



# 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

