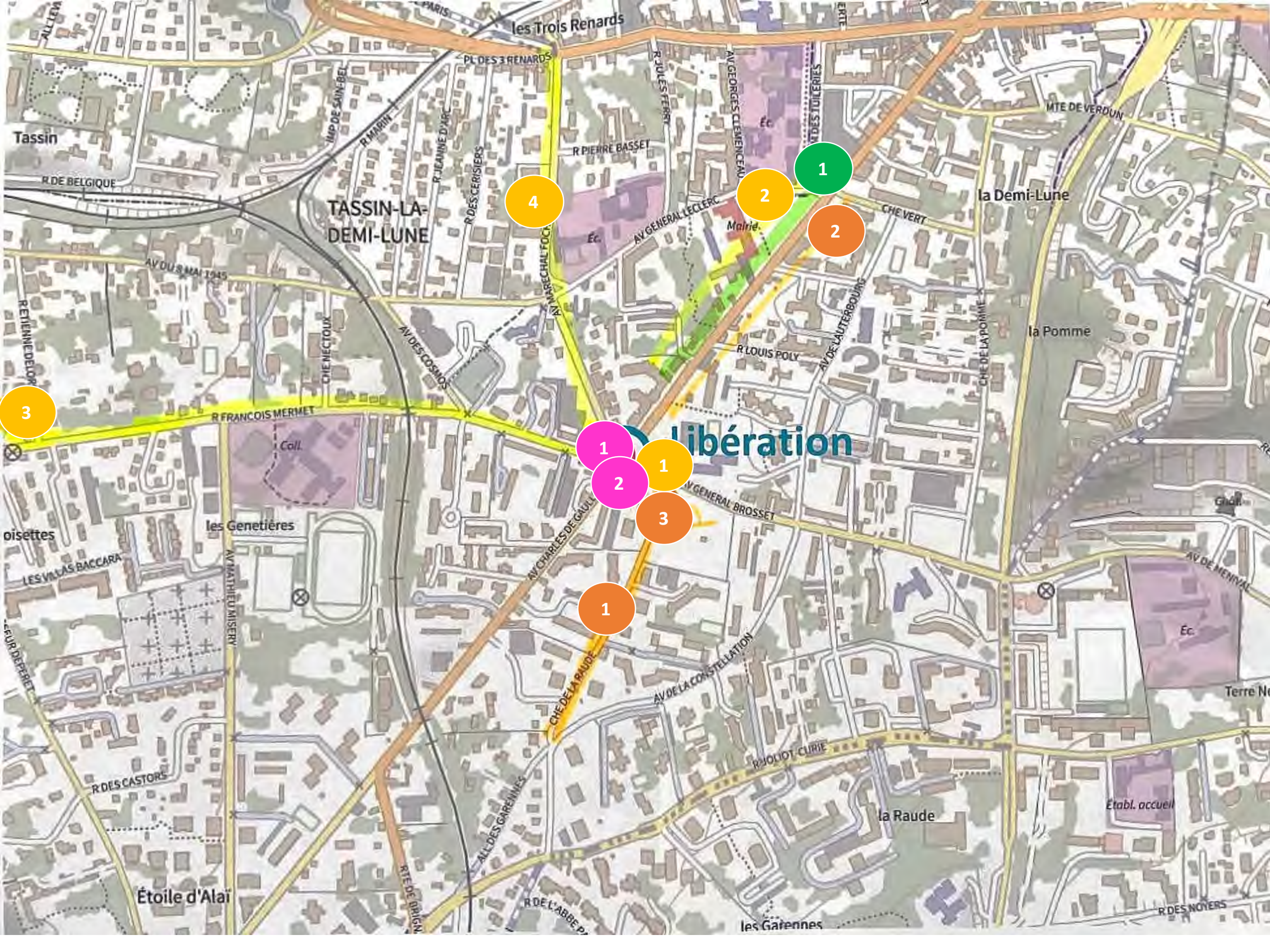


Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Projet sans impact sur la saturation routière -> Impact limité -> besoin d'un projet enterré
- Ce sera pire si on ne fait rien
- Besoin d'un rabattement incitatif
- Opportunité pour de la desserte interne (exemple : Charcot <> Tassin)
- -> Aider au développement commercial de Tassin
- Opportunité de requalifier => exemple de l'avenue Berthelot à Lyon : les voitures ont disparu et c'est au profit des résidents

Opportunité du
projet



4

2

1

2

3

1

2

1

3

1

Libération

Tassin

TASSIN-LA-DEMI-LUNE

les Trois Renards

la Demi-Lune

la Pomme

les Genetières

la Raude

Étoile d'Alai

les Garennes

R DES NOYERS

ALLEY

R DE BELGIQUE

AV DU 8 MAI 1945

R TIENNEDELOR

R FRANCOIS MERMET

LES VILLAS BACCARA

R DE PERET

R DES CASTORS

AV MATHIEU MISERY

R DE BRIGNON

ALL DES GARENNES

R DE L'ABBE

R DES CERISIERS

R JEANNE D'ARC

R MARIN

IMP DE SAINT-BEL

CHE DE LA RAUDE

AV CHARLES DE GAULLE

AV DE LA CONSTELLATION

R JOLIOT CURIE

AV GENERAL BROSSET

AV GENERAL LECLERC

AV DE LAUTERBOURG

R LOUIS POLY

CHE VERT

CHE DE LA POMME

AV DE MENVAL

MTE DE VERDUN

R DES TUILERIES

AV GEORGES CLEMENCEAU

R JULES FERRI

R PIERRE BASSET

Ec.

Mairie

Ec.

Coll.

Ec.

Etabl. accueil

Terre No

Châti



Cette carte n'a pas été annotée en séance

Rabattement vers Libération

A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Accès nord vers les commerces	1	Besoin de traiter l'itinéraire par le chemin de la Raude	1	Besoin d'espace pour faire un pôle bus	1	Eviter absolument la voiture à Libération
		2	Accès nord vers les commerces	2	Développement d'une offre vers le Nord de Tassin -> Accès Commerces	2	Opportunité de faire un dépose-minute
		3	Parc à vélo prévu à proximité du parc (initiative ville de Tassin)	3	Rabattement depuis la 5 et la 72 à renforcer pour être efficace > Amener les gens du bourg vers Libération		
				4	Flux Route de Paris vers Libération		

Table Ménival

Construisons ensemble le **TRAM** **Express** !



Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Quid de la desserte des établissements scolaires ? Certains le font en voiture particulière.

Opportunité du
projet



Cette carte n'a pas été annotée en séance

Ménival



Rabatement vers Ménival

	A pied	En modes actifs	En transports en commun	En voiture individuelle / covoiturage
1	Manque cheminements piétons	1 Parc à vélo	1 3 lignes sur Joliot Curie pour desservir -> satisfaisant, à préserver	1 Rue Joliot Curie à sens unique -> Besoin de faire des boucles pour rentrer chez soi (+15 min)
2	Les résidences sont souvent fermées -> il faut faire des détours	2 Station Point du Jour -> Stationnement souterrain	2 Rabattement important depuis Craponne à attendre	2 Risque avec dépose VP au droit des écoles : dangereux
3	Besoin d'un aménagement qualitatif mode doux sur Ménival	3 Aménagement vélos : rue Pierre Valdo Rue des Noyers : aménagements qualitatifs	3 Ne pas pénaliser les vitesses commerciales de la 72 à cause de TEOL, ni les autres lignes	
		4 Maillage vélo à prévoir	4 Risque que le secteur ne fonctionne plus	
		5 Effet de coupure, à corriger, voie privée -> Rendre perméable les résidences	5 65-C21 : itinéraire dévié si Ménival passe à sens unique	
			6 Si TEOL passe par Libération, moins d'impacts sur Joliot Curie et sur les lignes TC à préserver	

Table Point du Jour

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

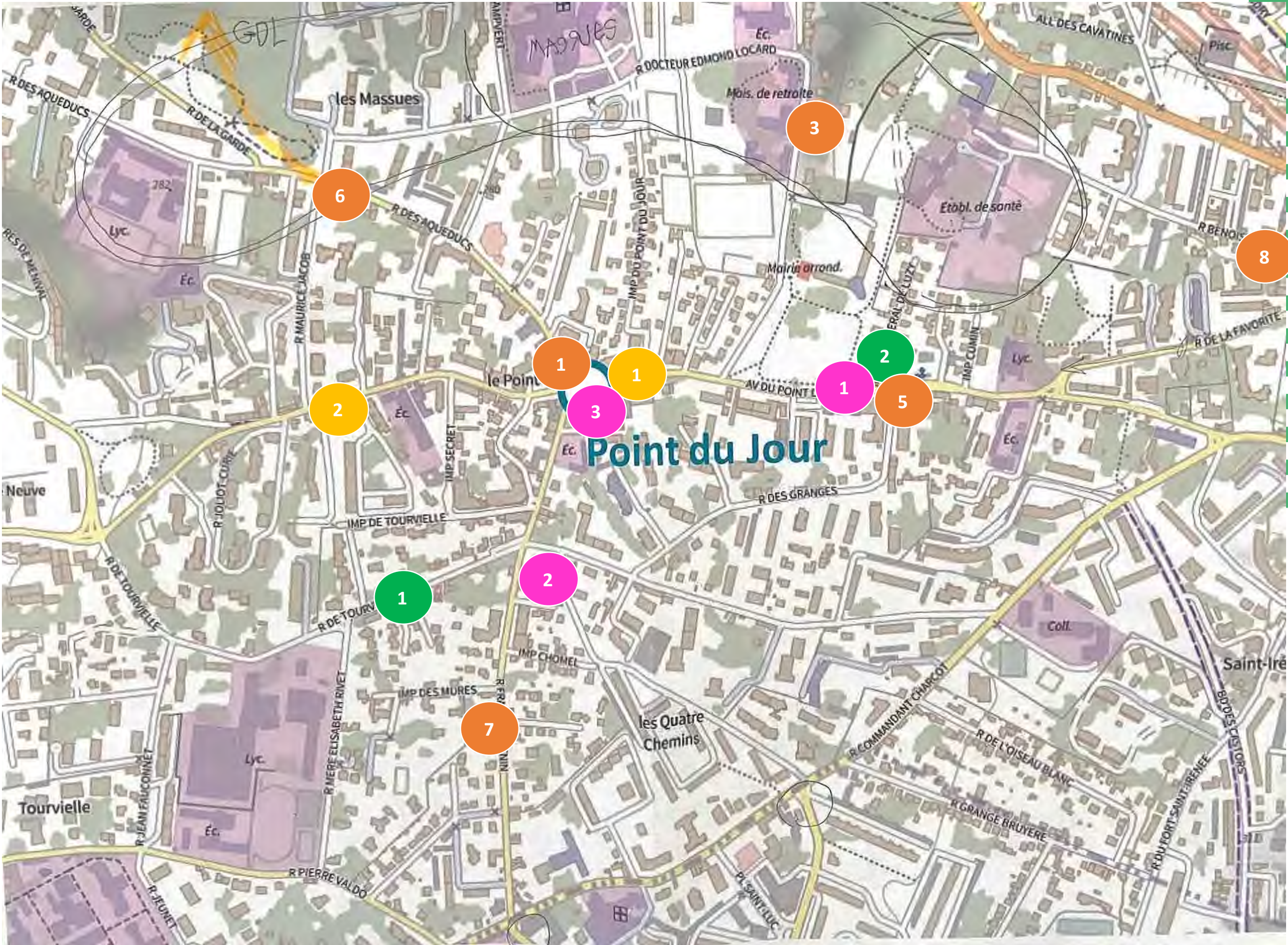


Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Point du Jour : lieu transit et pas d'offre de stationnement
- Pas d'intérêt de rabattement en voiture
- Privilégier le rabattement en bus
- Pôle favorite / St Alix / Sainte Irénée -> Jonction Point du Jour
- Problématique d'accessibilité des services de secours. SAMU : depuis Edouard Herriot
- Point d'attraction point du Jour : place Bénédic Tessier (plutôt que Charcot)
- Fréquence funiculaire pour Saint Just / Trion à augmenter
- Perte de fréquence et de vitesse par rapport au métro
- Question sur le coût et l'efficacité de la ligne
- Prolongement à Craponne important.

Opportunité du projet



6

3

8

1

1

1

2

5

2

3

1

2

7

Tourvielle

Point du Jour

les Quatre Chemins

Saint-Ire



Cette carte n'a pas été annotée en séance



Point du Jour

Rabatement vers Point du Jour

A pied		En modes actifs		En transports en commun		En voiture individuelle / covoiturage	
1	Cheminement piétons à maintenir et conforter - lien Lycée Branly	1	Lignes existantes intéressantes mais améliorer la fréquence	1	Cheminements actuels en vélo suffisants voire sur dimensionnés	1	Bonne circulation VP
2	Trion <> Point du Jour à pied	3	Navette TCL pour secteur Nord du Point du Jour avec une micro-navette sur le plateau (Massues, écoles, maison de retraite, Minimes)	2	Lien Point du Jour vers Ouest à améliorer	2	Liaison à développer et améliorer Nord-Sud
		5	Impératif de développer en TC Pôle Favorite/St-Allix/Saint-Irénée/Trion			3	2 points de vue sur le stationnement : <ul style="list-style-type: none"> • augmenter l'offre de stationnement sur la place dans le volume actuel • Ne surtout pas en mettre
		6	Maintenir et développer le lien TC à Gorge de Loup				
		7	Point dur en mobilité Nord-Sud en fréquence (45 et 90) et amplitude				
		8	Enjeu rabattement TC vers St-Just / Trion				

Table Charcot

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !



Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Choix entre les 2 stations Charcot : quelle population privilégie-t-on ?
- -> Hôpitaux ou population autour de la place Saint-Luc ?

Opportunité du
projet



Charcot Provinces

Charcot Salette

3

3

2

3

5

6

1

6

4

5

2

2

1

3

4

1

1

Saint-Irénée

le Petit Sainte-Foy

Fontanières

les Quatre Chemins

Grange Bruyère

Mais. de retraite

Coll.

Éc.

Éc.

Éc.

Lyc.

Éc.

Éc.

R.J.

vielle

WITKOWSKI

Lyc.

ALL. BUFFON

DU VALLON

DU VALLON

DU VALLON

IMP DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

R DE TOURVIELLE

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP CHOMEL

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

IMP DES MURES

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R FRANCOIS GENIN

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R MERE ELISABETH RIVET

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R PIERRE VALDO

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEAN FAUCONNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

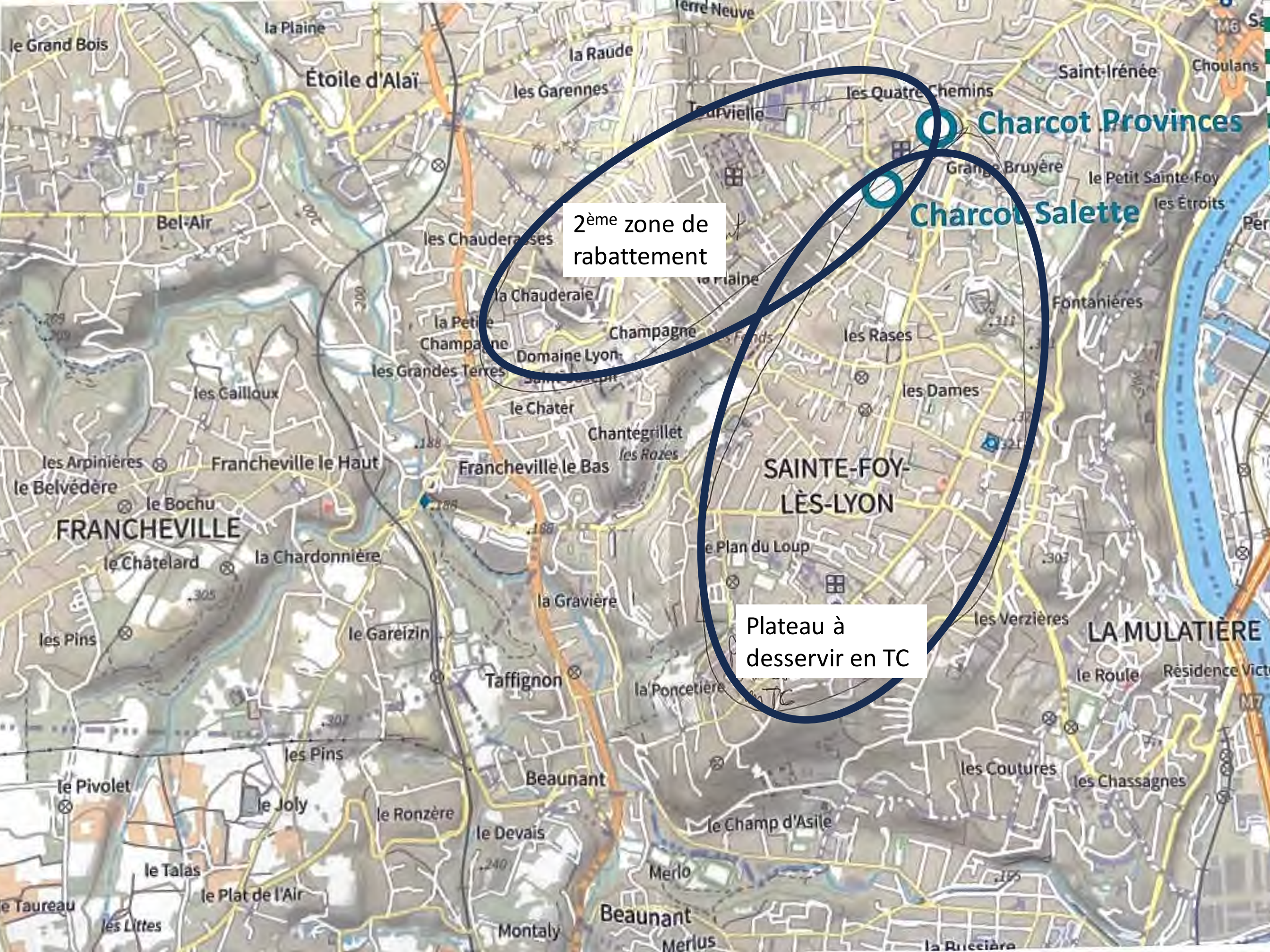
R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET

R JEUNET



2ème zone de rabattement

Plateau à desservir en TC

Rabattement vers Charcot

A pied

1

Grange Bruyère : trottoirs trop petits

2

Maison de retraite : cheminement piéton privilégié mais pas séparé de la copropriété : fermé au grand public

3

Cheminement par copros à conserver dans le futur

En modes actifs

1

Cité U Allix : vélo'v près de la place Saint Luc -> Améliorer sécurité vélo sur la rue Charcot : problème de largeur de voirie

2

Stationnement vélo dans la station

3

Rabattement lycée Branly : vers Charcot ou Point du Jour > plutôt PDJ : entrée au Nord

4

Les gens de la cité universitaire vont plutôt vers Casino et épicerie Sainte Irénée vers le Nord

5

Améliorer les aménagements vélo et modes actifs

6

Améliorer les aménagements TC

Rabatement vers Charcot

En transports en commun

En voiture individuelle / covoiturage

1

Trop peu de desserte TC sur Boulevard des Castors
-> Fréquence 49 à améliorer (weekend, soirées et HDP)

1

Maintenir la fluidité voiture. Goulot d'étranglement en haut de la montée de Choulans+ fermeture aux VP d'autres voies > écoles avec parents qui déposent en voiture (Ste Ursule, Sainte Irénée, F. Buisson école des anges)

2

Garantir la bonne fréquence du C20 pour la desserte des établissements scolaires + dimanche pour C20E

3

Beaucoup de stationnement à conserver car les gens n'ont pas de garage

3

Ligne 45, 49, 90 à améliorer en fréquence > organiser les mobilités

4

Arrêt du 49 à mieux connecter avec TEOL

5

Améliorer la fréquence des lignes 6 et 17

6

Navette pour établissements de santé : déplacements à pied pas toujours possibles

Table Stations de la Presqu'île

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

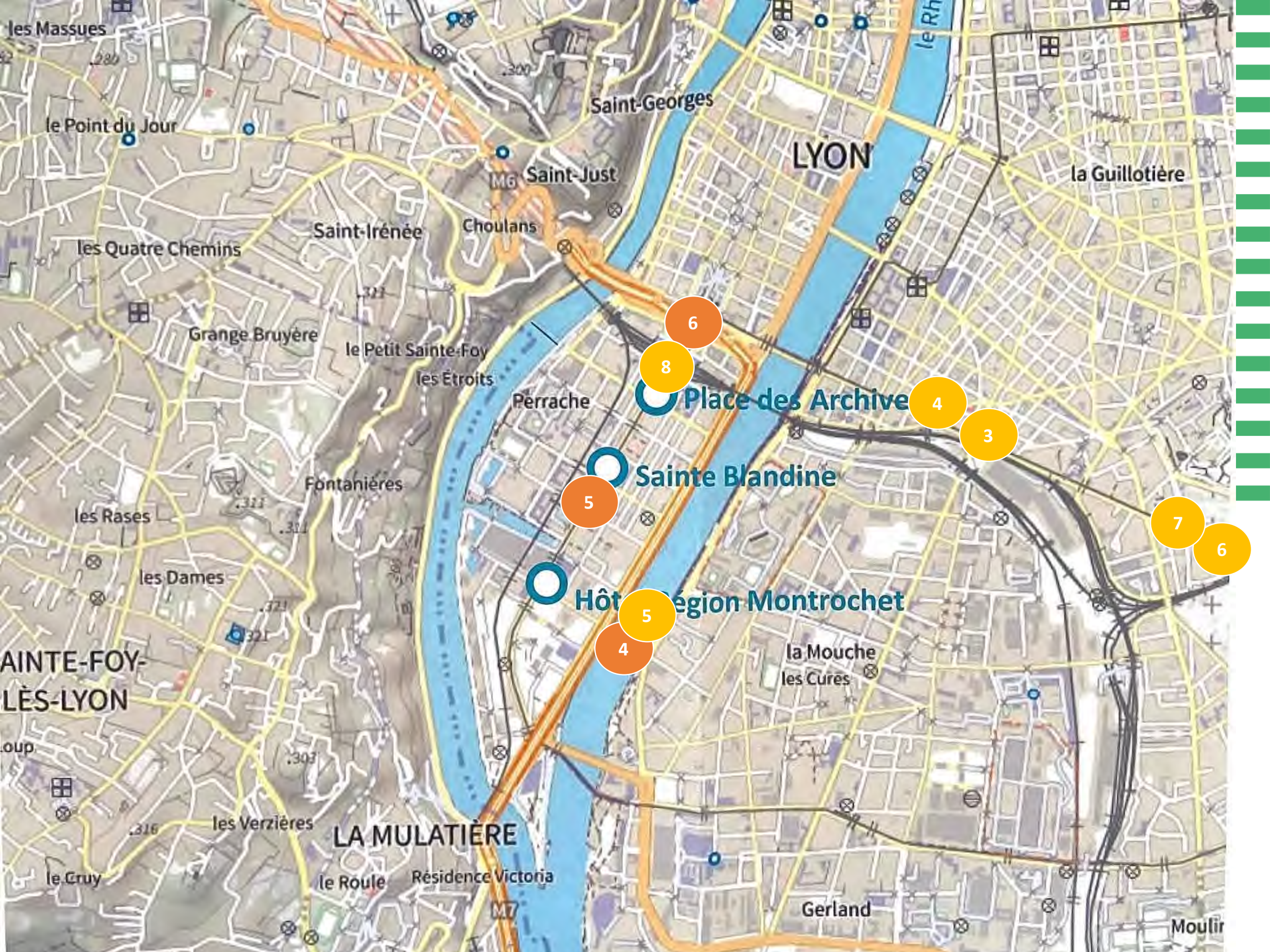


Suivez l'actu !
sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

- Moins de dérangements / nuisance par Montrochet que Suchet
- Suchet = portiques de circulation plus importante
- Intérêt de raccorder TEOL à T2-T6 jusqu'à Mermoz
- Intérêt de Suchet pour le temps de parcours
- Intérêt de Montrochet pour tous modes + nouvelle centralité desservie
- Libération = plus de monde, mais option directe, plus intéressante car plus rapide surtout pour le rabattement des communes à l'Ouest
- Rabattement Alaï + Ouest : repenser le fonctionnement du plan Vélo'v du secteur Ouest notamment électrique

Opportunité du
projet



6

8

4

3

5

7

6

5

4

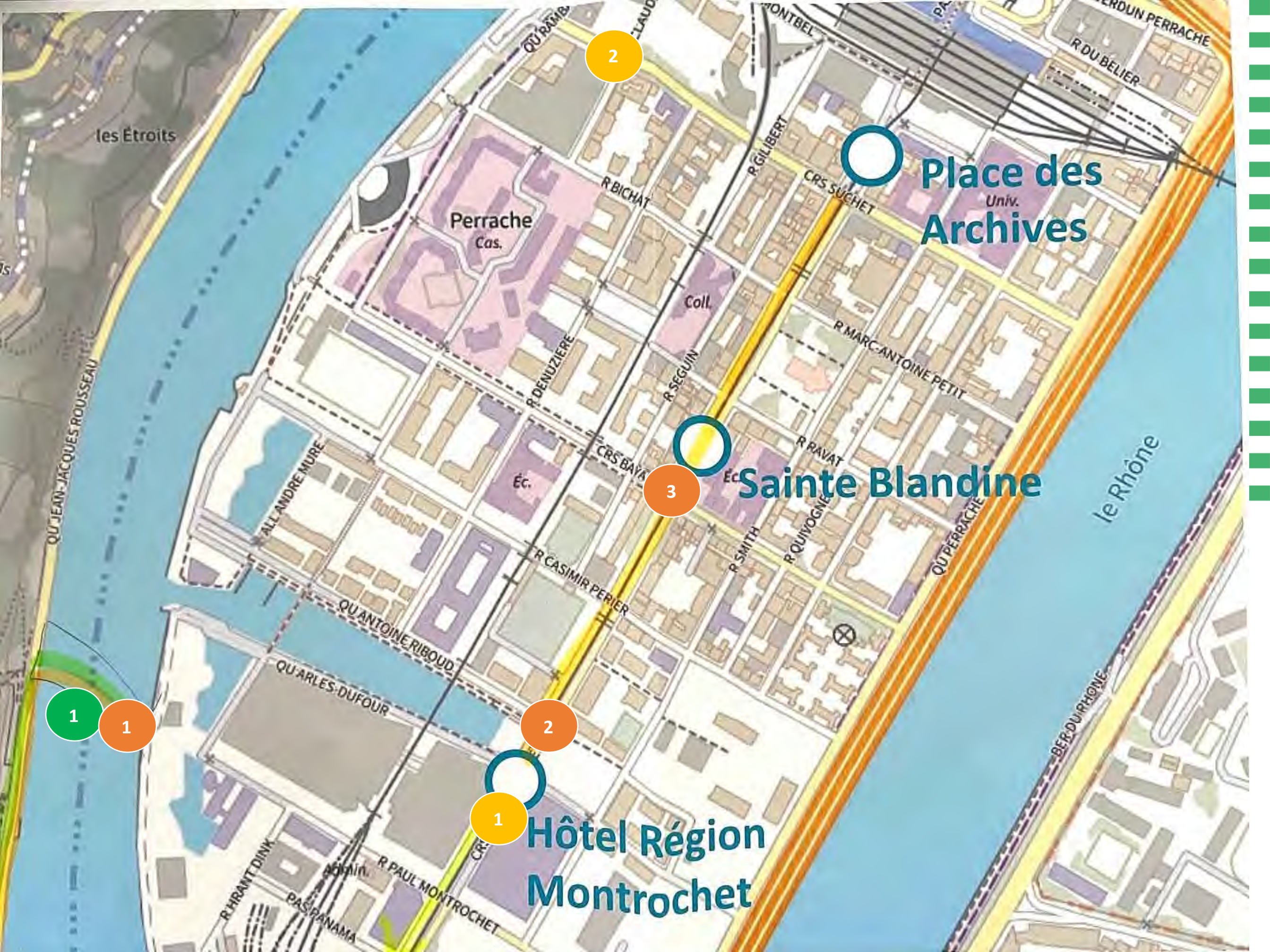
les Massues
 le Point du Jour
 les Quatre Chemins
 Grange Bruyère
 le Petit Sainte-Foy
 les Étroits
 Perrache
 Fontannières
 les Rases
 les Dames
 LA SAINTE-FOY-LÈS-LYON
 les Verzières
 LA MULATIÈRE
 le Roule
 Résidence Victoria
 Gerland
 Moullir

Saint-Georges
 LYON
 la Guillotière

M6 Saint-Just
 Choulans

Place des Archives
 Sainte Blandine
 Hôtel Région Montrochet

la Mouche
 les Cures



les Étroits

QU JEAN-JACQUES ROUSSEAU

2



Place des Archives
Univ.

Perrache
Cas.

R BICHAT

R GILBERT

CRS SÜCHET

R DU BELIER

Coll.

R DENIZIERE

R SEGUIN

R MARC-ANTOINE PETIT

ALL ANDRE MURE

CRS BAYAT



Sainte Blandine

Éc.

3

R RAVAT

R QUIVOGNE

QU PERRACHE

le Rhône

R CASIMIR PERIER

R SMITH

1

1

2

1

Hôtel Région
Montrochet

QU ANTOINE RIBOUD

QU ARLES DUFOUR

R HRAIT DINK

R PAS PANAMA

R PAUL MONTROCHET

R BER DU RHONE

Rabatement vers les stations de la Presqu'île

A pied	En modes actifs	En transports en commun
<p>1 Importance d'une nouvelle connexion par une passerelle bien positionnée entre les ponts existants</p>	<p>1 Importance d'une nouvelle connexion par une passerelle bien positionnée entre les ponts existants</p>	<p>1 Option Montrochet + pertinente pour maillage T1, T10, navettes fluviales</p>
	<p>2 Aménagements cyclables à améliorer sur cours Charlemagne et séparer des stationnements</p>	<p>2 Option Suchet : questionnaire sur fonctionnement des dépôts de bus</p>
	<p>3 Nécessité d'une priorité systématique aux carrefours vélo en parallèle du tramway</p>	<p>3 Continuité entre Bachut et Jet d'eau</p>
	<p>4 Long terme : nouvelle connexion modes actifs et TC via nouveau pont sur le Rhône</p>	<p>4 Quel terminus pour TEOL à Jean Macé ?</p>
	<p>5 Enjeu global d'avoir une station vélo'v bien dimensionnée à proximité des stations</p>	<p>5 Long terme : nouvelle connexion modes actifs et TC via nouveau pont sur le Rhône</p>
	<p>6 Emport vélo possible derrière le tramway comme le 2EX ou Possibilité d'allouer une rame TEOL au vélo</p>	<p>6 Intérêt d'un TEOL qui se poursuit plus à l'est et pourrait se connecter au Métro D à Grange Blanche ou Mermoz</p>
		<p>7 TEOL sur infra T2 -> Supprimer des arrêts ? Pour des temps de parcours + efficace ?</p>
		<p>8 Si Suchet : intérêt T6 ou T10 place des Archives car T1-T2 actuel jusqu'à tard le soir</p>



Atelier n°2 : Exploitation, modélisation, Fréquentation

SYTRAL Mobilités
23 janvier 2024

Compte rendu



Préambule

Animation

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

Intervenants

Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} Vice-Président de SYTRAL Mobilités

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

Sarah Emmelin, chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités

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

Guillaume Le Lorc'h, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis

Garante nommée par la CNDP

Claire Bouteloup

Durée de la réunion : 1 heure 30, de 19h à 20h30

Participation :

- **23 inscrits**
- **23 participants**



Ouverture de la réunion

L'animateur ouvre la réunion publique en remerciant les participants pour leur présence. Il 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'animateur présente le déroulé ainsi que les différents intervenants. Il lance un sondage à main levée afin d'identifier les personnes qui ont déjà participé à des événements de la concertation. Il rappelle que l'atelier est filmé et que l'enregistrement sera mis en ligne le lendemain sur la page Youtube de SYTRAL Mobilités et sur www.sytral.fr/TEOL.

Propos introductifs

| Claire Bouteloup, garante de la concertation

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 des observateurs de la concertation.

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.

| Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Jean-Charles Kohlhaas souhaite la bienvenue aux participants de l'atelier et rappelle l'importance de ces événements dans le cadre de la concertation du tramway express de l'Ouest Lyonnais.

Premiers enseignements

| Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Après deux mois de concertation préalable, Jean-Charles Kohlhaas partage les premiers enseignements sur les thématiques de l'exploitation et de la fréquentation. Il décrit les principales inquiétudes, les interrogations et les demandes exprimées par les participants de la concertation jusqu'à présent sur ces thématiques.

Concernant la fréquentation : le manque de capacités, la sur-fréquentation éventuelle et concernant l'exploitation : devenir de la ligne T2 et dégradation de l'offre à l'est, prolongements de TEOL restructuration globale du réseau, question technique du franchissement des pentes, amélioration de la station Perrache, capacité d'emport des vélos dans les rames.



Présentation thématique – Modélisation et fréquentation

| **Jérémie Simon, Guillaume Le Lorc'h, ingénieurs transport, Egis Rail**

Jérémie Simon et Guillaume Le Lorc'h présentent la méthodologie de modélisation permettant de mesurer la demande de mobilité dans le territoire étudié.

Ils décrivent également la méthodologie employée pour calculer la fréquentation et définir le dimensionnement d'une nouvelle ligne de transport en commun.

La présentation de l'ensemble des sujets abordés et la vidéo de la soirée sont disponibles sur la plateforme Destinations 2026 : [Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : participez à la concertation préalable ! - SYTRAL Mobilités \(destinations2026-sytral.fr\)](https://www.destinations2026-sytral.fr)

Temps d'échanges – Modélisation et fréquentation

L'animateur donne la parole à quelques personnes pour poser leur question.

Est-il possible que certains paramètres entraînent des « effets papillon » qui rendraient inutilisables les résultats du modèle ? Comment assurez-vous le réalisme des résultats de ce modèle mathématique ?

Guillaume Le Lorc'h confirme que le modèle de déplacement est mathématique avec des lois probabilistes. Il ne fait pas une mais plusieurs itérations de calcul qui permettent de vérifier que les calculs convergent. Pour arriver à des résultats exploitables, il est nécessaire de caler le modèle. Pour cela, les paramètres du modèle sont ajustés progressivement : chaque résultat intermédiaire est comparé à la réalité jusqu'à ce que l'on atteigne un niveau de fiabilité satisfaisante, sans effets perturbateurs trop forts.

La robustesse du modèle est également testée à de nombreuses reprises, par exemple en modifiant des temps de parcours, la fréquence ou la desserte afin de vérifier la logique des résultats.

Quelle sera la capacité des rames de TEOL ?

Jérémie Simon répond que les rames de TEOL auront une longueur de 43 mètres, ce qui offre une capacité d'environ 300 personnes par rame. Ainsi, avec 12 rames par heure, en heure de pointe, TEOL offre une capacité de 3600 personnes par heures et par sens.

Le modèle de déplacement Modely permet-il de faire des prévisions au-delà de 2040 ?

Jérémie Simon indique que Modely permet de faire de nombreuses estimations mais qui dépendent toutes de la fiabilité des données d'entrée dont on dispose. Aujourd'hui, celles qui sont considérées comme fiables par les collectivités et les acteurs qui alimentent le modèle sont aux horizons 2030 et 2040. Au-delà, les projections ne sont pas assez fiables pour être prises en compte car elles sont très spéculatives.



Quel est le nombre de voyageurs attendus pour chaque station, en dehors des stations les plus chargées ? A Alaï, par exemple, car les aménagements à prévoir sont très dépendants de ce paramètre ? Comment pouvons-nous inciter les habitants en bout de ligne à utiliser TEOL ?

Jérémie Simon répond que d'autres indicateurs, comme les montées-descentes, sont plus pertinents que la charge dimensionnante pour organiser le rabattement et le pôle d'échange multimodal au terminus.

Il ajoute que, pour TEOL, Modely tient compte de l'hypothèse d'un parc-relais à Alaï. Cette hypothèse sera retravaillée une fois que les décisions sur la poursuite du projet auront été prises.

La modélisation tient aussi compte des lignes de bus dont certains voyageurs prendront ensuite TEOL, tout en tenant compte que d'autres voyageurs ont des destinations différentes. Par exemple, on tient compte du fait que certains usagers du C24 prendront TEOL à Alaï et d'autres le métro D à Gorge de Loup.



Présentation thématique – Exploitation

| Jérémie Simon, ingénieur transport, EGIS

Jérémie Simon présente l'avancée des études réalisées sur l'insertion de TEOL dans le réseau de tramway, dont il sera une extension. Les différents scénarios étudiés pour la réorganisation du réseau en lien avec TEOL sont évoqués. Enfin, il indique que les industriels ont confirmé que les rames de 43 mètres actuelles du tramway de Lyon sont compatibles avec les pentes de TEOL, avec toutefois la nécessité d'une certification incendie en lien avec la circulation en tunnel.

Temps d'échanges – Exploitation

L'animateur donne à nouveau la parole au public présent pour un second temps d'échanges.

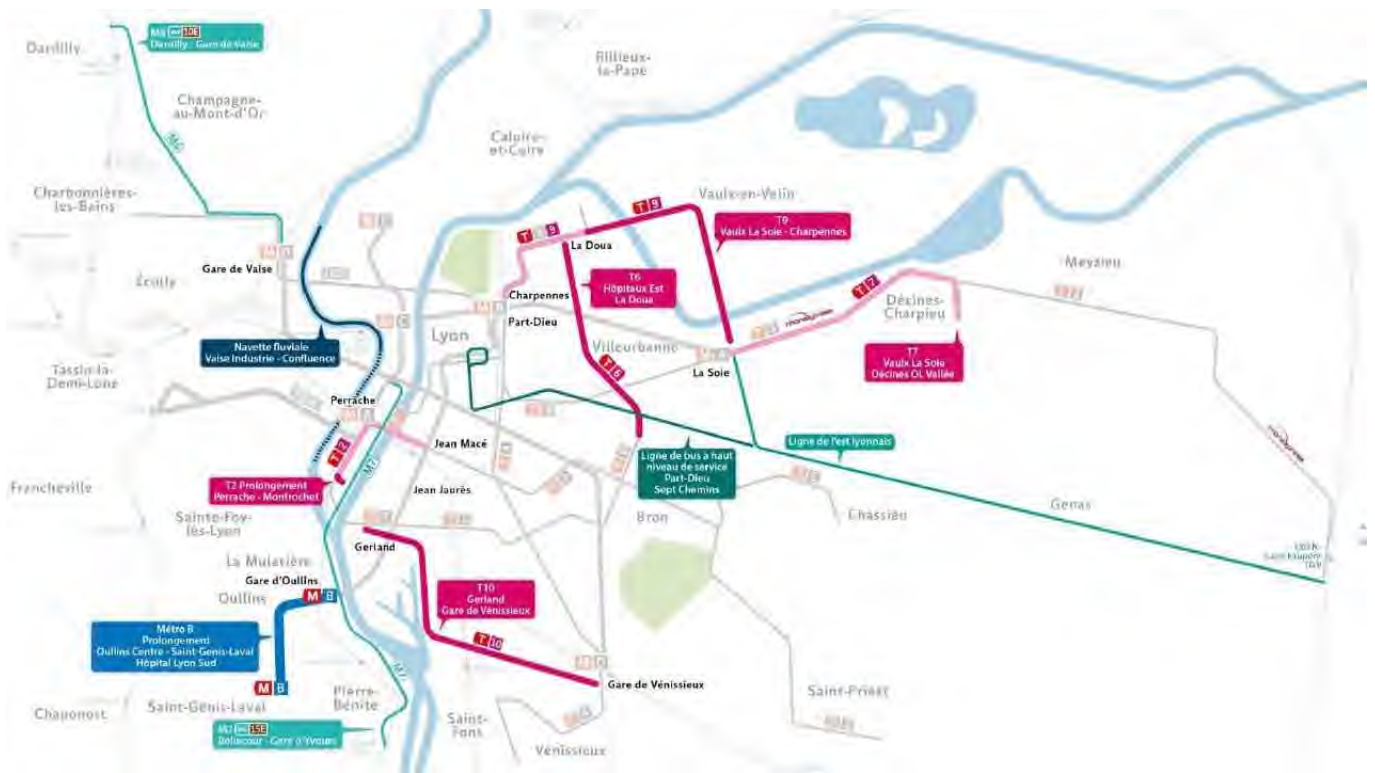
Est-ce que le choix de l'option par le cours Suchet supprimerait T2 à Hôtel de Région – Montrochet et Sainte-Blandine, qui est un prolongement récent ?

Jérémie Simon répond que si l'option du Cours Suchet est choisie, le prolongement de T2 vers Sainte-Blandine et Hôtel de Région - Montrochet serait supprimé, laissant ces deux arrêts uniquement desservis par le T1.

Cela impliquera nécessairement une réflexion globale de réorganisation du réseau de tramway afin de maintenir le niveau d'offre sur ce secteur.

Est-il possible de partager une carte du réseau présentant les lignes actuelles et à venir ?

Séverine Lardellier-Nesme diffuse la carte interactive du plan de mandat, disponible sur le site Internet de SYTRAL Mobilités et dans le dossier de concertation.



Elle rappelle que les quais et les rames de T1 et T2 vont être rallongés à 43 mètres entre 2024 et 2025, ce qui augmentera la capacité de chaque rame de 30%.

T2 croise T4 à Jet d'Eau – Mendes-France, le métro D à Grange-Blanche et T6 à Desgenettes, ainsi que T5. On aura donc demain un maillage d'Alaï vers toute la métropole.

Les voyageurs attendus sur la ligne TEOL feront-ils des trajets pendulaires ou plutôt du cabotage ? Quelle est la fréquentation attendue pour les stations de Perrache et de Jean-Macé ?

Jérémie Simon répond que TEOL aura tendance à se charger le matin sur le plateau du 5^e arrondissement. Sur la Presqu'île, la charge restera stable, jusqu'à Perrache (échanges montée-descente importants à cette station). Jean Macé sera aussi une station d'échange importante.

Quand on observe les origines-destinations, très peu de voyageurs originaires du Plateau continuent au-delà de Jet-d'Eau-Mendes-France.

Quel sera l'impact sur les usagers de T2 qui viennent de plus loin à l'est ?

Jérémie Simon répond qu'il n'y aura pas de différence pour eux si l'on considère que TEOL est en prolongement de T2. Il rappelle que T2 est une ligne très maillée avec d'autres lignes fortes tout au long de son tracé.



Dans le scénario où TEOL est un prolongement de T2, est-ce que toutes les rames circuleront d'un bout à l'autre ou est-ce qu'il y aura des terminus partiels à certains moments de la journée ?

Jérémie Simon répond que toutes les rames pourront circuler d'une extrémité à l'autre de la ligne, de Saint-Priest Bel-Air à Alaï. Il n'est pas prévu de service partiel ni de fourche.

Est-ce que TEOL-T2 peut être prolongé à Craponne ? Quel impact cela aurait-il sur son exploitation ?

Jérémie Simon répond qu'une ligne allongée jusqu'à Francheville Bel-Air fonctionnerait a priori sans difficulté. En revanche, un prolongement jusqu'au Tupinier rallongerait considérablement la ligne, ce qui nécessiterait de réétudier la question du maillage ou d'une coupure de la ligne.

Comment aller à Gerland avec TEOL ?

Jérémie Simon explique qu'un tracé de TEOL vers Debourg a été envisagé dans le cadre d'un scénario en fourche qui a été écarté.

Demain, avec TEOL, le voyageur souhaitant aller à Gerland depuis une station de TEOL pourra prendre T1 en direction de Debourg ou rester dans TEOL jusqu'à Jean-Macé pour prendre le métro B.

Est-ce que l'effet de l'arrivée de TEOL sur la fréquentation des autres lignes a été étudié ? Seront-elles en capacité d'absorber cette fréquentation supplémentaire ?

Jérémie Simon confirme que la fréquentation des autres lignes en lien avec l'arrivée de TEOL a été étudiée. Le modèle montre que ce sont principalement les lignes de métro qui se chargeront et qu'aucune hausse significative de charge n'est constatée sur les lignes de tramway.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute que la capacité des métros sera augmentée d'ici à l'arrivée de TEOL. Le plan de rénovation et de modernisation des métros devrait augmenter leur capacité de 80% d'ici à 2035.

Est-ce que les modélisations ont fait apparaître de nouvelles origines-destinations par rapport à ce qui existe actuellement ? Quel est le report modal permis par TEOL ?

Guillaume Le Lorc'h confirme que le modèle tient compte des nouveaux déplacements générés par cette offre structurante nouvelle, il y a une réaction à l'offre. On constate dans le modèle que TEOL augmentera les déplacements entre le Plateau et la Presqu'île et entre le Plateau et la rive gauche.

Il ajoute que TEOL aura un effet à la hausse sur le report modal attendu entre la situation actuelle et la situation projetée. Tous aménagements confondus, la baisse de part modale de l'automobile est estimée entre 10 et 15% sur le territoire desservi.



Si le scénario Cours Suchet est retenu, est-ce qu'une prolongation T10 de Montrochet à la Halle Tony Garnier pourrait être envisagé ?

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'à l'arrivée du T6 nord, de T9, du T10 et de TEOL, la configuration du réseau de tramway sera différente de celle d'aujourd'hui. Elle appelle une réflexion sur une réorganisation du réseau de tramway à terme. Une étude globale sera lancée dans les prochains mois.

Quelle sera la connexion de TEOL avec le tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) ? Cette connexion permettrait aux usagers de laisser leur voiture aux gares du TTOL et de rejoindre TEOL à Alai.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle qu'il milite de longue date pour le développement du tram-train de l'Ouest Lyonnais. Aujourd'hui le tram-train est sous la responsabilité de la région Auvergne Rhône-Alpes. SYTRAL Mobilités a proposé de prendre en charge l'amélioration de l'offre et l'exploitation du TTOL.

Il ajoute qu'une étude réalisée par SNCF Réseau à la demande de SYTRAL Mobilités démontre qu'il serait possible de passer la fréquence de la branche de Brignais au quart d'heure avec du matériel roulant supplémentaire.

Il indique que le souhait de SYTRAL Mobilités est que cette ligne soit prolongée à terme au-delà de Brignais pour desservir Vourles, Millery et le plateau mornantais.

Pour l'heure, SYTRAL Mobilités travaille avec la Région sur le futur pôle d'échange multimodal d'Alai : parc-relais, intermodalité avec les bus, TTOL...

Y aura-t-il un ticket unique entre le tram-train et le réseau TCL ?

Jean-Charles Kohlhaas répond que la Région Auvergne-Rhône-Alpes a refusé la proposition d'intégrer le TTOL dans la tarification TCL. Elle propose plutôt l'abonnement mixte T-libre, chargé sur carte Ourà. Rien n'est arrêté à ce jour, les discussions sont toujours en cours.

Il ajoute qu'une étude de tarification zonale est en cours à l'échelle du territoire de SYTRAL Mobilités.

Si TEOL devient un prolongement de T2, sera-t-il toujours « express » ? L'évolutivité de sa fréquence dépendra-t-elle de celle de la ligne T2 ?

Les flux de circulation ont-ils été étudiés pour chacune des options de tracé A et B à l'ouest ?

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que le temps d'aujourd'hui est celui de la concertation préalable, lors de laquelle des hypothèses et des options sont présentées. La charge de TEOL a été estimée pour les 2 options : Libération représente 5000 voyages par jour supplémentaires par rapport à l'option A.

Il rappelle qu'on ne sait pas modéliser correctement le territoire au-delà de 2040. On peut cependant imaginer que la croissance démographique de la métropole sera plus modérée qu'aujourd'hui. Il ajoute que la réserve de capacité présentée ce soir est celle des rames de 43 mètres à une fréquence de 5 minutes en heure de pointe. Il sera toujours possible ensuite de rallonger les rames ou d'augmenter leur fréquence.

Les impacts sur la circulation routière sont étudiés et les premiers résultats seront présentés à l'occasion de l'atelier du 30 janvier 2024. Si l'option A prévoit la mise en sens unique la rue Joliot-Curie, l'option B ne supprime aucun sens de circulation.



Enseignements de la soirée

| Claire Bouteloup, garante de la concertation

Claire Bouteloup remercie les participants pour la richesse des échanges de la soirée. Elle rappelle qu'il est possible de formuler en ligne son avis ou de poser des questions.

Elle demande aux participants présents de lever la main s'ils ont eu les éléments d'information qu'ils attendaient. Elle leur demande ensuite s'ils ont désormais des éléments de réflexion complémentaires qui leur permettent de formuler un avis sur le projet.

| Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président de SYTRAL Mobilités

Jean-Charles Kohlhaas remercie l'ensemble des participants pour la qualité de leurs questions et pour leur présence.



Atelier n°3 : Circulation et insertion

SYTRAL Mobilités
30 janvier 2024

Compte rendu



Préambule

Animation

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

Intervenants

- Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités
- Séverine Lardellier-Nesme, Chef de service participation citoyenne & relations riverains, SYTRAL Mobilités
- Sarah Emmelin, chef de projet TEOL, SYTRAL Mobilités
- Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL Mobilités
- Marie-Hélène Philipona, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités
- Jérémie Simon, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail
- Guillaume Le Lorc'h, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail
- Baptiste Maquevic, Assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail
- Delphine Dionis du Séjour, assistant à maîtrise d'ouvrage technique, Egis Rail
- Tom Nasr, Assistant à maîtrise d'ouvrage Concertation, Egis Conseil

Garant nommée par la CNDP

- Jean-Luc Campagne

Durée de la réunion : 2 heures 30, 19h-21h30

Participation :

- 43 inscrits
- 38 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 événements de la concertation. Elle rappelle que l'atelier est filmé et que l'enregistrement sera mis en ligne le lendemain sur la page YouTube de SYTRAL Mobilités et sur www.sytral.fr/TEOL.

Propos introductifs

Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités

Vincent Monot souhaite la bienvenue aux participants de l'atelier et rappelle l'importance de ces événements dans le cadre de la concertation du tramway express de l'Ouest Lyonnais. Il rappelle que cette concertation dure 3 mois, et que des rencontres ont été organisées dans toutes les communes et tous les arrondissements concernés par le projet. Il rappelle les grands éléments soumis à la concertation : l'opportunité du projet, l'insertion du tramway à l'ouest, à l'est et le positionnement de la station Charcot. Il remercie l'ensemble des participants pour leur participation au dernier événement de la concertation et rappelle que la plateforme en ligne reste ouverte jusqu'au 5 février pour y déposer des avis.

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

Jean-Luc Campagne rappelle que 3 garants ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public : Jacques Finetti, Claire Bouteloup et lui-même. Il 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. Il rappelle que les garants ont travaillé avec SYTRAL Mobilités pour définir les modalités de la concertation.

Ce soir, il explique que son rôle consiste à observer la qualité des échanges et l'expression de la pluralité des avis. Il précise que l'argumentation des avis est indispensable. Il 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.

Il 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.



Premiers enseignements

**Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne et relations riverains
SYTRAL Mobilités**

Après 13 semaines de concertation préalable, Séverine Lardellier-Nesme partage les premiers enseignements de la concertation sur les thématiques de l'insertion à l'est et à l'ouest. Elle décrit les principales inquiétudes, les questionnements et les propositions alternatives exprimées par les participants de la concertation jusqu'à présent sur ces thématiques. Elle introduit la présentation d'une nouvelle insertion de tracé à l'ouest, issue des échanges intervenus pendant la concertation et rappelle que l'option en souterrain ou tranchée couverte entre Ménival et Alaï ne sera pas retenue du fait de leur coût.

Présentation thématique – Circulation et insertion

Delphine Dionis du Séjour, Baptiste Macquevic, Guillaume Le Lorc'h, ingénieurs, Egis Rail

Delphine Dionis du Séjour, Baptiste Macquevic et Guillaume Le Lorc'h présentent l'insertion du tramway, d'ouest en est. Ils présentent notamment les 3 options d'insertion du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais entre Alaï et Ménival. Ils précisent les études de circulation et les analyses de carrefour qui ont été menées afin de proposer ces 3 options et les conséquences en terme d'insertion sur les secteurs ouest et est.

La présentation de l'ensemble des sujets abordés et la vidéo de la soirée sont disponibles sur la plateforme Destinations 2026 : [Tramway Express de l'Ouest Lyonnais : participez à la concertation préalable ! - SYTRAL Mobilités \(destinations2026-sytral.fr\)](https://destinations2026-sytral.fr)

Temps d'échanges

Options de tracé à l'Ouest

Si la nouvelle option d'insertion à l'ouest, l'option C, est retenue, comment sera géré le remisage des rames ?

Sarah Emmelin répond qu'il ne sera pas nécessaire de créer un centre de remisage à Alaï pour l'exploitation du tramway. Il y aura seulement une aire de retournement et de stockage (gestion des heures creuses/heures pleines) des rames qui pourra s'insérer le long ou en prolongement des voies de tramway.

Sur la sortie de la trémie à Ménival, comment sera géré le marché place Schweitzer ?

Aujourd'hui, il n'y a pas de réponse précise mais c'est un point qui sera travaillé, notamment en lien avec la ville de Lyon, dans les phases d'études ultérieures et dans la phase d'organisation du chantier.



Pourquoi la nouvelle option, l'option C n'est présentée au public qu'une semaine avant la fin de la concertation ?

Séverine Lardellier-Nesme répond qu'elle comprend que cela puisse questionner le public. Elle rappelle que la concertation préalable est un temps pour questionner l'opportunité du projet.

L'insertion en voie double sur l'avenue Charles de Gaulle avait été envisagée lors des études de faisabilité préalable à la concertation. Cette option est d'ailleurs présentée dans le dossier de concertation. Elle avait initialement été écartée en lien avec la Ville de Tassin la Demi-Lune par crainte de devoir réaliser de trop nombreuses acquisitions foncières. Cependant, au regard des études de circulation qui ont été menées en parallèle de la concertation, cette option nécessiterait presque autant de besoins foncières que l'option B. Au regard des études techniques, mais également des avis recueillis lors de la concertation, SYTRAL Mobilités a donc décidé de remettre à l'étude l'option C et a souhaité le faire avant la fin de la concertation préalable, dès que cette option a été jugée recevable. La concertation doit permettre de décider de l'opportunité de la desserte de libération ou non, l'option C est une variante de l'option B.

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation rappelle que la concertation préalable fait partie d'un processus pendant lequel des préoccupations ont été exprimées. Cette troisième option permet d'ouvrir les possibilités d'adaptation du projet. L'important pour les garants est que le public dispose de toutes les informations nécessaires à la compréhension des hypothèses pour se faire un avis.

Vincent Monot ajoute qu'à ce stade aucune décision n'est prise. Il rappelle que c'est grâce au bilan de la concertation et aux engagements du SYTRAL, qui seront rédigés dans les mois à venir, que l'ensemble des décisions seront prises.

Dans le cas où l'option B ou l'option C serait retenue, est-ce qu'un réaménagement de la rue Joliot-Curie serait possible ?

Sarah Emmelin répond que, dans le cadre de l'option B ou C le réaménagement de la rue Joliot-Curie n'est pas envisagé dans le cadre du projet TEOL. Cependant des aménagements de voirie pourraient être portés par la Métropole de Lyon, notamment dans le cadre du rabattement vers TEOL.

Concernant le pôle d'échange multimodal d'Alai, qu'est-il prévu en termes de localisation et de fonctionnalités ?

A ce stade, le projet reste très ouvert avec une multitude de variantes d'implantation pour la station terminus et de fonctionnalités (quais bus, vélos, P+R, etc).

Quand sera prise la décision concernant les options de tracé ?

Vincent Monot indique que la décision sera prise au printemps, après la publication du bilan de la concertation par les garants et la publication des engagements de SYTRAL Mobilités.



Acquisitions foncières

Est-ce que de nouvelles acquisitions foncières sont prévues le long de la route de Brignais ?

Sarah Emmelin répond que la route de Brignais fait partie d'un "périmètre d'attente de projet" inscrit au Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat, dans lequel s'intègre TEOL. Lorsque des propriétaires ont déclaré vouloir vendre leur bien, la Métropole s'est portée acquéreuse, à l'amiable. En fonction de l'insertion du tramway à terme, des acquisitions complémentaires pourraient être nécessaires.

Pourquoi les riverains de la route de Brignais, concernés par les éventuelles acquisitions foncières, n'ont-ils pas été rencontrés par le SYTRAL ?

Séverine Lardellier-Nesme rappelle que pour l'instant les options n'ont pas été tranchées et qu'à ce stade, il n'est pas possible d'assurer si un bien est concerné ou pas. Elle rappelle que l'équipe chargée de relations riverains et l'équipe projet sont à disposition des propriétaires qui se sentiraient concernés pour les recevoir et répondre à leurs interrogations. Elle indique qu'une fois l'option retenue, un travail fin sur l'insertion du tramway sera réalisé dans le cadre de la concertation continue, jusqu'à l'avant-projet. Une étude d'impact portant sur l'environnement mais aussi le bâti sera joint au dossier qui sera soumis à l'enquête publique et à l'enquête parcellaire.

Vincent Monot ajoute que SYTRAL Mobilités essaye de minimiser les acquisitions foncières au maximum dans le cadre de ses projets tout en conciliant les usages et tous les modes de déplacement.

Une remarque est faite par un participant concernant les acquisitions foncières réalisées par SYTRAL Mobilités. Selon le participant, SYTRAL Mobilités a toujours été très prudent sur les acquisitions, au détriment parfois d'aménagements piétons et cyclables de qualité. Selon lui, il faudrait aller vers plus d'acquisitions, bien qu'elles soient impopulaires, afin de penser les projets sur du très long terme et pour l'intérêt général.

Autres questions

Pouvons-nous avoir des précisions sur ce qu'il va se passer place Bénédicte Teissier ?

Séverine Lardellier-Nesme répond que la station Point du Jour sera en sous-terrain sur la place Bénédicte Teissier. Les travaux vont nécessiter des emprises importantes, comme à Oullins, sur la place Anatole France, qui ne sont pas encore définies à ce stade du projet. Pour l'heure, SYTRAL Mobilités a réalisé des portes-à-portes commerçants pour recueillir les premières questions. Ils se poursuivront dans les prochains mois et des réunions spécifiques sur les travaux dans ce secteur seront organisées pendant la concertation continue.

Un prolongement vers Craponne est-il prévu afin de capter les usagers au plus tôt ?

Vincent Monot explique que TEOL permettra d'envisager ce prolongement après sa mise en service, contrairement au métro qui ne correspond pas à la densité de population sur ce secteur. Le parc-relais à Alaï est à l'étude mais le rabattement en bus doit être privilégié.



Comment TEOL s'intégrera-t-il au réseau de transport existant ? Le réseau sera-t-il réorganisé ?

Vincent Monot répond que cela sera étudié et réfléchi, tout en gardant à l'esprit qu'il est nécessaire de maintenir une connexion au métro A à Perrache et au métro B à Jean Macé pour TEOL.

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 6 tables rondes pour échanger sur :

- L'opportunité du projet
- L'insertion de TEOL sur le secteur de la Presqu'île
- L'insertion de TEOL entre Alaï et Ménéval

Les groupes ont été constitués préalablement par SYTRAL Mobilités en accord avec les préférences exprimées par les participants lors de leur inscription à l'atelier.

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

L'opportunité du projet a peu été remise en question sur les tables. Malgré tout, certains participants ont exprimé que le projet présentait peu d'intérêt pour la commune de Tassin la Demi-Lune. Certains participants ont aussi affirmé leur préférence pour un métro E.

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

Les participants ont identifié plusieurs points de vigilance à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL sur la presqu'île.

Secteur Montrochet

D'après les participants, le quartier de Confluence/Montrochet doit conserver un cadre de vie agréable pour les riverains. Certains participants ont exprimé leurs inquiétudes concernant les conflits d'usages et les accès pour les livraisons du centre commercial. Les participants souhaitent que le nouveau pont conserve l'esthétique du quartier, et que ce dernier s'intègre dans le paysage urbain. Ils craignent aussi le bruit qui sera généré lors de la phase travaux pour les habitants du quai Rambaud.

Secteur Suchet

Des participants ont affirmé qu'il est nécessaire de préserver les platanes cours Suchet. Selon eux, il serait aussi opportun de requalifier le passage sous la gare de Perrache. Les participants mettent en garde contre les bruits et les nuisances qui vont impacter les habitants situés quai des Etroits. Ils s'inquiètent également de la courbe du tramway qui sera très serrée et qui sera bruyante.



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

Les participants ont exprimé leurs opinions concernant les trois options de tracé entre Alaï et Ménival.

Option A :

- Ne dessert pas Tassin la Demi-Lune ;
- Permet de gagner du temps sur le temps de parcours global ;
- Moins coûteuse ;
- Facilite un potentiel prolongement vers Craponne ;
- Opportunité de requalifier la voirie en surface.

Option B :

- Craintes et inquiétudes concernant le passage sur le chemin de la Raude ;
- Dessert le quartier de Libération ;
- Risque de dénaturation de la route de Brignais ;
- Perte de temps pour rejoindre le cœur de la Métropole.

Option C :

- Option considérée comme « la moins pire » par certains participants ;
- Permet de desservir Tassin la Demi-Lune sans avoir à mettre la rue Joliot Curie en sens unique ;
- Meilleure lisibilité du tramway
- Inquiétudes de l'impact sur l'avenue Charles de Gaulle et le centre médical si l'option C est choisie.

Au-delà de l'analyse comparative des options, les participants ont exprimé des points d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL :

- Renforcer la fréquence du TTOL et unifier la tarification pour créer un vrai pôle d'échange multimodal à Alaï
- Inquiétudes concernant le positionnement de la station à Alaï
- Interrogations quant au devenir de la rue Boyer, l'accès à l'école et au marché dans le quartier de Ménival

Enseignements de la soirée

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation

Jean-Luc Campagne remercie les participants pour la richesse des échanges de la soirée. Il rappelle qu'il est possible de formuler en ligne son avis ou de poser des questions jusqu'au 5 février, date de la fin de la concertation.

Vincent Monot, Vice-président de SYTRAL Mobilités

Vincent Monot remercie l'ensemble des participants pour leur présence et la qualité de leurs questions.

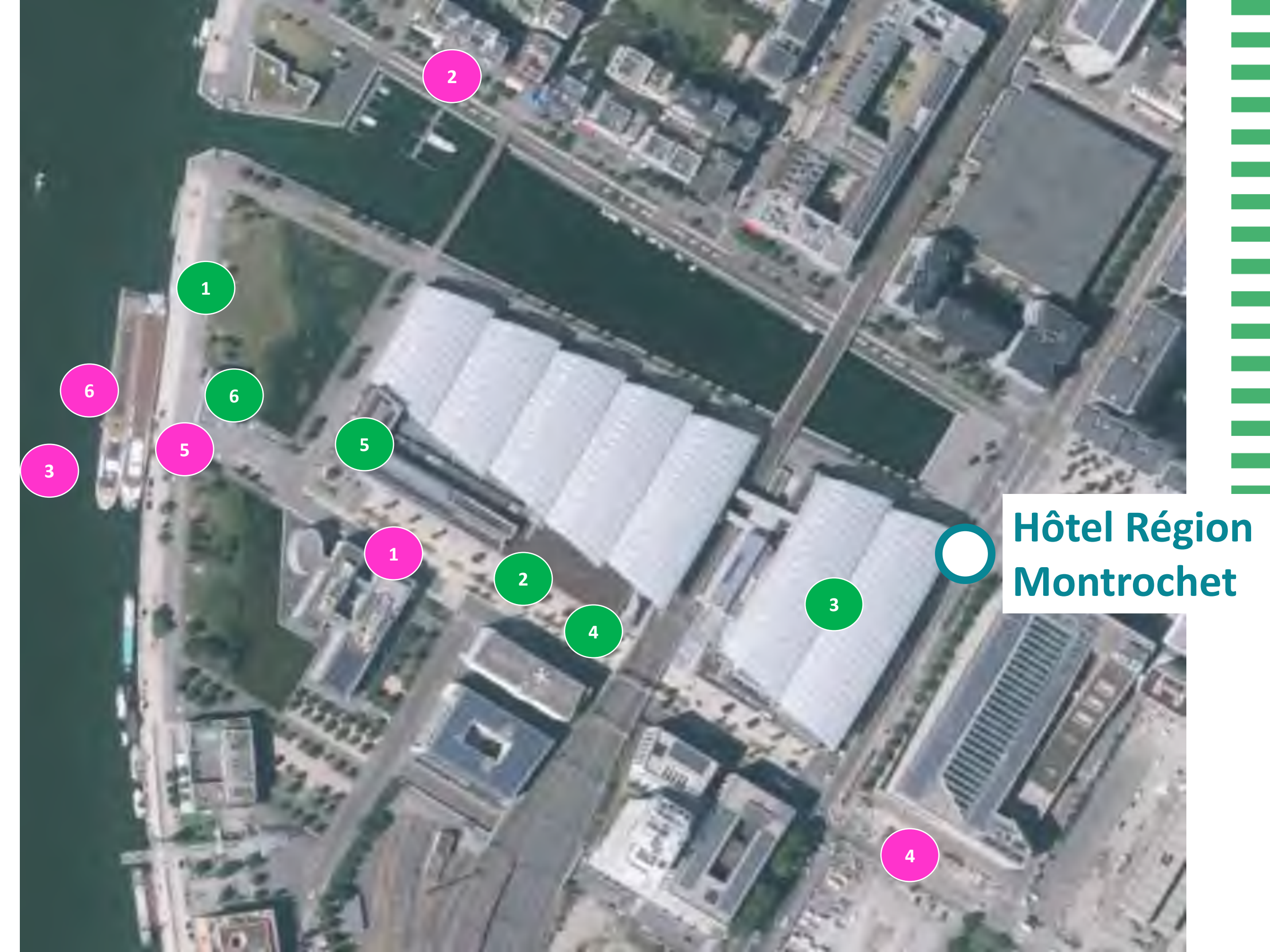
Table 1

Secteur Est

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

Opportunité du projet

- Interrogations sur la rupture de charge à Jean Macé pour les usagers du T2 venant de l'Est -> réponse en séance des scénarios de réorganisation avec T2. Enjeu de ne pas avoir de rupture de charge
- Attente sur les services partiels en cas de dégradé. En cas de ligne longue.
- Rupture T2/TEOL à Bachut (2 lignes en tête bêche)
- Questions/Inquiétudes sur la ligne longue
- Perte de 4 minutes si le TEOL passe à Montrochet = perte de temps. Mais la qualité de la desserte serait meilleure, si il passe à Confluence.
- Quel impact sur la fréquentation de TEOL ?
- Impact sur T2 si il y a un passage par le cours Suchet. Quid du T6 et du T10 en compensation ?
- Attente d'une voie piétonne et cycle sur l'ouvrage.
- Meilleure équidistance entre les ponts si variante Montrochet



1

2

6

6

3

5

5

1

2

4

3



**Hôtel Région
Montrochet**

4

Usages dans le secteur

Points d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1	Quai Rambaud : continuité piétonne et cycle à maintenir.	1	Bien maintenir les aménagements piétons.
2	Livraisons du centre commercial.	2	Attention en termes de bruit = chantier et phase définitive (avec amplitude horaire) vis-à-vis des riverains quai Rambaud
3	Desserte du centre commercial en plus.	3	Biodiversité et EBC sur la parcelle de la Balme + risque géologique
4	Accès parking voiture centre commercial.	4	Conservation possible de la virgule pour les services dégradés ?
5	Hôtel (porte de qualité visuelle) avec le tramway.	5	Espace sous l'ouvrage à aménager
6	Capitainerie et événementiel.	6	Esthétique du Pont / Intégration urbaine et paysagère



**Place des
Archives**



Usages dans le secteur

Points d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1

Dépôt et bus de Perrache

2

Ouvrage SNCF

3

Courbe très serrée > bruit > vitesse réduite

4

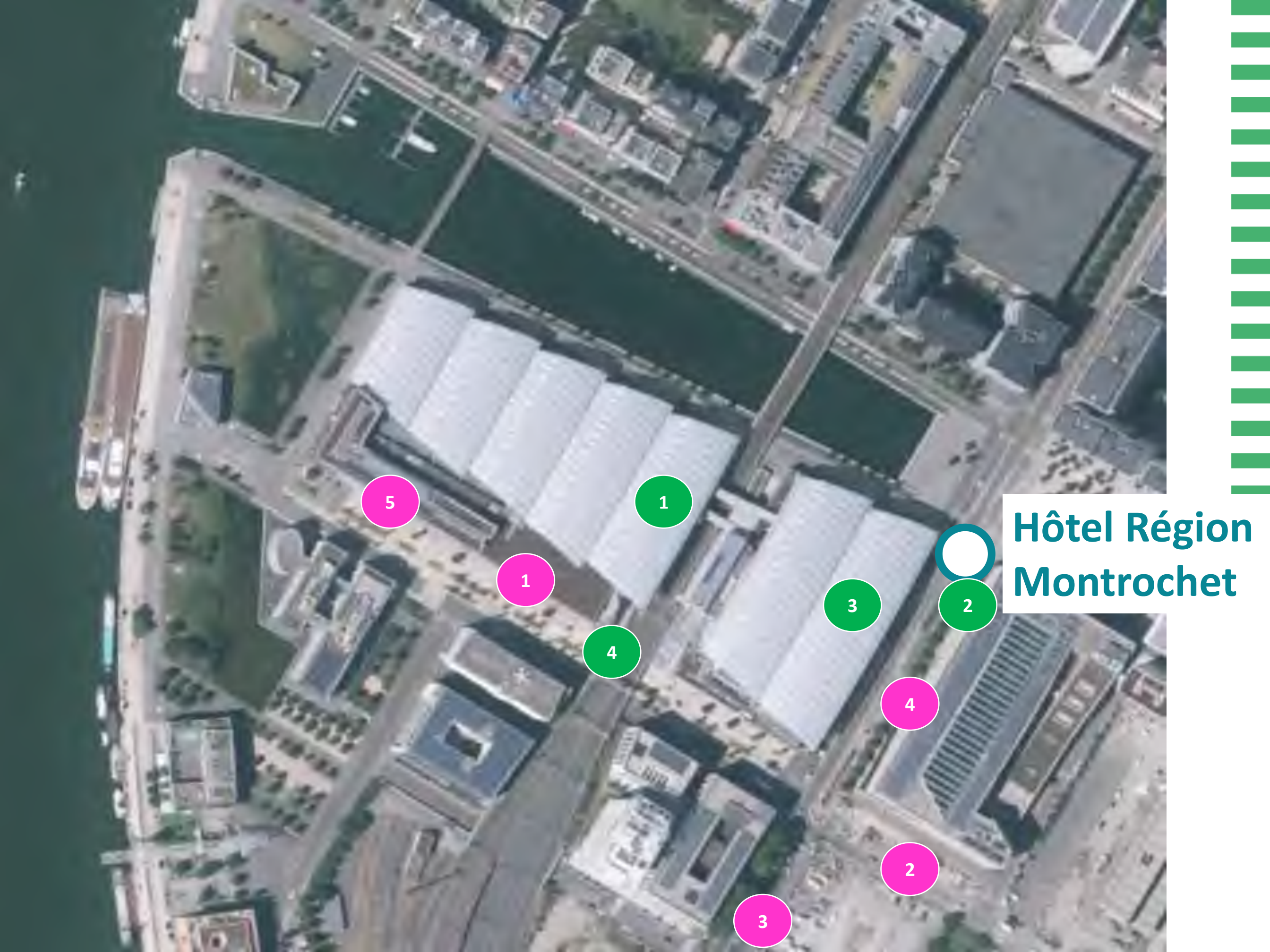
Habitants à la sortie du tunnel.

Table 4 Secteur Est

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

Opportunité du
projet

Non remplie en séance



**Hôtel Région
Montrochet**

5

1

1

○

2

3

4

4

2

3

Usages dans le secteur

Points d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1	Permet aux fidésiens de travailler à Confluence
2	Connexion à T1
3	Shopping
4	Préserver l'espace de promenade pour les vélos

1	Conflit d'usage avec le parking + compliqué pour les livreurs
2	Quid de la virgule de retournement que devient-elle ?
3	Mieux figurer la sortie vers Debourg pour se rendre compte que le flux peut redescendre future correspondance avec T10
4	Agrandir la station Vélo'v
5	Pour essayer de réduire les conflits d'usage. Inverser rue Montrochet la chaussée et le trottoir. Conserver tourne à droite vers parking



1

1

3

2

4



**Place des
Archives**



Usages dans le secteur

1 Si on bloque la circulation ici, on bloque tout.

Points d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1 Préserver platanes cours Suchet

2 Passage sous gare Perrache. Métro au niveau 0 circulation piéton délicate. Couloir tramway à élargir

3 Passage mode doux qui déborde sur un mur place Carnot

4 Arrivée Perrache qui serait un goulot d'étranglement

Table 2

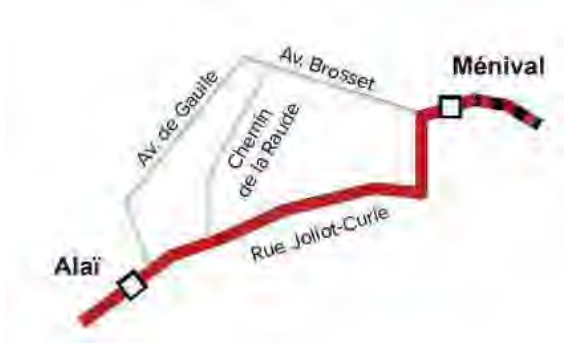
Secteur Ouest

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

Opportunité du
projet

Non remplie en séance

Alaï <> Ménival



Ménival > Libération > Alaï Voies dissociées

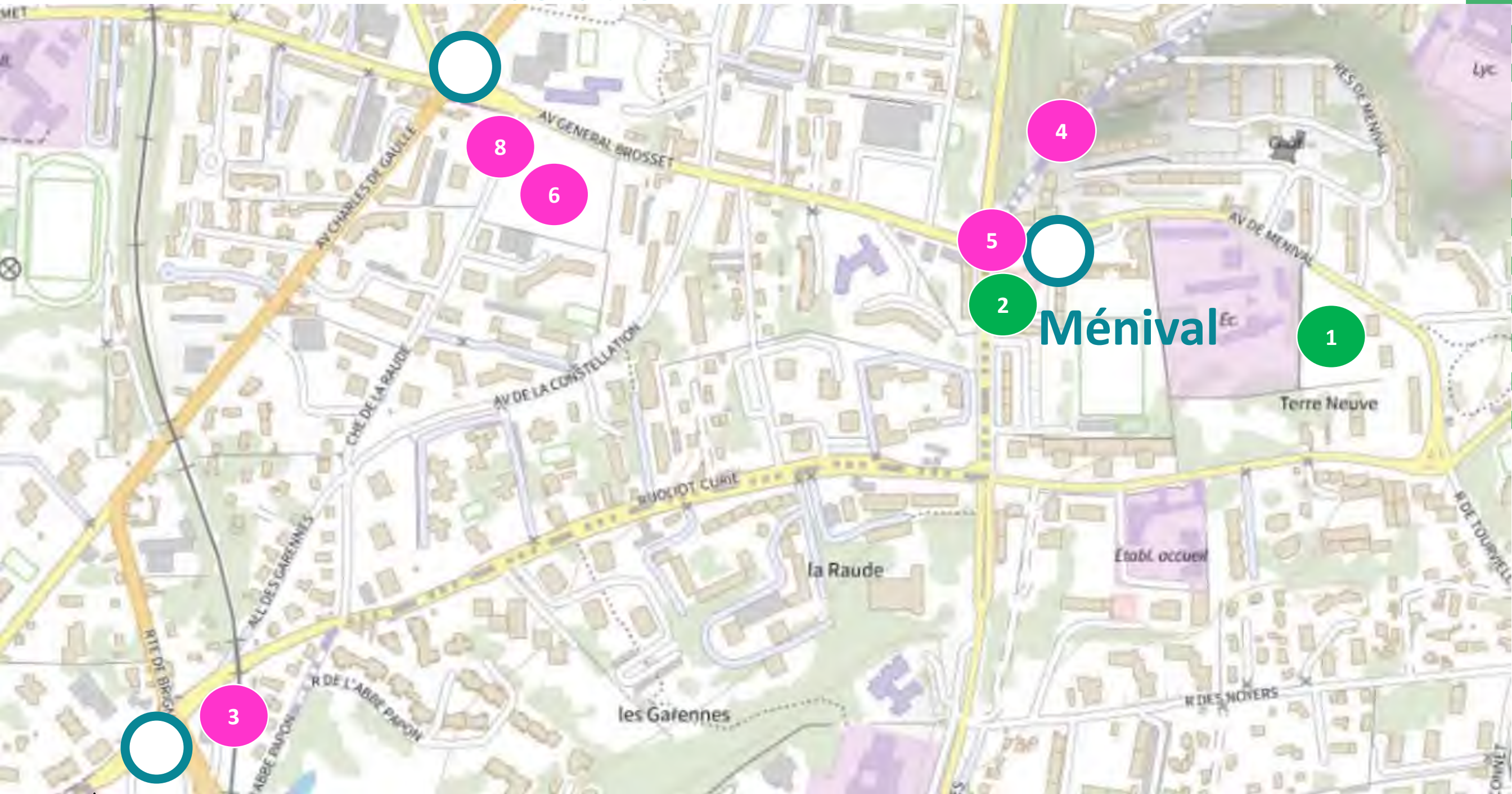


Ménival > Libération > Alaï Voie double



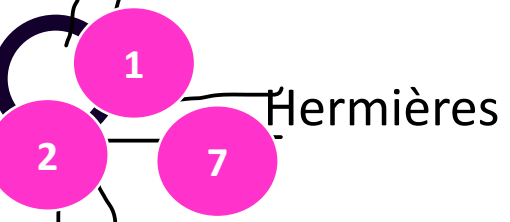
Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Ne pas passer à Tassin</p>	<p>Scénario le plus défavorable</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rabattement à Alaï en TC + vélo + VL depuis Chemin des Hermières + les "S" de Craponne • Idem pour B et C • Anticiper la possibilité d'extension à Craponne B, C
	<p>Option qui interroge sur le chemin de la Raude</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir "les conditions d'exploitation du C24" • Question de la cohabitation entre tram et bus sur la même plateforme
<p>On préserve chemin de la Raude Lisibilité du tramway Meilleure position de la station Libération, amélioration du rabattement de la station</p>	<p>Chemin de la Raude devient un shunt ! Impact foncier sur CDG</p>	

Libération



Ménival

Alai



Attention aux Bus depuis Grézieu et LEOL + voitures

Usages dans le secteur

Point d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1

Marché place Schutzer

2

Comment Ménival qui pourraient profiter du TEOL pour mieux vivre

1

Attention aux rétentions de véhicules sur chemin des Hermières. Il faut les intégrer aux études + attention aux "S" de Craponne

2

3

Futur RER Lyonnais !

4

Rue Boyer -> enjeu de cheminement piéton pour le rendre accessible et confortable pour le rabattement piéton des copro rue Boyer à la station Ménival

5

Traversée piétonne à améliorer pour irriguer la MJC, le Auchan

6

Future école et parc = flux piétons importants plusieurs fois par jour

7

Ecole d'Alaï sur Francheville + RAM sur voie TEOL -> pour prise en compte des données de trafics routiers dont les reports peuvent impacter les usages

8

Attention à la dépose minute au droit de la future école

Table 3 Secteur Ouest

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

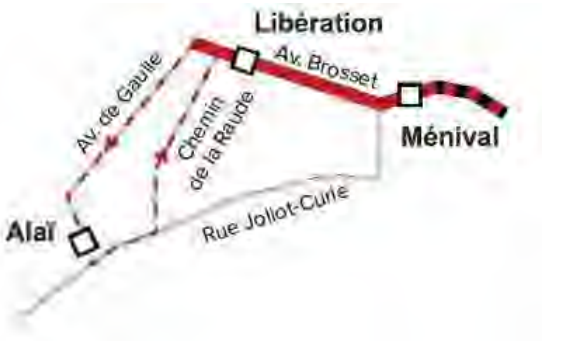
Opportunité du
projet

Non remplie en séance

Alaï <-> Ménival



Ménival > Libération > Alaï Voies dissociées

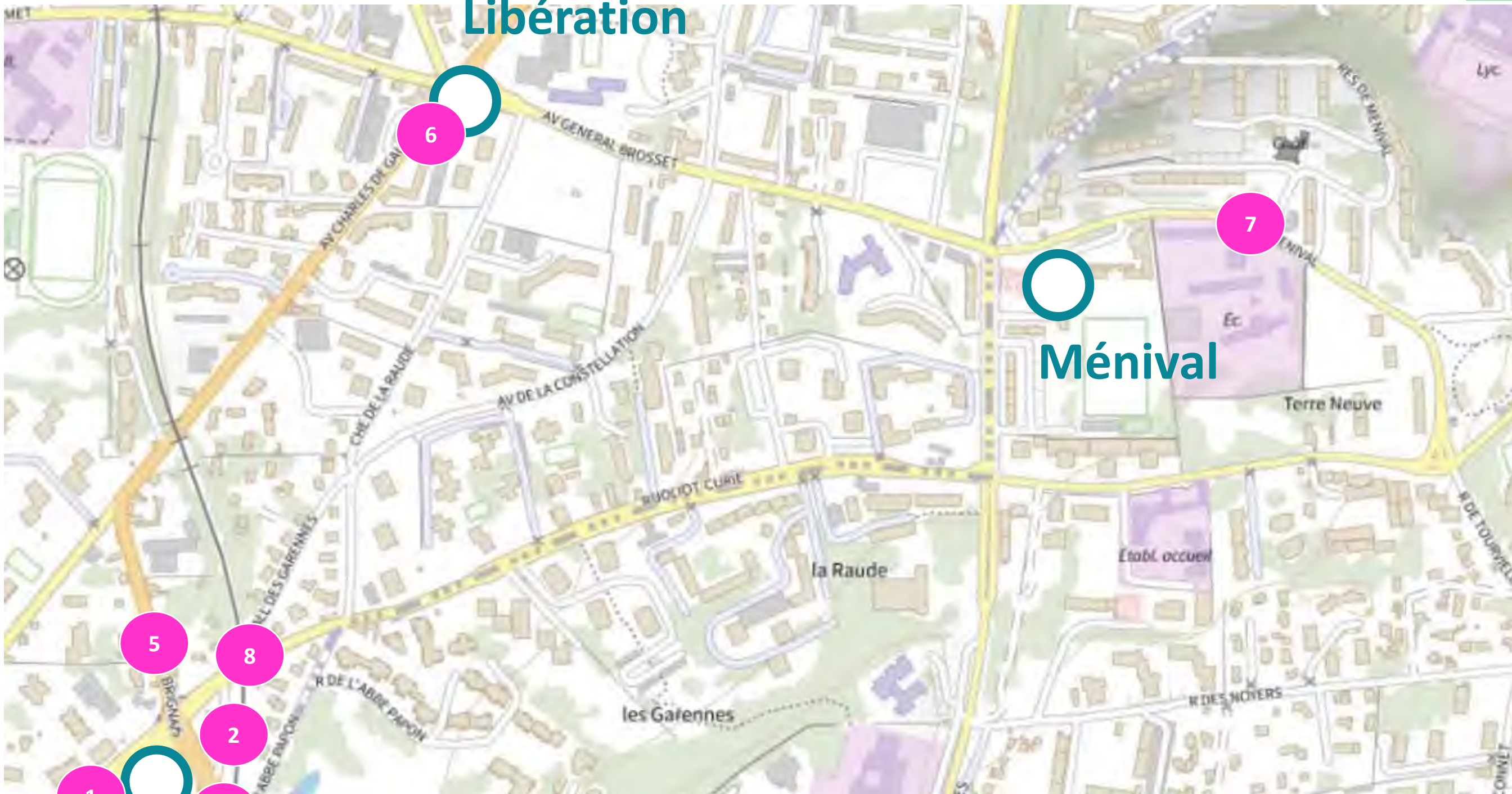


Ménival > Libération > Alaï Voie double



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Gain de temps TEOL</p> <div data-bbox="739 433 1303 1360" style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 210px; height: 460px; margin: 10px auto; text-align: center; vertical-align: middle;"> <p>Opportunité de requalifier si en surface</p> </div>	<p>Passage pont 1 station de moins. Impact fort sur le trafic à Tassin.</p>	<p>Rabattement vers Craponne</p>
	<p>Chemin de la raude (stationnement/livraison)</p>	<p>Tarif unique TTOL P+R</p>
<p>Moins mauvaise option Impact le moins flux VP Plus pertinent / plus clair Davantage de fréquentation</p>	<p>"Sortie politique" Solution mi-enterrée Risque de rejet voiture sur Joliot Curie</p> <p>Si le tunnelier est présent pourquoi ne pas aller plus loin ?</p>	<p>Station sur Aquavert vers Craponne</p>

Libération



Ménival

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 8

Usages dans le secteur

Point d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1	Interdistance importante avec Libération
2	TTOL
3	Prolongement avec Craponne
4	Quid position P+R qui peut planter le carrefour
5	Station OK si option C mais mais si B
6	Essayer d'impacter le moins le carrefour
7	Frontière physique de la trémie
8	Renfort TTOL -> Fréquence et tarification

Table 5

Secteur Ouest

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

Opportunité du
projet

Non remplie en séance

Alaï <> Ménival



Ménival > Libération > Alaï Voies dissociées

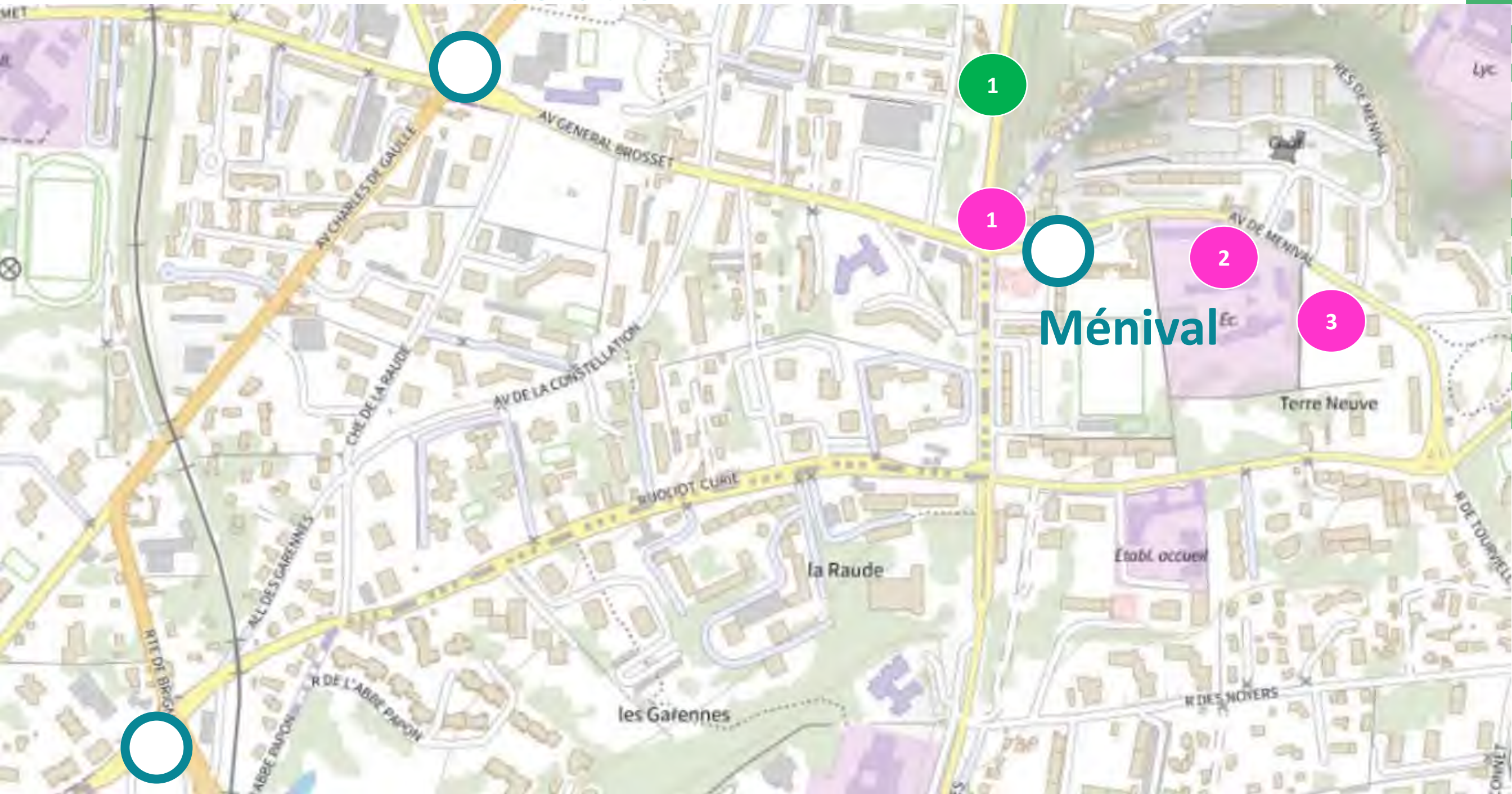


Ménival > Libération > Alaï Voie double



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
	<p>Mise à sens unique de la rue Joliot Curie</p> <p>Avenue de Ménival : la mise à Sens Unique réduit l'accessibilité à la rue de Bayer (toutes les variantes A, B et C)</p> <p>Suppression du stationnement (difficulté de rabattement)</p>	<p>Amélioration du fonctionnement du carrefour Libération pour pallier les reports de TC</p>
<p>Maintien du double sens de la rue Joliot Curie (option B et C)</p> <p>Ouverture station Libération (options B et C)</p>	<p>Goulet d'étranglement sous l'ouvrage ferroviaire et à la rue Joliot Curie</p> <p>Stationnement supprimé sur le chemin de la Raude</p>	<p>Vérifier l'évolution du trafic suite à l'évolution du carrefour de l'horloge (valable toutes variantes)</p>
<p>Simplicité de compréhension du fonctionnement</p>	<p>Prolongement : traversée du carrefour par tramway</p> <p>Impact sur le bâti</p> <p>Risques recours riverains</p>	<p>Avenue de Gaulle : centre médical à considérer dans les analyses. Valable B et C et particulièrement C</p>

Libération



Ménival

Alai

Usages dans le secteur

1

Si fermeture des TSF (accident), grosses répercussions sur le secteur

Point d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1

Accès sur la rue Boyer avec l'arrivée de TEOL sert aussi à la dépose des écoles

2

Accès à l'école

3

Accès au Marché

Table 6

Secteur Ouest

Construisons ensemble le **TRAM**
Express !

Opportunité du projet

Préférence métro E - Interet de créer un terminus à Ménival pour attendre la possibilité de prolonger en sous-terrain.

Impression de peu d'intérêt pour Tassin , desserte TTOL suffisante vers Gorge de Loup

Intérêt d'un P+R mais importance de faire un espace de qualité pour ne pas créer un pole mobilité/ urbain qui ressemblera à Gorge de Loup

Tarifcation unique TTOL/TCL nécessaire
Serait-il envisageable d'implanter un terminus à Libération ?

Etat des lieux :

L'avenue Charles de Gaulle mérite d'être aménagée, mais risque du tramway de défigurer le futur axe.

Le quartier d'Alaï est déconnecté du reste de Tassin et mériterait d'être revalorisé et mieux connecté.

Alaï <> Ménival



Ménival > Libération > Alaï Voies dissociées



Ménival > Libération > Alaï Voie double



Avantages	Inconvénients	Conditions de réussite
<p>Temps de parcours Moins d'impact foncier Moins chère Plus simple pour aller vers Craponne</p>	<p>Libération engorgé et AF possible pour améliorer</p>	<p>Ajout d'une ligne avec l'économie pour un prolongement à Craponne.</p>
<p>Desserte de Libération mais qui n'est pas le centre de Tassin</p>	<p>Perte de temps</p>	<p>Alerte : Risque de mise à sens unique à termes en lien avec la création de la VL11</p> <p>Etudier un tracé qui passe par le chemin de la Garenne pour éviter le point dur de Joliot Curie</p>
	<p>Station Terminus sur la route de Brignais AF importance Arbres centenaires dans les parcelles privées (cèdres, etc.) EBC</p>	<p>Alerte : Risque de mise à sens unique à termes en lien avec la création de la VL11</p> <p>C21 à conserver pour la desserte locale mettre la station Terminus sur le parking Aquavert P+R pas sur Brignais, plutôt sur Aquavert Occasion de réaménager la route de Brignais avec trottoirs confortables et améliorer la qualité des espaces publics</p>

Libération

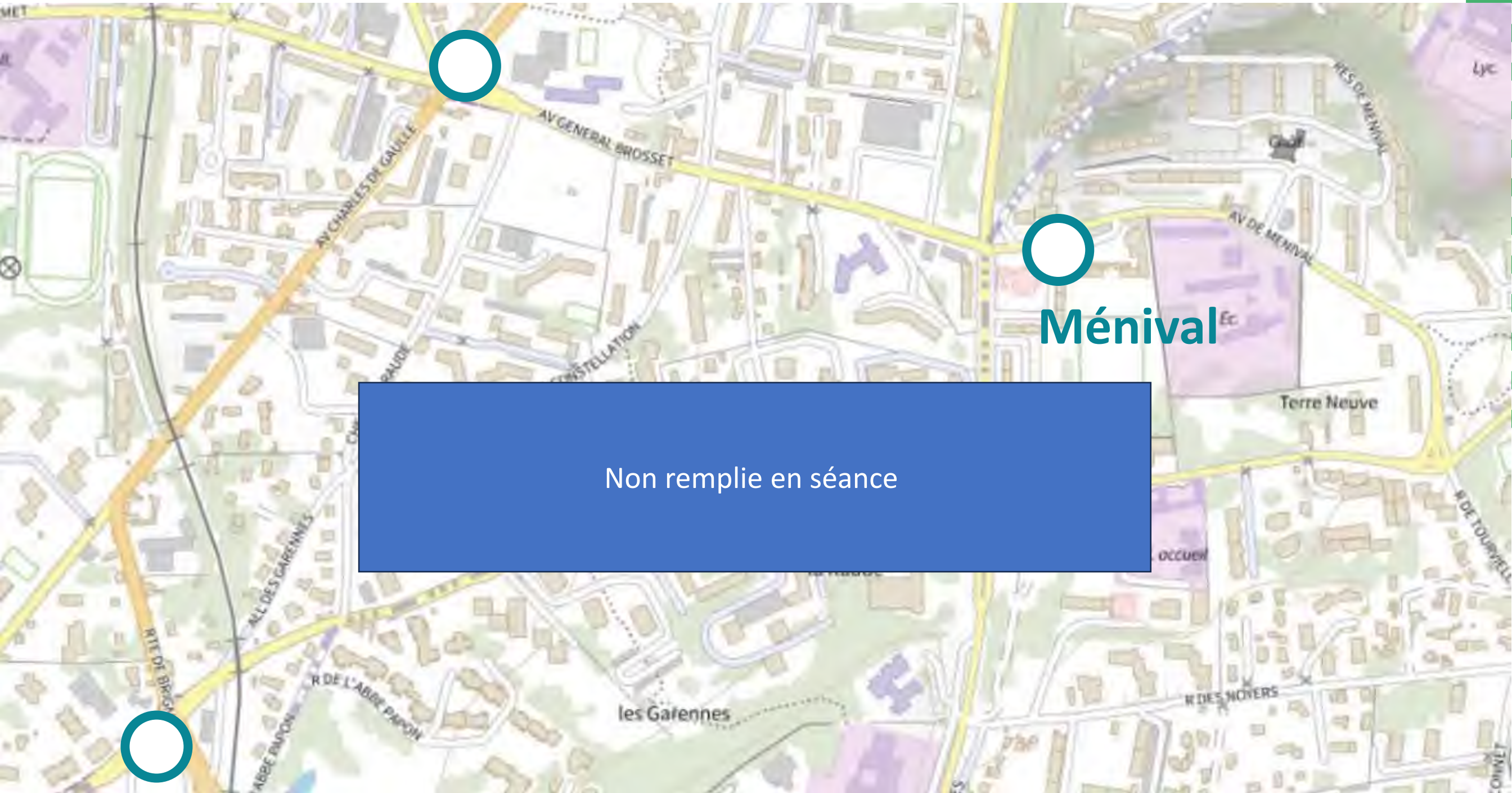


Ménival

Non remplie en séance



Alai



Usages dans le secteur

Point d'attention à prendre en compte pour l'arrivée de TEOL

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

1

2

3

4

6

7

8

9

10

Non remplie en séance



Rencontre employeurs

Visio-conférence
Mardi 28 novembre 2023



Préambule

Animation

Coline Grégoire

Intervenants

Séverine Lardellier-Nesme

Marie-Hélène Philipona

Garants nommés par la CNDP

Claire Bouteloup

Durée de la réunion : 1 heure, 13h30 à 14h30

Nombre de participants : 10 participants



Ouverture de la réunion

L'animatrice ouvre la rencontre en remerciant les participants pour leur présence. Elle présente les règles du jeu de la réunion, 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

Elle présente ensuite le déroulé ainsi que les différents intervenants.

Propos introductifs

Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités

Séverine Lardellier-Nesme souhaite la bienvenue aux participants. Elle introduit la réunion en rappelant les objectifs de la rencontre : connaître la vision des employeurs du territoire sur le projet TEOL et son opportunité, comprendre les besoins de mobilités, notamment en termes de déplacements domicile-travail.

Claire Bouteloup, garante nommée par la CNDP

Claire Bouteloup remercie l'ensemble des personnes connectées à la réunion. Elle rappelle que la concertation du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais est placée sous l'égide de 3 garants, joignables par mail pendant toute la durée de la concertation. Leur rôle est de travailler en toute transparence, au service de la qualité de la concertation. Elle mentionne le travail qui a été engagé depuis quelques mois avec SYTRAL Mobilités. Elle rappelle que les 3 garants rédigeront un rapport à l'issue de la concertation. Elle conclut sur l'importance de recueillir une pluralité de points de vue.



TEOL : de quoi parle-t-on ?

**Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne et relations riverains
SYTRAL Mobilités**

Visionnage de la vidéo de présentation du projet.

Séverine Lardellier-Nesme présente le projet en expliquant que le cœur de la concertation préalable est de recueillir les avis et contributions sur l'opportunité du projet. Elle décrit le tracé du projet TEOL ainsi que les options soumises à la concertation. Elle présente également le calendrier du projet.

Marie-Hélène Philipona, chargée de concertation et relations riverains

Marie-Hélène Philipona remercie l'ensemble des personnes connectées à la réunion. Elle rappelle l'ensemble des dates des rencontres de la concertation et invite les participants à venir à la rencontre de SYTRAL Mobilités à ces occasions.

Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole aux participants qui souhaitent s'exprimer, poser leur question et faire part de leurs avis sur le projet TEOL.

Opportunité du projet et des tracés options de tracés

Un participant, gérant d'entreprise sur l'avenue Charles de Gaulle à Tassin la Demi-Lune, indique que le projet est l'opportunité de créer une infrastructure lourde de transports en commun à Tassin la Demi-Lune. Il fait toutefois part de son inquiétude quant aux impacts qu'il pourrait avoir sur le trafic routier, déjà congestionné. De ce fait, il se déclare favorable à l'option A car la rue Joliot-Curie, aujourd'hui à plusieurs voies de circulation, pourrait plus facilement accueillir un tramway.

Une participante, directrice d'une entreprise à Tassin la Demi-Lune, indique que pour elle, le projet est opportun. Le tracé B par Libération dessert une plus grande partie de Tassin la Demi-Lune et serait donc profitable au plus grand nombre. Elle indique par ailleurs que ses clients souhaitent bénéficier d'un trajet rapide vers les gares de Part-Dieu et Perrache. Aussi, elle privilégie l'option par le cours Suchet.

Séverine Lardellier-Nesme rappelle les temps de trajet entre Tassin la Demi-Lune et les gares de Perrache et Part-Dieu avec TEOL :

Alaï <> Perrache via le cours Suchet : 16 minutes

Alaï <> Perrache via la rue Montrochet : 20 minutes

Alaï <> Part-Dieu via le cours Suchet : 32 minutes

Alaï <> Part Dieu via la rue Montrochet : 36 minutes



Une participante, directrice d'un établissement commercial sur la Confluence, admet une nette préférence pour l'option passant par la rue Montrochet, qui permet une desserte directe du centre commercial. Elle met toutefois en garde sur l'insertion du tramway dans la rue Montrochet, où se situe l'accès au parking du centre commercial, le parking du Novotel, ainsi que l'accès à des bureaux.

Séverine Lardellier-Nesme indique que de premiers échanges ont déjà eu lieu et se poursuivront avec les acteurs présents sur ce secteur, notamment pour préparer au mieux les phases travaux et exploitation. Cela permettrait de concilier les différents usages de la rue Montrochet, si ce tracé est retenu à l'issue de la concertation préalable.

Options de stations

Un participant, directeur d'un établissement de santé, explique que la création d'une station Charcot est une bonne nouvelle pour son établissement et les personnes qui y travaillent. Il privilégie une option de station à l'ouest de la rue du Commandant Charcot, afin de faciliter l'accès au tramway aux personnels de santé. Il indique également qu'il faudrait veiller à améliorer les accès de la station, jusqu'à l'hôpital, notamment les accès piétons, aujourd'hui peu confortables.

Séverine Lardellier-Nesme indique qu'un travail sera mené en étroite collaboration avec les communes pour garantir des accès qualitatifs aux stations.

Questions diverses

Sera-t-il possible de recevoir des indemnités pour les impacts sur les chiffres d'affaires durant la phase travaux ?

Dans le mandat actuel, une commission d'indemnisation amiable est mise en place. Cette procédure pourra être envisagée pour les travaux de TEOL. Le livret de demande d'indemnisation mis en place sur les actuels est proposé en exemple en annexe du compte-rendu.

Est-ce que l'option B du tracé induit un surcoût ?

L'option B coûterait environ 40 millions d'euros de plus que l'option A.

Qui décidera du tracé final du TEOL ?

La décision finale sera prise par les élus du comité de suivi de SYTRAL Mobilités, dont font partie les élus des communes concernées. Ils seront éclairés par les arguments avancés pendant la concertation mais également par les études techniques.



Synthèse des échanges

Lors des échanges, l'opportunité du projet a été discutée mais pas remise en question. Les participants partagent la nécessité de créer une nouvelle infrastructure de transports capable de desservir l'ouest de la métropole et particulièrement la commune de Tassin la Demi-Lune. Les différents échanges ont permis aux participants de mieux comprendre les effets de TEOL sur leurs activités et leur quotidien.

Conclusion

Claire Bouteloup remercie l'ensemble des participants pour leur participation et leurs questions. Elle retient que l'opportunité du tracé n'a pas été remise en question par les participants ce qui témoigne d'un besoin de desserte. Elle note la qualité des questionnements rappelle l'importance d'avoir l'avis des commerçants et des employeurs dans une concertation.

Séverine Lardellier-Nesme remercie l'ensemble des participants. Elle conclut la réunion en rappelant que la concertation est le début d'un long processus. Elle invite les participants de la réunion à prendre rendez-vous avec les chargées de relations riverains de SYTRAL Mobilités afin de pouvoir discuter de leurs enjeux propres. Elle espère revoir l'ensemble des participants plus tard lors des autres rencontres de la concertation.



Rencontre Associations PMR

Visio-conférence
Jeudi 30 novembre 2023



Préambule

Animation

Coline Grégoire

Intervenants

Sarah Emmelin
Séverine Lardellier-Nesme
Rachel Loiseau
Michael Maisonnial

Garants nommés par la CNDP

Jacques Finetti

Durée de la réunion : 1 heure, 10h à 11h

Nombre de participants : 7 participants



Ouverture de la réunion

L'animatrice ouvre la rencontre en remerciant les participants pour leur présence. Elle présente les règles du jeu de la réunion, 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

Elle présente ensuite le déroulé ainsi que les différents intervenants.

Propos introductifs

**Séverine Lardellier-Nesme, chef de service participation citoyenne et relations riverains
SYTRAL Mobilités**

Séverine Lardellier-Nesme souhaite la bienvenue aux participants. Elle introduit la réunion en rappelant les objectifs de la rencontre : connaître la vision des associations sur le projet TEOL et son opportunité, comprendre les besoins de mobilités, notamment les besoins spécifiques liés à l'accessibilité. Elle indique que ce n'est pas la première fois qu'une rencontre comme celle-ci a lieu et que les demandes des associations PMR entendues lors de précédentes concertations ont été synthétisées

Jacques Finetti, garant nommé par la CNDP

Jacques Finetti remercie l'ensemble des personnes connectées à la réunion. Il rappelle que la concertation du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public et bénéficie de 3 garants, joignables par mail pendant toute la durée de la concertation. Leur rôle est de travailler en toute transparence, au service de la qualité de la concertation. Les 3 garants rédigeront un rapport à l'issue de la concertation. Il conclut sur l'importance de recueillir une pluralité de points de vue, et invite les participants à participer à l'ensemble des rencontres de la concertation.

Retour sur les attentes exprimées lors des précédentes concertations : attentes et besoins

Séverine Lardellier-Nesme rappelle que l'accessibilité du réseau a été évoquée à plusieurs reprises lors de précédentes concertations. SYTRAL Mobilités a ainsi pu faire un état des attentes et besoins exprimés par les associations. Elle présente une synthèse des principaux éléments recueillis (l'ensemble des éléments est présent dans la présentation en annexe). Elle indique par ailleurs que des expérimentations sont en cours dans certaines stations. Michael Maisonnial, chef de projet accessibilité de SYTRAL Mobilités, complète qu'une nouvelle expérimentation de guidage au sol est en cours sur le métro B.



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 en expliquant que le cœur de la concertation préalable est de recueillir les avis et contributions sur l'opportunité du projet. Elle décrit le tracé du projet TEOL ainsi que les options soumises à la concertation. Elle présente également le calendrier du projet.

| Rachel Loiseau, chargée de concertation et relations riverains

Rachel Loiseau explique le dispositif de concertation et donne le calendrier de la concertation préalable, en indiquant l'ensemble des rencontres et modalités de participation.

Temps d'échanges

L'animatrice donne la parole aux participants qui souhaitent s'exprimer, poser leur question et faire part de leurs avis sur le projet TEOL.

| Opportunité du projet et des options de tracés

Un participant, représentant de l'association « Point de vue sur la ville », remercie SYTRAL Mobilités pour le travail réalisé sur les questions d'accessibilité. Il est intéressé par le projet TEOL et le trouve opportun pour désenclaver l'ouest Lyonnais. L'option par Libération lui paraît plus intéressante pour desservir une plus grande population et désengorger la circulation automobile.

Une participante, représentante du centre des Massues de la Croix Rouge, trouve que le projet est opportun. En effet, la desserte du Point du Jour serait un atout pour les 600 professionnels du centre. Elle indique qu'il faudra cependant bien travailler sur l'accessibilité de la station jusqu'au centre des Massues, notamment l'accessibilité piétonne.

| Tracé et stations

Où sera située la station Point du Jour ? Quels seront les impacts pour les commerçants ?

La station sera située sur la place Bénédicte Tessier. Les chargées de relations riverains réalisent actuellement un travail de porte-à-porte afin d'informer les commerçants situés autour de la place du projet et de la concertation. Ce travail pour prendre en compte leurs besoins se poursuivra tout au long de la concertation continue et également en phase chantier.



Où se situera le terminus du tramway à Alaiï ?

La localisation du terminus diffère selon les deux options depuis Ménival. (Option A : Ménival <> Alaiï, Option B : Ménival <> Libération <> Alaiï)

Restructuration du réseau de transport actuel

Comment TEOL va-t-il s'insérer au réseau de transport existant, notamment avec T1 et T2 ?

La restructuration est aujourd'hui à l'étude. Plusieurs options sont étudiées et seront éclairées en fonction du choix du tracé : soit TEOL et T2 fusionnent en une seule ligne, soit T2 pourrait avoir son terminus à Jean Macé.

Coline Grégoire rappelle que nous sommes au début des échanges, au début de la concertation préalable et que ces éléments pourront être présentés et débattus lors de la concertation continue.

Que deviendront les lignes de bus actuelles ?

La restructuration du réseau de bus est en réflexion. Il y aura une réorganisation du réseau, qui se fera en concertation avec les usagers.

Accessibilité du réseau

Quel sera le Gabarit Limite d'Obstacle pour le projet TEOL ? Sera-t-il possible de mieux le marquer ou le contraster pour améliorer la sécurité ?

Cela sera étudié lors prochaines phases d'études. Actuellement les études techniques portent davantage sur la faisabilité des tracés.

Les stations enterrées de TEOL disposeront-elles de portiques ?

Pour les stations enterrées, l'objectif est de créer des stations se rapprochant des stations de métro. Ces dernières sont conçues avec des portiques. Pour TEOL, la question n'est pas encore tranchée.

La synthèse vocale des passages piétons près des tramways doit être améliorée. Actuellement le tramway est prioritaire sur les feux, et parfois la synthèse vocale ne se fait pas assez rapidement. Cela pose une question de sécurité pour les personnes malvoyantes.

Il serait nécessaire de revoir les conditions d'ouverture des portes du tramway, car selon les conducteurs, le temps d'ouverture n'est pas le même et pose des problèmes pour les personnes en situation de handicap.

Les revêtements de sol sont un élément essentiel qui permet aux personnes malvoyantes et non voyantes de se repérer. Il serait utile pour les futurs projets de tramways de s'inspirer du dispositif qui a été mis en place sur le T1 au niveau de la rue de Marseille.



Il est nécessaire d'améliorer les accès au métro, notamment au niveau des portiques, qui sont trop étroits pour certains fauteuils, et rendent de ce fait les entrées/sorties compliquées.

Synthèse des échanges et opportunité du projet

Les échanges ont permis de réitérer les attentes des associations sur les questions d'accessibilité sur l'ensemble du réseau de transport existant. La question de l'opportunité du projet a été également abordée. Plusieurs participants de la rencontre, originaires de l'ouest Lyonnais, ont affirmé que ce projet est opportun et nécessaire.

Conclusion

Jacques Finetti rappelle que la concertation préalable doit servir à débattre et discuter de l'opportunité du projet. Il invite les participants à participer aux prochaines rencontres de la concertation.

Séverine Lardellier-Nesme et Michael Maisonnial remercient les participants pour leur présence.



Porte à porte commerçants de la Place Saint-Luc

Sainte-Foy-lès-Lyon

Jeudi 9 et vendredi 10 novembre
2023

Compte rendu



Préambule

Porte à porte réalisé en deux temps :

- Un premier temps le soir de la tenue du stand de proximité Place St Luc le jeudi 09/11/23
- Un second temps le vendredi matin 10/11/23

Par Rachel Loiseau et Marie-Hélène Philipona, SYTRAL Mobilités



Compte-rendu des échanges

Lors des échanges avec les commerçants : Auchan, boulangerie, pharmacie, tabac-presse, coiffeurs, banques, la chargée de relation riverains a expliqué l'objectif du stand, donné les informations sur la réunion publique à Ste Foy les Lyon et distribué le dépliant.

Les commerçants ont apprécié cette démarche. La question la plus récurrente était liée à l'emplacement de la station sur le secteur St Luc. Tous étaient satisfaits que la place ne soit pas impactée. Ils tiennent tous aux emplacements de stationnement de cette place.

Plusieurs d'entre eux ont également demandé comment allaient être gérées les demandes de stationnement autour de la station qui sera construite dans le secteur Charcot (Salette ou Provinces).

Lors du second temps la chargée de relations riverains a également diffusé le dépliant et évoqué la réunion publique : boucherie, audio-prothésiste, traiteur, opticien, et Kiné, podologue. Les mêmes questions ont été abordées : l'impact ou non de la Place St Luc et le stationnement.



Porte à porte commerçants de Tassin la Demi-Lune / Francheville / Lyon 5ème Battières et Ménival

Novembre 2023

Compte rendu



Préambule

Porte à porte réalisé en majorité le mercredi 22/11/2023 de 13h30 à 18h et les jours suivants

Nombre de commerçants et bureaux visités : 70

Par Rachel Loiseau et Maëva Wane, SYTRAL Mobilités



Compte-rendu des échanges

Au total, 51 commerces et activités ont été visités, le long du tracé des deux options (avenue Général Brosset, avenue Charles de Gaulle, route de Brignais, rue Joliot-Curie, rue Général Eisenhower et avenue de Ménival), sur les communes de Tassin la Demi-Lune, Francheville et Lyon 5ème. Une dizaine de commerces restent à voir (fermés lors de notre passage), ainsi que plusieurs bureaux et cabinets médicaux.

L'objectif de la visite était de les informer de la concertation préalable du projet TEOL en cours et de les inviter à s'informer et participer à la concertation préalable sur le projet. Les différentes modalités d'information (dossiers papier et numérique) et de participation (réunions publiques, stands, registre papier et registre numérique) ont été présentées.

Beaucoup de commerçants avaient un peu entendu parler du projet et la plupart de ceux-ci ont fait référence au projet de Métro E, dont ils avaient bien noté l'abandon. Une certaine confusion entre les projets est constatée, ainsi qu'une réserve sur l'utilité de la concertation.

Les personnes qui découvraient le projet se sont montrées plutôt intéressées, aussi bien pour les destinations desservies à l'est qu'à l'ouest avec rabattement (personnes résidant dans l'ouest lyonnais). L'arrivée d'un tramway (mode lourd) sur le secteur est accueillie positivement, malgré les contraintes et changements que cela va générer.

Sur le secteur de Libération, les commerçants trouvent que l'option d'une desserte de leur quartier est intéressante. Certains évoquent leurs craintes sur l'utilisation du parking actuel (espace commercial « le Phare » et bureaux) par des usagers de TEOL et la suppression de places de parking, alors que le stationnement est déjà difficile et nécessaire pour certains d'entre eux (personnes âgées, VSL pour l'hôpital de jour...).

Certains commerçants font part de leurs inquiétudes par rapport à l'impact du tramway sur la circulation automobile déjà très compliquée et par rapport à la faisabilité technique en raison de l'étroitesse des rues ou de leur utilisation par les convois exceptionnels (avenue Charles de Gaulle, chemin de la Raude).

Dans le secteur d'Alaï, les commerçants connaissent déjà le projet et suivent les évolutions du secteur liées au projet d'Aquavert et des acquisitions foncières menées par la Métropole de Lyon.

Aux Batières, certains commerçants (ayant plutôt une clientèle non motorisée) se montrent très intéressés par le projet tandis que d'autres regrettent le projet de métro E et se montrent très dubitatifs sur l'utilité de la concertation.

A Ménival, les commerçants n'étaient pas forcément informés du projet mais accueillent plutôt bien l'arrivée d'un mode lourd, avec une station à proximité.



Porte à porte commerçants du Point du Jour

Lyon 5

Mercredi 29 novembre 2023

Compte rendu



Préambule

Porte à porte réalisé mercredi 29/11/2023 de 10h00 à 15h30

Nombre de commerçants visités : 64

Par Rachel Loiseau et Marie-Hélène Philipona, SYTRAL Mobilités



Compte-rendu des échanges

Au total, 64 commerces et activités ont été visités, autour de la place du Point du Jour et le long des rues adjacentes. Quelques commerces restent à voir (fermés lors de notre passage).

L'objectif de la visite était de les informer de la concertation préalable du projet TEOL en cours et de les inviter à s'informer et participer. Les différentes modalités d'information (dossiers papier et numérique) et de participation (réunions publiques, stands, registre papier et registre numérique) ont été présentées.

Globalement, nous avons reçu un très bon accueil. Un certain nombre de commerçants découvraient le projet, d'autres en avaient déjà connaissance, soit parce qu'ils avaient reçu le flyer dans leur boîte aux lettres, soit par leur réseau. Le projet de Métro E a parfois été évoqué mais l'abandon de ce projet a bien été compris.

La plupart des personnes rencontrées se sont montrées favorables et enthousiastes à l'arrivée d'un mode de transport lourd et l'estiment opportun, bien que la desserte en bus actuelle soit souvent indiquée comme suffisante. La destination du tramway à l'est correspond à la desserte actuelle des bus (Perrache), la desserte de la Confluence fait débat, certains trouvant qu'il est important de desservir ce lieu, d'autres estimant qu'il n'y a rien à y faire. Les destinations à l'ouest sont rarement évoquées.

Plusieurs commerçants ont fait part d'inquiétudes par rapport à l'impact des travaux et des vibrations, notamment ceux situés autour de la place Bénédicte Tessier. Sur l'ensemble du linéaire, plusieurs commerçants ont évoqué leurs craintes sur le chiffre d'affaires ou sur la clientèle en cas d'impacts sur la circulation et le stationnement et pendant le temps des travaux. La problématique des connexions avec les différents bus a été évoquée également, avec comme condition de réussite du projet de tram, ce maillage indispensable et la possibilité d'augmenter la fréquence et l'amplitude horaire de ces bus.