

Bonjour

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.

Le projet TEOL peut cependant, et doit être amélioré, dès la construction, et ultérieurement.

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 ?

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.

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.

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...

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).

3) Côté ouest, réaliser deux branches en surface sur le 5ème arrondissement et Tassin :

- 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,

- 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 station 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.

Crdt
Bernard GIRARD
président de DARLY