



LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

Tel : 04 78 52 51 00

Courriel : lyonmetroassoc@gmail.com

WEB : <http://www.lyonmetro.org>

Lyon Métro TP chez/ Maison de l'Environnement

14 Avenue Tony Garnier 69007 LYON

ASSEMBLEE GENERALE DU 16 Juin 2020

Membres présents : Robert ANGST, François ARNAUD, Bernard GIRARD, Nicolas STRASSARINO, Jean TORRIERO, Eric TOURNIQUET, Jean Paul VENDRYES

Membres ayant adressé leur vote par courrier postal ou mail , ou donné pouvoir : Maurice ABEILLE, Georges MONDET, Alain NEROT, Roland TEDESCHI, Michel VANDENBROUCKE, Bernard VERDIER

Excusés : Saleha DUMAZET, Bernard PAULIN, Georges VISA

(La prudence en sortie de crise sanitaire a obligé la Maison de l'Environnement qui nous héberge à restreindre l'accès aux salles à un petit nombre de personnes. Les adhérents de l'association en ont été prévenus et ont reçu les documents ci après par courrier postal ou par mail, accompagnés d'une feuille de vote afin de pouvoir répondre)

Rapport d'Activité au cours de l'exercice du 1^{er} Janvier 2019 au 31 Décembre 2019

Le conseil d'administration de l'Association s'est tenu une fois par mois (sauf mois d'été).

Nœud Ferroviaire lyonnais : le 8 janvier Lyon Métro TP (et DARLY) ont rencontré Jean-Paul LHUILLIER (Réfèrent transports / mobilités durables de France Nature Environnement Rhône et FNE nationale), Geneviève LAFERRERE (FNE et adhérente de LMTP) et Francis ODIER, (FRAPNA Isère et ADTC Grenoble), pour rapprocher nos points de vue sur les opérations NFL.

Le 9 janvier rencontre avec MM J.C. RUYSSCHAERT et F. GILLARD de la Commission particulière de débat public (CPDP).

La SNCF a étudié deux voies supplémentaires pour la liaison nord-sud et la gare Part Dieu en souterrain ou en extérieur, et la mise à quatre voies de Saint Fons – Grenay (ligne « de Grenoble »)

Les 22, 23 et 24 février **Lyon Métro TP** et DARLY tiennent un stand commun au **Salon Primevère**

Les visiteurs sont interpellés par quelques affiches posant des problématiques transport telles que :

Les TER avec un billet TCL dans les 35 gares de la Métropole ,

Métro Léger de l'Ouest Lyonnais à Perrache, Jean Macé, Garibaldi et Part Dieu,

RER lyonnais vers Tarare, Macon, Bourg, Ambérieu, Bourgoin, Vienne, St Etienne ,

Si les trams trains de Lozanne, Sain Bel, Brignais vers la Gare Saint Paul étaient ... TCL,

Télécabine de Sainte Foy à la Confluence,

La desserte de la Métropole en lignes fortes de TC urbains, en 2015, 2025 et selon vous, en 2030,

Le tramway T3 prolongé en Presqu'île .

Ces affiches ont attiré l'attention et permis des échanges intéressants.

La dernière question a suscité celle du prolongement du T3 vers Pont de Cheruy et Crémieu.

Autre question récurrente : la **gratuité des transports en commun**

En mars Marion CARRIER, étudiante de Master Ville et Environnement Urbain, et Rodolphe MURAT, diplômé en urbanisme, assistent à la réunion, puis adhèrent à Lyon Métro TP.

Christophe GEOURJON, dirigeant l'UDI de Lyon, participe à notre réunion pour détailler le Projet Mobilités qu'il propose de mettre en place après les élections Métropolitaines, notamment un RER dans la métropole lyonnaise, la tarification unique TCL / TER dans le périmètre de la Métropole.

Le Grand Lyon doit selon lui être l'initiateur du RER métropolitain « REM » et en faire la promotion auprès du public, des AOM (SYTRAL, Région, ...) et de la SNCF.

Le 5 mars 2019 Lyon Métro TP tient son Assemblée Générale

En avril nous recevons Monsieur Richard LLUNG (Conseiller Métropolitain, Adjoint à l'urbanisme de Villeurbanne) venu présenter le projet de tram T6 (phase Hôpitaux Est – La Doua) qui sera bientôt soumis à concertation préalable.

Nous évoquons aussi le prolongement d'un tramway demandé par les Elus de **Vaulx-en-Velin**. Il s'agit à priori du T1 depuis la Doua, vers le centre de Vaulx (Mairie, ENTPE). Le vote du prochain Plan de Mandat du Sytral (2020 – 2026) décidera du sort de cette opération.

Métro E Alai - Centre Ville : Concertation du 4 Mars au 6 Mai 2019. LMTP participe à plusieurs réunions et ateliers de travail. En Mai le Bilan de la concertation fait apparaître une forte demande d'un prolongement du centre-ville jusqu'à la Part-Dieu, autant que possible simultanément à l'arrivée au centre.

Les élus semblent avoir entendu cette demande et ont déclaré la mettre à l'étude via Bellecour.

Les membres de Lyon Métro TP se partagent entre ceux plutôt favorables au projet, et tenant pour nécessaire un prolongement vers Part-Dieu dans le même temps que le tronçon initial, et d'autres plutôt défavorables qui estiment le projet mal adapté à la desserte de quartiers peu denses, et préféreraient voir relier Alai à Perrache par un système tramway, avec un tunnel partiel (Avenue du Point du Jour – Pont Kitchener RD) pour « récupérer » le dénivelé.

Par contre élus et décideurs ont de la difficulté à concevoir et accepter de faire rouler tram-trains et trams urbains au sein d'une seule et même structure, ou plus simplement dans un même système tarifaire.

Cependant cette intégration sera promise par certains candidats aux élections Métropolitaines 2020.

Tramway T6 – Phase 2 dans Villeurbanne : Concertation préalable du 2 Mai au 14 juin.

Lyon Métro TP assiste aux réunions publiques. Le Sytral présente un projet passant à la Gare de Villeurbanne, place Grandclément, av. Henri Barbusse aux Gratte-ciel. Malgré les dires de la Présidente du SYTRAL le projet paraît assez figé.

Mais une forte opposition citoyenne se manifeste contre le passage dans l'avenue Henri Barbusse, lieu de festivités et animations publiques Villeurbannaises pendant un tiers de l'année.

Le SYTRAL va entreprendre des études complémentaires sur un tracé par la **rue Verlaine et le cours Emile Zola**. La décision définitive sera prise au sortir des élections Métropolitaines de 2020.

6 Avril 2019 : Bernard GIRARD participe à Paris à l'assemblée générale de la **FNAUT**, qui s'emploie à combattre le saccage des petites lignes et des services ferroviaires en France.

NFL Noeud Ferroviaire Lyonnais : Débat Public du 11 Avril au 11 Juillet 2019. Des adhérents de Lyon Métro TP participent à plusieurs réunions publiques.

La plupart des élus réclament majoritairement une gare Part Dieu et des accès souterrains. Les associations au contraire préfèrent le passage en surface, moins coûteux, moins aléatoire, tout aussi fonctionnel, potentiellement plus rapide à mettre en place.

Il est surtout important d'obtenir des améliorations à court et moyen termes du service ferroviaire sans les conditionner à la réalisation (dans seulement 20 ou 25 ans) de ces lourds travaux.

Ressort aussi la demande de réaliser sans tarder le **CFAL**, dont la DUP a été signée en 2012. Mais des élus, associations et habitants du grand Est lyonnais s'opposent à ce CFAL.

La nécessité d'améliorer rapidement le service quotidien (par un RER) a dominé le débat, et celle de lancer un « tour de table » pour dégager des moyens de financement.

Le Débat Public n'aboutit sur rien de concret : SNCF Réseau décide seulement de poursuivre les études engagées. Les élus Lyonnais et Régionaux n'ont pas évoqué la participation au financement de l'opération et de leurs demandes spécifiques.

En Juillet une douzaine de membres de LMTP et de Lyon Tramway ont parcouru quelques lignes du **réseau de tramway de Genève**, en expansion, puis visité sous la conduite de deux anciens cheminots des CFF le « RER » **Cornavin – Eaux Vives – Annemasse** (ou **CEVA**) en cours de finition, et qui entrera en service fin 2019.

Le **Conseiller Régional EELV Jean-Charles KOHLHAAS** invité à notre réunion de Septembre estime souhaitable la réunion de tous les transports du quotidien dans l'aire Lyon, Saint Etienne, Roanne, Bourg en Bresse, Bourgoin, Vienne, sous une même autorité organisatrice, plus ou moins à l'instar de ce qui existe en région Ile-de-France avec « Ile de France Mobilités ».

Mon point de vue personnel est que le réseau Ouest Lyonnais, qui reçoit un trafic exclusivement local et voyageurs, se prête à l'intégration complète au SYTRAL, avec transfert de propriété des emprises, des infrastructures et des matériels roulants, exploitation par le délégataire des TCL et sous réglementation STRMTG (et non SNCF Réseau)

BHNS Trévoux – Sathonay - Lyon : La Région Auvergne Rhône Alpes concerte en Octobre – Novembre sur son projet. Abandonner l'option tramway nous paraît une erreur, mais se pose le problème de la continuité entre Sathonay et le centre de l'agglomération : tant que la Municipalité et beaucoup d'habitants de Caluire s'y opposent, le tramway ne passera pas dans cette commune.

Les membres des associations du Plateau Nord ont des avis partagés. Longtemps partisans du tram-train, certains, en l'absence de toute avancée, se résignent au BHNS qui apparaît comme « mieux que rien »

Lyon Métro TP et DARLY rencontrent le 10 décembre **Mr Pascal PROTIERE (Conseiller Infrastructures, Transports, Mobilité de Mr David KIMELFELD)**

Ont été surtout évoqués les programmes à court terme, répondant à la question « que fait t-on pendant le mandat ? » : Bus sur M6 et M7, dès 2020 . Contournement autoroutier Est Lyonnais, avec BHNS avant 2026, TTOL Sytralisé .

Le CANDIDAT n'évoque pas le NFL car il ne maîtrise pas la SNCF et l'Etat, tout comme il lui est difficile de se mêler de TER, qui reste l'affaire de la Région.

Lyon Métro TP a assisté aux réunions du Conseil Syndical du Sytral, participé aux commissions consultatives des services publics locaux à l'initiative du SYTRAL, aux rencontres entre la direction de Keolis-Lyon (délégataire des TCL) et les associations déplacements.

Lyon Métro a aussi assisté aux assemblées générales et à certaines réunions des associations sœurs (DARLY, Lyon Tramway, Déplacements Citoyens, Les Droits du Piéton, ...).

Participation de Bernard PAULIN au Conseil de Développement du Grand Lyon.

Le rapport d'activité est approuvé OUI

Pour Lyon Métro TP
Le Président, Bernard GIRARD



ASSEMBLEE GENERALE DU 16 JUIN 2020

Rapport financier au titre de l'année écoulée LMTP

BILAN AU 31 DECEMBRE 2019

C.C.P. au 01/01/19

6922,88 €

C.C.P. au 31/12/19

7 139,44 €

Objet	Date	Recettes	Dépenses	
Prélèvement MAIF (Assu Resp Civile Annuelle)	07/01/2019		109,74	
Cotisation à DARLY	10/04/2019		20,00	
Somme des Frais bancaires annuels (Voir Doc Synthèse)	2019		69,00	
Affranchissements Courriers Divers	2019		54,32	
Impressions Conc & Plan	2019		51,88	Chq 6442018 à BG de 446,20
Abonnement Revue Transports Urbains	20/04/2019		46,50	
Cotisation MRE			100,00	
Virement à NS pour défrayement du billet de train LYON-GENEVE	18/06/2019		543,00	
Site Net	01/11/2019		440,00	
Abonnement Rail & Transport	14/10/2019		139,00	
Cotisation FNAUT	20/06/2019		72,00	
Maison Environnement (stand salon Primevère)	24/06/2019		320,00	
Virement DE DARLY (stand commun Primevère)		90,00		
Cotisations membres (13x15€)		195,00		
Cotisations membres (1x20€) + Don (5€)		25,00		
Règlement de 12 places à tarif préférentiel salon Primevère		72,00		
Virement DE Trésorerie Mun Lyon (Subvention)	23/09/2018	1800,00		Excedent
TOTAUX		2182,00	1965,44	216,56

Position au 1/1/2019	6922,88
Position au 31/12/2019	7139,44

- les positions financières sont toujours aussi favorables avec 7000 euros de trésorerie
- l'exercice 2019 est presque toujours aussi bien orienté... il "ne fait apparaître qu'un léger bénéfice" de 200€ ("grâce" à voyage à Genève) et c'est probablement la meilleure des orientations à prendre
- les frais bancaires se maintiennent également ... même en légère baisse

LMTP n'est pas une banque ou un fonds de pension... et n'a pas vocation à faire 1000 euros de bénéfice par an, et la ville de Lyon pourrait être tentée de revoir sa subvention à la baisse

Nous continuerons à prévoir un voyage d'études par an .. excepté peut être cette année-ci ... pour des raisons indépendantes de notre volonté

Approbation du rapport financier : OUI

Pour Lyon Métro TP

Le Trésorier
Nicolas STRASSARINO

Le Président
Bernard GIRARD





LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

ASSEMBLEE GENERALE DU 16 JUIN 2020

Tel : 04 78 52 51 00

Courriel : lyonmetroassoc@gmail.com

WEB : <http://www.lyonmetro.org>

Lyon Métro TP - chez/ Maison de l'Environnement

14 Avenue Tony Garnier 69007 LYON

Rapport moral et Note d'orientation 2020

Si l'année 2019 a été celle des grandes concertations sur le Métro E, le Tram T6 dans Villeurbanne, et le Débat Public sur le NFL, l'année 2020 ébranlée par la crise Covid-19 et un risque de crise économique est celle de grandes incertitudes, sur la reprise du trafic et sur les capacités financières pour exploiter dans des conditions difficiles et pour investir.

Nous sommes aussi dans l'attente des résultats électoraux et des choix du futur SYTRAL. Les candidats aux élections Métropolitaines présentaient avant Mars 2020 des programmes pour un développement fort (voire irréaliste) du réseau TC lourd.

L'essor des TCL a été sérieusement impacté par la crise sanitaire, avec une très forte baisse de la fréquentation (- 90 %) pendant les huit semaines de confinement, suivie actuellement d'une reprise lente.

Les TCL ont pourtant assuré une offre relativement forte durant cette période, avec des véhicules presque vides de voyageurs, et ont remboursé les abonnements aux clients ne pouvant les utiliser pendant le confinement. Au prix d'un déséquilibre accru entre les dépenses et les recettes.

De plus les conséquences économiques constatées et prévisibles pendant et après le confinement entraînent et entraîneront une baisse du Versement Mobilité (ex Versement Transport), ressource essentielle pour le SYTRAL. La Métropole, contrainte d'aider à amortir le choc économique et social pour de nombreuses entreprises ne pourra guère augmenter sa subvention annuelle au SYTRAL. Celui-ci évalue la perte de recettes prévisibles sur les dix ans à venir à plus de 800 M€, ce qui ampute les plans d'investissement les plus prudents de 20 à 25 %.

Souhaitons que les conditions sanitaires permettent aux voyageurs de revenir rapidement et nombreux aux TC. L'alternative risque d'être une recrudescence de la circulation automobile, malgré les efforts en faveur des vélos, qui ne doivent pas se faire aux dépens des bus.

Il faut un retour des voyageurs, constituant pour le SYTRAL l'assurance de pouvoir rembourser des emprunts pour développer le réseau. Pour autant, il faudra éviter les dépenses à trop faible apport de clientèle, maximiser le ratio recette/dépense de chaque investissement.

Les Thèmes de travail de LMTP :

Il est nécessaire de limiter l'usage de la voiture pour la santé de tous, pour diminuer les rejets de gaz à effets de serre (GES), pour une agglomération moins polluée, moins soumise au bruit.

Et parce qu'une circulation automobile diminuée facilite le parcours des bus.

Des raccourcis (par exemple vers l'arrêt TC le plus proche) et des rétablissements de continuité doivent stimuler l'usage de la marche et du vélo – dans les périphéries comme en ville.

Les zones calmes, les quartiers et rues sans voitures doivent être multipliés : une personne qui ne « saute pas dans sa voiture » deviendra plus facilement utilisateur des TC. Il faut décourager le stationnement des pendulaires dans les quartiers bien desservis en TC, dans le centre ville, renforcer la politique des parcs relais aux gares, stations de métro et de tramway en périphérie.

Modifier les voies routières, pénétrantes et rocade, y installer des sites propres ou réservés aux TC
Développer des opérations comme le double couloir de bus sur Lafayette / Tolstoï / Blum.
Développer et financer des transports collectifs plutôt que des projets routiers concurrents du TC
Traiter le nœud ferroviaire lyonnais pour permettre une véritable alternative RER.

L'intermodalité

Une véritable tarification multimodale au sein de la Métropole et même du Pôle Métropolitain, y compris pour les non abonnés reste notre priorité.

Elle doit prendre en compte l'ensemble des systèmes de transport : Réseau TCL, Tram-train de l'Ouest lyonnais, Rhônexpress, les TER et les cars des réseaux du Rhône et de l'Isère au moins dans un premier temps. Elle devrait ensuite inclure les autres services à la mobilité, vélos en libre-service, centrale d'autopartage et covoiturage, etc. ainsi que l'usage des réseaux des autres agglomérations du Pôle Métropolitain.

Nous y ajouterons :

La promotion du développement du réseau tram-train ouest lyonnais, sa nécessaire intégration aux TCL, l'augmentation des fréquences et du nombre de gares.

La promotion d'un maillage des lignes de tramways.

Lyon Métro TP finalise une étude sur la desserte en site propre - tous modes - du Plateau Nord et communiquera cette étude aux nouveaux responsables du SYTRAL et de la Métropole.

Le Développement des trolleybus et la réalisation de télécabines (Givors, Vaise à Croix Rousse, Champvert à Gorge de Loup, autres)

Les pistes d'action 2020

Les pistes d'action pour 2020 peuvent se structurer, comme les années précédentes, en trois catégories

1 - La présence sur le terrain, l'écoute des usagers sont incontournables. Le site internet de l'association augmente notre visibilité. La communication régulière avec la presse locale, et les autres formes de média doit être privilégiée.

2 - Les propositions à court, moyen terme et les dossiers de prospective : L'orientation générale est une réflexion sur la politique des déplacements, prenant en considération l'ensemble des modes de transports, même si nos propositions concrètes portent plus spécifiquement sur les transports publics.

3 - L'implication permanente dans les structures : Participation à la CCSPL du SYTRAL et à la FNAUT

Pour Lyon Métro TP
Le Président
Bernard GIRARD





LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

ASSEMBLEE GENERALE DU 16 JUIN 2020

Tel : 04 78 52 51 00

Courriel : lyonmetroassoc@gmail.com

WEB : <http://www.lyonmetro.org>

Lyon Métro TP - chez/ Maison de l'Environnement
14 Avenue Tony Garnier 69007 LYON

Présentation du Dossier d'Etudes pour la desserte du plateau nord

La desserte de ce secteur de l'agglomération a été l'objet de l'attention de tous les candidats présents au second tour des élections à la Métropole de Lyon, qui ont dit vouloir y étendre le métro. A des échéances non précisées, mais forcément longues, étant donnée la lourdeur de l'investissement prévisible.

Nicolas STRASSARINO, adhérent de Lyon Métro Transports Publics, a analysé les propositions des candidats sur la base des schémas succincts publiés pendant la campagne électorale, puis les besoins du secteur, et étudié – avec la participation d'autres adhérents - les moyens d'une telle desserte. Cette étude a été adressée à certains candidats, dont celui devenu le nouveau vice-président EELV aux transports, Jean-Charles KOHLHAAS.

Le type de moyen de transport le plus adapté à cette future ligne fait débat pour au moins trois raisons :

- Le coût de construction, variant de 1 (BHNS) à 30 (métro) suivant la solution technique et les tracés retenus. À mettre en regard des capacités financières du SYTRAL et de la Métropole, capacités qui pourraient être durablement impactées par la crise actuelle.
- L'adéquation entre la capacité future et le potentiel de trafic, lui-même lié à la densité de population de ces secteurs de l'ordre de 3000 habitants/km², quatre fois inférieure à l'hyper- centre... mais également lié à d'autres facteurs (emploi, établissements scolaires, rabattements bus, TER, voitures et modes doux)
- L'imbrication avec des projets en-cours de ligne de transport (BHNS ou tramway Lyon-Trévoux) ou encore au stade exploratoire comme le « Réseau Express Métropolitain », RER Lyonnais.

L'étude s'appuie sur un double postulat de base, qui fait consensus :

Le corridor d'étude doit partir de l'hyper-centre, 3ème / 6ème arrondissement / Villeurbanne Ouest, et bien sûr d'un nœud actuel du réseau de transport (a minima Charpenne, idéalement Part-Dieu, éventuellement Saxe/Jean Macé). Ce corridor draine les deux tiers de la population du plateau Nord à destination du centre, tandis que l'axe par Croix-Rousse et Hôtel de Ville n'en draine qu'un tiers.

La seconde partie du postulat est une desserte imposée de la gare de Sathonay-Rillieux pour des raisons à la fois d'intermodalité à la gare, et de service due la commune de Sathonay-Camp, relativement peuplée et en voie de densification. La desserte de Rillieux est également un intrant du problème.

Par les solutions métro ou tramway partiellement souterrain, on essaiera de desservir le quartier de Montessuy qui, comme la ville nouvelle de Rillieux, présente des densités de plus de 10 000 habitants /km², ce qui en fait les deux seuls du secteur à justifier, sur des critères objectifs, un tel mode de transport.

Les solutions BHNS et tramway de surface par la montée des Soldats ne font que longer le quartier de Montessuy, mais leur faible investissement pourrait compenser en partie ce « manque ».

A) **BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) en site propre intégral avec branche vers la gare de SATHONAY**

Cette proposition passe par la réalisation de sites propres complémentaires pour le trolleybus C2 et l'ouverture d'une branche vers la gare de Sathonay-Rillieux. Elle inclue quatre aménagements :

- Site propre sur le Boulevard de Stalingrad et le Pont Poincaré.
- Re-utilisation par le seul BHNS de l'autopont en rive droite, permettant de franchir la route de Strasbourg à Saint-Clair avec aménagement d'une station-pont.
- Élargissement de la Montée des Soldats à l'ouest (et ponctuellement à l'est) par acquisition de bandes de terrain et démolition de deux maisons et deux garages.
- Site propre de la Place Foch au centre commercial Auchan (Chemin Petit) sur 600m.
- Construction ex-nihilo d'un site propre long d'un kilomètre entre l'arrêt actuel « Companet » du C2 et le parking de la gare de Sathonay.

Ces ajouts permettent de renforcer la desserte de la gare et de diminuer les temps de trajets du C2.

Ils peuvent s'inscrire dans un intervalle de temps court et précéder la réalisation d'une infra plus lourde, notamment le tramway qui reprendrait en bonne partie son tracé.

Le coût estimé de ces aménagements limités est de l'ordre de 40 millions euros.

B) **METRO**

Il est a priori basé sur le prolongement de la ligne B (Hôpitaux sud – Charpennes) vers le nord.

Le croisement de la ligne A par la ligne B est une première difficulté : les deux lignes circulent actuellement au même niveau, avec un raccordement de service. Une limitation pendant quelques mois / années du métro B à la station Brotteaux peut permettre l'exécution du passage sous le métro A sans interrompre durablement l'exploitation des deux lignes. L'emprunt de la rue des Émeraudes puis des avenues Thiers et Dutrievoz paraît possible, mais introduit une distance accrue (200 mètres) entre les stations «Charpennes» des deux lignes. La section du Tonkin pourrait s'effectuer en tranchée couverte.

Une alternative serait d'envoyer le métro B sur le tronçon Charpennes – La Soie du métro A, et prolonger le métro A Perrache – Charpennes vers le plateau nord, constituant deux lignes **tangentes**.

Une autre serait de prolonger – s'il se construit - le métro E vers le plateau nord après son arrivée à Part-Dieu Villette.

Franchissement du Rhône : Le passage en tunnel foré sous le fleuve est une option à éviter, de par la profondeur nécessaire, et pour limiter le dénivelé à rattraper en se dirigeant vers le plateau. Une série de passages supérieurs au dessus du Boulevard Laurent Bonnevey, de la Feyssine, du Rhône, des installations de péage de TEO (BPNL), des voies SNCF à Saint Clair, et du Square Général Brosset est donc envisagée.

Desserte du quartier Montessuy : Le tunnel est amorcé aux environs du square Brosset, comporte une station sous la place Gutenberg et rattrape un dénivelé d'environ 70 mètres.

Caluire centre – Gare de Sathonay – Rillieux : Les programmes de trois des candidats aux élections de la Métropole esquissent un tracé de métro en tréfonds de l'avenue Général de Gaulle (D1), croisant les voies SNCF sous la gare de Sathonay-Rillieux.

L'utilisation de la voie des Dombes en tranchée (couverte) est une solution alternative offrant des stations moins profondes (et donc plus accessibles), et probablement plus économique.

Après la gare de Sathonay-Rillieux la ligne rejoint la Mairie de Rillieux, située à l'articulation entre le centre ancien et la ville nouvelle, ou est prolongée jusqu'aux Semailles, au nord de la Ville nouvelle.

L'investissement est estimé entre 1,4 et 2,1 milliard euros suivant les options retenues.

C) **TRAMWAY** :

Plusieurs options possibles entre un tramway de type purement urbain et un tramway rapide de type T3

< <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1JMSsf9kjlCuTrH97rNFxulkzDdZvVtT&ll=45.793322733697366%2C4.8544678425564&z=15> >

Au départ de Villeurbanne, on peut concevoir un trajet se détachant des rails de T1 et T4 à proximité de la station Université Lyon 1, pour partir vers Caluire.

Mais également de construire un **nouvel itinéraire au départ de la Part-Dieu** pour éviter la saturation de l'itinéraire tramway T1 et T4 existant.

Le franchissement du Rhône est envisageable sur le pont Poincaré et les auto-ponts, comme le BHNS, ou sur un ensemble de passages supérieurs s'apparentant à ceux proposés pour le métro.

La montée vers Caluire est possible par la Montée des Soldats, comme le BHNS, ou par un tunnel sous le quartier Montessuy, comme le métro.

Le tracé vers Rillieux peut être celui proposé pour le BHNS, via la place Foch et les sites propres du C2 (avenue Leclerc), complété sur les sections encore démunies, et l'embranchement vers la gare de Sathonay-Rillieux.

Ou un trajet en surface au dessus de ceux proposés en souterrain pour le métro :

- Place de la Bascule et Avenue Général de Gaulle dans Caluire (D1), nécessitant des achats d'emprises aux propriétés riveraines et des travaux lourds de réaménagement des voiries

- ou : Caluire centre et emprise de la Voie des Dombes, avec reconstitution de la promenade "Voie Verte" en parallèle.

- Tracé terminal entre les équipements sportifs / nautiques du Loup Pendu et Rillieux Village, ou par l'avenue Victor Hugo dans Rillieux village,

puis sur l'avenue de l'Europe, axe principal de la Ville nouvelle.

Le tracé tramway peut recevoir des aménagements limitant fortement le nombre d'intersections avec les voies routières et assurant une vitesse commerciale certes moindre que celle du métro mais satisfaisante. Le coût réduit des stations en surface permet de les multiplier pour une desserte plus fine des quartiers traversés.

Coûts : L'addition des coûts des différents tronçons fait ressortir (suivant les variantes) une fourchette budgétaire (hors matériels roulants) de 250 à 300 millions d'euros environ pour les tracés s'appuyant sur des infrastructures & voiries existantes (pont Poincaré + Montée des Soldats + voie verte) et de 375 à 585 millions pour les projets plus «ambitieux» avec tronçons en tunnel et/ou viaduc.

Présentant de bonnes réserves de capacité si les stations sont aménagées pour recevoir des trains longs (2 rames de 32 mètres, voire 2 rames de 43 mètres) la solution tramway rapide offre aussi un certain nombre de potentialités connexes : notamment celle d'être raccordable à la ligne de Trévoux si celle-ci venait un jour à être aménagée en mode ferroviaire, ainsi que des facilités pour construire des branches et prolongements ultérieurs divers (dans la limite de la capacité du tronc commun), notamment vers **Cuire** en alternative au prolongement du Métro C abordé plus haut.

<i>Tracé bleu clair</i>	= viaduc + tunnel sous Montessuy + voie verte + Loup Pendu
<i>tracé bleu foncé</i>	= variante sous rue Général de Gaulle
<i>tracé vert pale</i>	= variante par avenue Leclerc (BHNS ou tramway seulement)

