



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 discutable 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

