

Métro E - questions/ réponses concertation préalable du 4 mars au 6 mai 2019

Questions	Réponses
<p>Bonjour,</p> <p>Dans le scénario de terminus à Hôtel de Ville : pourquoi ne pas proposer une station à Vieux Lyon, entre Trion/St-Irénée et St-Paul ?</p> <p>Avantages : - Correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C</p>	
<p>Pourquoi ne pas construire une autoroute urbaine ?</p>	<p>Nous avons bien reçu votre question. Elle n'est pas en lien direct avec le projet de nouvelle ligne de métro E à Lyon.</p> <p>En effet, le projet de ligne de métro vise à permettre un transfert modal de la voiture vers les transports en commun afin de réduire les nuisances, la pollution, lutter contre le réchauffement climatique. Le Sytral n'a pas de compétences en matière de voiries, aussi nous vous remercions de bien vouloir adresser cette question à la Métropole de Lyon, afin qu'une réponse appropriée puisse vous être apportée.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Tout d'abord je souhaite vous féliciter pour la création d'une cinquième ligne dans l'agglomération lyonnaise. Je suis parisien mais je porte beaucoup d'intérêt à Lyon. J'avais cependant deux questions à vous poser :</p> <p>1) Le matériel rou</p>	<p>En réponse à vos deux questions :</p> <p>1/ oui, le matériel roulant sera un métro sur pneumatique à motorisation renforcée, au vu des pentes (de l'ordre de 10 à 12%) à franchir.</p> <p>2/ effectivement, ce serait une possibilité. Cependant, la réalisation d'une fourche à partir de Trion constituerait un surcoût important, avec deux branches desservant la presqu'île, alors qu'une correspondance sur la Presqu'île avec la ligne A de métro qui existe déjà sera presque aussi efficace pour relier ces 2 terminus distants de 1km environ.</p>
<p>Madame la Présidente du Sytral vous évoquez en introduction de la réunion du 4 mars le tramway Rhonexpress. Ma question pourquoi cette déserte de l'aéroport est la ou l'une des plus chère d'Europe. Le coup exorbitant pour une famille ne laisse d'aut</p>	<p>Nous avons bien reçu votre question. Elle n'est pas en lien avec le projet de nouvelle ligne de métro E depuis le secteur Alaï au centre de Lyon.</p> <p>Aussi, nous vous remercions de bien vouloir l'envoyer via la rubrique contact du site du SYTRAL : http://www.sytral.fr/contact, afin qu'une réponse appropriée puisse vous être apportée.</p>

<p>Pourquoi pas un tramway au lieu d'un métro? Les voies de tramways peuvent être sécurisées et fiables, au même titre qu'un métro, le tramway apportera une desserte de proximité plus poussée qu'un métro par ailleurs, trop peu de station pour un ter</p>	<p>Le choix du métro découle d'une part des projections de fréquentation attendue, qui impliquent un mode à forte capacité. La fréquentation estimée se situe entre 45 000 et 75 000 voyages/jour en fonction du tracé. En termes de voyages par station, c'est équivalent à la fréquentation de la ligne D en 1997, lors de son prolongement à Vaise, et c'est environ le triple ou le double de la fréquentation actuelle des lignes de tramway.</p> <p>D'autre part, ce mode est la solution la plus adaptée aux caractéristiques du secteur traversé. En effet, le 5ème arrondissement, Tassin et Francheville présentent une topographie complexe, marquée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des rues étroites et sinueuses, qui rendent difficile l'aménagement d'un site propre en continu tel qu'un tramway ; - une pente de 12 % entre la Presqu'île et le plateau du 5e arrondissement qu'un tramway ne peut pas gravir (limité à 7%); impliquant des stations très profondes. (de l'ordre de 75m de profondeur pour St Irénée ou Trion, soit 3 fois la profondeur de la station Vieux Lyon. <p>Enfin, concernant les centralités à desservir, des ateliers cartographiques sont prévus pour permettre d'affiner la localisation des secteurs d'implantation de stations, pour permettre une approche sensible des attentes du public; mais aussi pour améliorer l'accessibilité des stations tous modes confondus et permettre ainsi une desserte efficace.</p>
<p>Pourquoi pas un arrêt à Champvert....entre point du jour et gorge de loup....quartier délaissé par les tcl ?</p>	<p>Cette possibilité a été étudiée lors des études de faisabilité. Elle fait partie de la famille 2 (se reporter à la page 32 du dossier de concertation, téléchargeable sur la plateforme : https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-03/MetroE_Dossier_Concertation.pdf).</p> <p>Elle a été jugée défavorable sur le critère d'attractivité de la ligne, car c'était le scénario où la fréquentation attendue était la plus faible.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>-Pourquoi nous menons pas le projet tram-train jusqu'à son terme, jusqu'à la station de métro Hotel de ville ?</p> <p>-Est-ce qu'il serait possible de faire une connexion de la ligne Tram-Train à Vaise (sous le tablier de L' A6 au niveau</p>	<p>Cependant, le SYTRAL n'est pas maître d'ouvrage du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais. Le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes est l'interlocuteur sur ce sujet.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires de la Ligne E, une étude spécifique sur l'interconnexion avec la ligne du TTOL est à l'étude, mais pour juger de la complémentarité entre les deux projets et de l'amélioration de l'intermodalité qui pourrait en résulter à la gare d'Alaï.</p>
<p>Bonsoir,</p> <p>Je suis un fan du réseau Sytral, j'adore les Métros, tramway, bus, trolley Lyonnais pour leurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sécurité -Propreté -Ponctualité ... <p>J'aimerais juste vous demander de mettre les passages en borne quand il faut insérer son ticket, j</p>	<p>Nous notons votre demande de sécurisation du passage en borne quand il faut insérer son ticket. Nous verrons dans quelle mesure ils peuvent être améliorés dans le futur.</p> <p>Concernant votre demande de remplacer C2 par un tramway et de le prolonger, nous relayerons votre demande aux prochains élus du SYTRAL qui voteront les projets à réaliser dans les prochains mandats.</p>

<p>Il nous est proposé de donner un avis sur les scenarii alors que la ligne E n'a fait l'objet d'aucune concertation sur son intérêt et le rapport coût/utilité semble bien incertain. Nous disposons de nombreuses lignes de bus, depuis Perrache et B</p>	<p>Si le SYTRAL attend effectivement notamment des contributions sur 3 thématiques particulières (choix du tracé / implantation des zones de stations / bonne accessibilité aux stations, tous modes de déplacements confondus), l'ensemble du projet est soumis à concertation, y compris sa pertinence.</p> <p>Par ailleurs, le SYTRAL a bien prévu de muter son parc de véhicules en bus propres, anticipant de 5 ans l'obligation réglementaire. Cette mutation est indépendante de la réalisation de la ligne E.</p> <p>Enfin, le budget prévisionnel de la ligne E est de 1,2 milliards, répartis sur deux mandats, et non 2 milliards.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Pourquoi le Campus Lyon Ouest est-il encore le grand "oublié" de cette nouvelle ligne de métro?</p> <p>Il serait tellement plus simple pour le développement de cette zone et également plus aisé pour les personnels et étudiants de pouvoir</p>	<p>Le campus de Lyon Ouest, qui fait l'objet de réflexion de desserte en transports en commun par le SYTRAL, est inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain comme un site à enjeu. D'ici 2022 est prévue un aménagement de l'A6/A7 suite à son déclassement avec pour objectif de développer une desserte en site propre, associée à une voie ouverte aux voitures partagées.</p> <p>Par ailleurs, dès aujourd'hui, des études sont en cours pour la desserte du corridor "Campus Lyon Ouest Ecully - Gare de Vaise - Part Dieu" qui préfigure la la ligne forte A4. inscrite au plan de déplacement urbain. Ces études permettront aux élus de réaliser des choix pour ce secteur dans le plan de Mandat 2021 - 2026.</p> <p>Enfin, concernant l'organisation de la desserte de la ligne 4 en période de vacances scolaires, sujet indépendant de la ligne E de métro, nous transmettons votre analyse à la Direction de l'exploitation du SYTRAL.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>Deux questions : l'une au sujet de la capacité du parc relais, l'autre au sujet d'un parking Vélo au sein du parc.</p> <p>Suite à la réunion de lancement du projet, vous avez donné pour information que le parking relais d'Alaï aura environ</p>	<p>Concernant le parc - relais du terminus Alaï, les études préliminaires en cours permettent de le dimensionner à partir des modélisations de trafics.</p> <p>Comme dans tout projet de ligne structurante du SYTRAL, environ deux ans avant sa mise en service, le réseau de transport en commun (bus et cars du Rhône) sera remis à plat pour améliorer la desserte du pôle d'échange multimodal et permettre aux usagers d'arriver au terminus via une ligne de transport en commun, comme cela avait été étudié pour la station Oullins Gare par exemple. Ainsi, à cet horizon, pourront être envisagés des P+R en amont du secteur Alaï. Il existe d'ailleurs déjà un P+R à Grézieu-la-Varenne sur la ligne du C24. Par ailleurs, le SYTRAL a lancé une étude globale sur la stratégie des parcs-relais (positionnement/dimensionnement/fonctionnement).</p> <p>Concernant la prise en compte des vélos dans le parc-relais Alaï, le SYTRAL est attentif au renforcement de l'offre de stationnement vélo. Par exemple, le futur pôle d'échange de la station Hôpitaux Lyon Sud pourra accueillir 200 vélos. Le futur PEM à Alaï sera donc dimensionné pour accueillir un véritable parc-relais vélos; plus globalement la question de l'intermodalité, notamment vis-à-vis des modes actifs (marche et vélo) sera étudiée à chaque station. Les ateliers cartographiques constitueront d'ailleurs un lieux d'échange approprié pour cette thématique.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Pourquoi ne pas envisager un passage par St Jean puis Hôtel de Ville ?</p> <p>Cela permettrait des correspondances avec les lignes A, C et D tout en desservant en direct deux quartiers du centre de Lyon.</p> <p>Cela permettrait aussi de choisir St Irén</p>	<p>Les avantages que vous citez : correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C et facilité de la connexion Trion - Vieux Lyon en funiculaire, sont effectivement intéressants. Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>Par ailleurs, en connexion avec la ligne A à Hôtel de Ville et à Bellecour, la ligne E permettra de se rendre aisément à ces deux centralités, même sans connexion à St Jean.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>La stratégie de long-terme des lignes structurantes en cente-ville nous manque aussi pour accomplir notre réflexion car ce n'est pas pareil de choisir Bellecour/Hôtel de Ville avec (ou non) une extension vers la Part-Dieu en vue.</p> <p>Quant au</p>	<p>Votre question prend pleinement sa place dans le cadre de la concertation, et nous notons votre préférence pour un scénario passant par Hôtel de Ville dans le cas d'un prolongement vers la Part - Dieu.</p> <p>Les études préliminaires en cours ont bien pour objet d'analyser les interrelations avec les sujets que vous évoquez :</p> <ul style="list-style-type: none"> - intermodalité avec le tram-train, - intermodalité avec C3. <p>Des compléments sur ces thématiques pourront être apportés lors des ateliers cartographiques, et à l'issue de la concertation.</p>
<p>Le tracé de ce métro va occasionner de très nombreuses découvertes archéologiques en raison de la zone concernée. J'aimerais savoir si ce que l'on appelle le "risque archéologique" a été anticipé pour être géré de manière respectueuse du pa</p>	<p>Le SYTRAL est dans une démarche d'anticipation et de contrôle de chaque étape, afin de maîtriser les risques et de fiabiliser les phases suivantes. Ainsi, nos équipes anticipent dès à présent ce risque en travaillant en étroite collaboration à la fois avec les services de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) et avec le Service Archéologique de la Ville de Lyon. L'objectif est ainsi de maîtriser le planning de l'opération, tout en permettant de profiter d'une telle opération pour permettre des avancées sur les connaissances de l'histoire du territoire.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Une solution du type télécabines (transport aérien sur câble) a-t-elle été étudiée et si oui pour quelles raisons a-t-elle été évacuée ?</p> <p>Merci.</p> <p>Cordialement.</p>	<p>Une solution de type projet aérien par câble a été envisagée mais elle ne paraissait pas adaptée, à court terme, et surtout à long terme.</p> <p>Le SYTRAL se doit de porter une vision d'avenir et d'envisager ses projets pour plusieurs décennies. Le choix d'un mode métro sur cet axe présente l'opportunité de poursuivre le maillage du réseau, d'optimiser son fonctionnement, et d'accompagner le potentiel de développement urbain en devenir de l'ouest lyonnais, car il s'agit d'un mode très performant, capacitaire et donc évolutif.</p> <p>Il offre la perspective d'imaginer un réseau structurant à beaucoup plus long terme en tirant parti des points de connexion offerts avec le réseau existant, les infrastructures de transport actuelles et à venir.</p>
<p>Dans l'attente de l'élaboration de ce projet, une question persiste.</p> <p>De très très nombreux voyageurs utilisent quotidiennement la ligne de bus C21, ultra-sous dimensionnée (en terme de longueur de véhicules). Ces voyageurs sont entassés,</p>	<p>Le SYTRAL étudie chaque année l'évolution de l'exploitation du réseau existant et ajuste les dimensionnements et fréquences des lignes du réseau selon leur fréquentation.</p> <p>Votre remarque ne concernant pas directement le projet de nouvelle ligne de métro E, nous la transmettons au service concerné qui pourra l'analyser.</p> <p>A plus long terme, le SYTRAL a prévu de travailler sur une ligne forte, axe A2 du plan de déplacements urbains, entre Francheville, Sainte-Foy-Lès-Lyon et Perrache.</p>
<p>Ligne D il faudrait que elle soit supprimer cet ligne D parce que il y aura le Tramway T6 à Mermoz Pinel ?????</p>	<p>La ligne D ne va pas être supprimée.</p> <p>A la mise en service de T6, il y aura bien une interconnexion à la station Mermoz-Pinel entre le métro D et le tramway T6.</p>

<p>Habitants du quartier d'Alaï, les pistes cyclables dans le quartier sont encore sur de courtes distances et sont mal sécurisées. Amener le métro à Alai est une superbe idée. Est-il envisageable d'améliorer les pistes cyclables qui amèneraient au</p>	<p>La question de l'intermodalité entre le métro et le vélo est au cœur des réflexions du SYTRAL et de la Métropole. En effet, l'enjeu est bien d'améliorer l'accès en vélo au futur pôle d'échange multimodal. Si vous souhaitez nous faire part de vos attentes, et de votre connaissance du territoire, nous vous invitons à vous inscrire à l'atelier d'échange cartographique du secteur Alaï qui traitera de cette question.</p> <p>Concernant la possibilité de prendre le métro E avec son vélo, du fait de la topographie des secteurs traversés, le SYTRAL a bien prévu d'étudier cette question, sans engagement de prise en compte à ce jour.</p>
<p>Pouvez-vous comparer la rentabilité socio-économique de ce projet par rapport à une ligne d'un même montant d'investissement qui ferait Presqu'île (Bellecour) - Part-Dieu - Montchat - Hopitaux et jusqu'à Bron si possible ?</p> <p>Comment pouvez-vous</p>	<p>Il n'est pas prévu à ce stade d'avancement du projet de réaliser des bilans socio-économiques, qui sont habituellement réalisés au stade de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.</p> <p>Le déroulement de la concertation sur cette nouvelle ligne de métro E ne signifie pas qu'elle est prioritaire sur l'ensemble des autres projets possibles. Cette concertation a pour objectifs d'informer les citoyens, de recueillir leur avis sur le projet, sa pertinence, et de le faire évoluer en profitant de l'avis des habitants et de leur connaissance du territoire.</p> <p>A l'issue de la concertation, les garants dresseront le bilan de celle-ci, et le SYTRAL devra se prononcer sur les suites données au projets, et sur les éventuelles évolutions du projet, issues des enseignements de la concertation.</p> <p>Après les élections municipales, les nouveaux élus du SYTRAL décideront des projets à réaliser, parmi tous les projets possibles sur l'ensemble de l'agglomération, y compris sur le secteur Est que vous évoquez, où des lignes fortes de transports en commun ont été réalisées lors des derniers mandats (T2 à St Priest, T3 à Meyzieu, le métro A à la Soie, T5, T3 au stade des lumières). C'est dans le cadre de ce vote de plan de mandat que la réalisation de la nouvelle ligne E pourra être décidée, si les élus l'estiment prioritaire.</p> <p>L'inscription de cette nouvelle ligne dans le futur plan de mandat permettra la réalisation d'autres projets sur l'agglomération.</p>

<p>Je souhaiterais savoir si un prolongement vers la part dieu ou place guichard est envisagé à plus long terme ? Je viens de Messimy je prends le 2ex qui met environ 25 min jusqu'à Alai puis 7 à 8 min jusqu'à gorge de Loup, c'est assez rapide entre a</p>	<p>Le métro est un système de transport évolutif, au regard de sa grande performance. Ainsi, prolonger la ligne E vers la place Guichard ou la Part-Dieu est une hypothèse qui pourra être envisagée. Cela serait plus compliqué pour une ligne de tramway reliant la gare d'Alai à la presqu'île de Lyon.</p> <p>Nous notons votre préférence pour le scénario avec un terminus à Bellecour.</p> <p>Concernant le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais, qui est de compétence du conseil régional Auvergne Rhône Alpes, son tracé passe plus à l'ouest qu'Oullins, car il va jusqu'à Brignais.</p> <p>Concernant votre remarque concernant la ligne 11, nous la transmettons au service compétent du SYTRAL, afin qu'il puisse l'instruire.</p> <p>Enfin, lors de la mise en service de la ligne E, une réflexion globale sur le réseau de bus à l'ouest de l'agglomération aura lieu, afin de le connecter efficacement au métro et permettre aux habitants des communes que vous citez de bénéficier au mieux de cette nouvelle ligne de métro.</p>
<p>Comment se fera le choix entre ces 3 stations « en compétition » ?</p>	<p>Le choix du tracé et des implantations de stations sera fait par les élus du SYTRAL à l'issue de la concertation a priori. Leur décision sera alimentée tout d'abord par les expressions citoyennes pendant la concertation, mais aussi par des études techniques menées en parallèle par le SYTRAL, qui comprennent des reconnaissances de sol qui permettront d'affiner les conditions de réalisation des stations, ainsi que des études de déplacement qui permettront d'affiner l'attractivité de la ligne suivant les scénarios.</p>
<p>Bonjour, Je pose 2 questions . 1/ Est ce que la future ligne de métro passera sous la rue joliot curie et suivra l'itineraire du bus C. 21 actuel à partir de Lyon point du jour? 2/ Quel est le calendrier prévisionnel des travaux concernant la con</p>	<p>1/ la nouvelle ligne de métro E sera réalisée au tunnelier, machine creusant le sous-sol à une vingtaine de mètres de profondeur. Ainsi, le tracé de la ligne de métro n'est pas contraint de suivre le tracé des voiries, et ne sera donc pas systématiquement sous l'avenue Joliot-Curie, même si le tracé en sera proche dans le cas d'une implantation de station à St Irénée.</p> <p>2/ Si la ligne de métro E est décidée d'être réalisée par les élus au prochain mandat, les travaux préparatoires de déviation de réseaux autour des futures stations pourront se dérouler sur l'année 2024. En 2025, les travaux propres du métro commenceront, pour une mise en service à l'horizon 2030</p>

<p>Bonjour,</p> <p>Si la ligne se réalise dans l'une des deux configurations présentées à ce jour, quel centre de maintenance serait rattaché à la ligne de métro E ?</p> <p>Une utilisation (avec agrandissement) des centres de maintenance existants sont prévus</p>	<p>Dans le cadre des études préliminaires qui se déroulent sur toute l'année 2019, la question du centre de maintenance est regardée attentivement.</p> <p>Il est d'abord étudié la faisabilité de raccorder la ligne E techniquement (c'est à dire sans voyageurs, uniquement pour faire transiter des rames hors service commercial) à la ligne A ou à la ligne D, pour que les rames de la ligne E puissent accéder aux dépôts de Poudrette (centre de maintenance des lignes A et B) ou du Thiolley (centre de maintenance de la ligne D) pour y être maintenues.</p> <p>En parallèle, au cas où ce raccordement technique serait impossible, trop coûteux, ou inexploitable, des terrains sont recherchés, le plus proche possible de la ligne E, pour y implanter un éventuel centre de maintenance.</p> <p>La partie remisage devrait pouvoir se faire dans les arrières-gares prévues aux extrémités, et en ligne, comme ce sera le cas dans le prolongement de la ligne B à St Genis Laval Hôpitaux Sud.</p> <p>Voici le lien du dossier de concertation complet sur Internet : https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-03/MetroE_Dossier_Concertation.pdf</p>
<p>Est-il envisagé un prolongement de la ligne vers l'est (par exemple Part-Dieu) ou vers le nord (Cité internationale) ? Je pense que ça pourrait être un critère important quant au choix du tracé.</p> <p>A-t-on également une idée du surplus de voyageurs</p>	<p>Le métro est un système de transport évolutif, au regard de sa capacité de transport. Ainsi, prolonger la ligne E vers la Cité internationale ou la Part-Dieu est une hypothèse qui pourra être envisagée.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation que les élus du SYTRAL se prononceront sur les suites données au projet, et sur ses évolutions éventuelles, issues des enseignements de la concertation.</p> <p>Concernant la 2ème partie de votre question, les études de modélisation ont montré que la réalisation du métro E pourrait engendrer une augmentation de fréquentation de l'ordre de 2 à 6% sur les autres lignes de métro par rapport à une situation où la ligne E ne serait pas mise en œuvre.</p>

<p>Je souhaite savoir comment vous anticipez le futur des transports en commun dans 20 ans ? Dans 30 ans? Comment anticiper la porolongation des lignes prochainement créées ? Quelles incidances de la voiture autonome sur les transports en communs ? Est c</p>	<p>Les réflexions de l'évolution du réseau à 20/30 ans se font dans le cadre de l'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU), en lien avec les documents de programmation d'urbanisme, comme le schéma de cohérence territoriale (SCOT).</p> <p>C'est dans le PDU que sont inscrits les projets d'axes forts, de prolongement, d'intermodalité et de politique globale des déplacements, y compris les véhicules autonomes.</p> <p>Concernant le transport de marchandises par le métro, ce sujet innovant pour Lyon pourra être étudié. Des contraintes importantes sont néanmoins à prendre en compte : ce service ne peut avoir lieu que hors voyageurs, donc pendant la fermeture du réseau (de 1h à 4h du matin environ), et les stations de la ligne E seront relativement profonde. L'acheminement des marchandises jusqu'au niveau quai, puis le réacheminement jusqu'à la surface ne seront donc pas aisés.</p>
<p>EN attendant un hypothétique métro qui serait très utile , ne pourrions nous pas avoir plus de bus et de plus grande capacité car , en fin d'après-midi c'est un enfer dans le C21. Merci d'avance .</p>	<p>Nous notons votre attente de nouvelle ligne de métro E, et relayons votre demande au service concerné du SYTRAL, pour qu'elle puisse être examinée.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>Pourriez vous apporter une réponse à la question suivante :</p> <p>Si le métro envisagé peut monter à 10 %, est-ce absolument impossible - avec un tracé au départ de Bellecour - de desservir les deux stations : Trion et Saint Iréné</p>	<p>Réduire la profondeur des quais de station est en effet un enjeu important des études en cours : l'objectif est alors de réduire le coût de construction de la station, de réduire ses coûts d'exploitation (moins d'escaliers mécaniques à entretenir, moins de surfaces à nettoyer...) mais aussi de rendre plus accessible le métro à l'ensemble des usagers tout au long de la durée d'exploitation de la station.</p> <p>Cet enjeu entre parfois en contradiction avec les autres aspects du projet : question de la pente maximale franchissable par les rames du métro, question de la hauteur de terrain minimum à maintenir au-dessus du futur tunnel, question de la longueur de tunnel à creuser, question des interactions entre le tunnel projeté et les ouvrages souterrains existants...</p> <p>L'objet des études en cours est donc de trouver le bon compromis entre tous de ces paramètres.</p> <p>Concernant plus précisément la possibilité de desservir l'une des deux stations Trion ou St Irénée avec une profondeur de quai optimisée (20 mètres par exemple), les études de faisabilité ont montré que cela entraînait, depuis une station Bellecour, un linéaire supplémentaire de tunnel très conséquent. Au stade actuel des études et dans l'option d'un terminus Bellecour, l'optimum apparaît donc être un tunnel présentant une pente de 10 à 12% associé à une profondeur de station d'une trentaine de mètre à St Irénée ou Trion.</p> <p>Concernant votre proposition de desservir à la fois les secteurs Trion et St Irénée, cette option n'est pas retenue par le Sytral du fait de plusieurs facteurs : la distance relativement faible entre les deux centralités pour le mode Métro (500 à 600 mètres), le coût important de réalisation d'une station supplémentaire, l'impact d'un arrêt supplémentaire sur les temps de parcours et donc sur l'attractivité du système et enfin le linéaire de tunnel supplémentaire qui serait nécessaire, ces deux centralités n'étant pas "alignées" avec le Point du Jour qu'il faut ensuite rejoindre.</p>
<p>la création de la ligne est l'opportunité de faire un report modal d'usagers de l'auto vers le métro et les modes doux. Y'aura t'il une réduction de la place de l'auto en surface associée à la création de pistes cyclables sécurisées (pas seuleme</p>	<p>Effectivement, un des objectifs de cette nouvelle ligne de métro E est d'améliorer le cadre de vie des habitants. Ainsi, le report modal attendu des véhicules particuliers vers la nouvelle ligne de métro E permettra de redonner de la place aux piétons, vélos, et autres modes actifs, en apaisant les espaces et favorisant l'intermodalité.</p> <p>Des parcs-relais pour les vélos sont ainsi imaginés à chaque station.</p> <p>Lors des ateliers cartographiques pour lesquels vous pouvez vous inscrire, cet problème de bonne accessibilité aux stations, tous modes confondus, sera abordée.</p>

<p>Bonjour</p> <p>tout d'abord, merci de proposer cette participation au projet. le projet d'un métro est une bonne nouvelle, même si sa réalisation est dans longtemps. Aller de Tassin à Lyon en transports en commun est difficile dès lors que l'on doit s</p>	<p>Nous notons votre attente de ligne nouvelle de métro E. A ce stade des études, le nombre de place du ou des parc relais d'Alaï est estimé à 1000 places au total, soit environ le double du parc relais de Gorge de Loup. Au delà de l'accessibilité du terminus en véhicules particuliers, qui encombrent rapidement les voiries, nous travaillerons à une bonne accessibilité en bus, plus performant et moins polluant au passager transporté, aux piétons et aux vélos, ainsi qu'à l'ensemble des modes actifs.</p>
<p>Comptez-vous, à terme, prolonger le métro E vers l'est lyonnais ?</p>	<p>Un des avantages du mode métro est son évolutivité, permise par sa grande performance et sa capacité de transport. Ainsi, un prolongement futur à l'Est, à la Part-Dieu par exemple, comme cela est évoqué fréquemment au cours de cette concertation, voire plus à l'Est, pourra être réalisé. Cela serait plus compliqué avec une ligne de tramway qui relierait gare d'Alaï à la presqu'île de Lyon.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation que les élus du SYTRAL se prononceront sur les suites données au projet, et sur ses évolutions éventuelles, issues des enseignements de la concertation.</p>
<p>Pourquoi ne pas dépenser tout cet argent pour transformer le train existant qui relie saint paul a brignais et tassin en RER performant? Et en le reliant à hotel de ville. Cette solution desengorgerait bien l ouest et tiendrait les voitures a distance.</p>	<p>Le Tram-Train de l'Ouest de Lyon (TTOL), de compétence du conseil régional Auvergne-Rhone-Alpes, et la nouvelle ligne de métro E sont des infrastructures de transport complémentaires. Hormis le secteur de la gare d'Alaï, et le secteur de St Paul (dans le cas du scénario Hôtel de Ville), les deux lignes ne desservent pas les mêmes secteurs et n'ont pas les mêmes rôles.</p> <p>En revanche, elles peuvent être complémentaires : ainsi, les habitants de l'ouest et du Sud-Ouest pourraient laisser leurs voitures au profit d'un trajet combiné TTOL + ligne E, en fonction de leur destination finale, qui n'est pas forcément l'une des gares desservie par le TTOL.</p> <p>Le funiculaire que vous évoquez dessert le quartier de Trion, mais pas les secteurs de Libération, Constellation, Ménival, Point du Jour qui seront desservis par la ligne de métro E.</p> <p>Enfin, effectivement, si cette nouvelle ligne de métro E est décidée, il est prévu d'accompagner sa réalisation par une réorganisation du réseau de bus de l'Ouest de l'agglomération qui permettra aux communes de bénéficier au mieux de cette nouvelle ligne de métro. De plus, des aménagements de voirie sont prévus pour permettre une bonne accessibilité aux stations aux piétons, aux vélos et à l'ensemble des modes actifs.</p>

<p>Est ce que les futures rames de métro pourront être doté d'un espace vélo ?</p> <p>Dans la cas ou il n'y aura pas la possibilité de mettre son vélo dans le métro; est ce qu'on pourrait installer des parkings surveillés vélos aux abords des futures</p>	<p>Il est effectivement imaginé de mettre en œuvre des parcs relais pour les vélos à chaque station de la nouvelle ligne de métro E.</p> <p>Par ailleurs, le SYTRAL a prévu d'étudier l'accès avec un vélo aux rames de cette nouvelle ligne E, sans engagement de mise en œuvre. Les premières contraintes identifiées sont : réduction de la capacité de transport aux heures de pointes, et mise en œuvre de systèmes pour descendre les vélos jusqu'aux quais, avec des stations relativement profondes sur cette nouvelle ligne (de l'ordre de 20 mètres de profondeur).</p>
<p>La connexion anneau des Sciences entre la Connexion Teo et le Périphérique auras tel Lieux</p> <p>Et Quand</p>	<p>Le SYTRAL est compétent pour les projets de transports en commun, dont cette nouvelle ligne de métro E pour laquelle la concertation se déroule jusqu'au 6 mai.</p> <p>Le projet d'anneau des sciences est un projet de voirie, indépendant (mais complémentaire, avec une connexion intermodale prévue dans le secteur de la gare d'Alaï), porté par la Métropole de Lyon.</p> <p>Aussi, nous vous invitons à contacter la Métropole de Lyon pour obtenir les informations que vous souhaitez sur le projet d'anneau des sciences.</p>

<p>Pourquoi l'option Alaï-Hotel de Ville ne comporte-t-elle pas de liaison directe avec la Ligne D alors que le tracé "coupe" celle-ci ?</p> <p>N'est-il pas possible de prévoir une station à Vieux-Lyon Cathédrale Saint-Jean ?</p> <p>Le choix semble "pipé" ! D</p>	<p>Les avantages que vous citez : correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C et réalisation de la connexion Hôtel de Ville - Vieux Lyon, sont effectivement intéressants. Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p> <p>Enfin, l'issue de la concertation, qui se déroule sous l'égide de deux garants, n'est pas déjà connue. Si le tracé "Alaï - Bellecour" présente effectivement un certain nombre d'avantage, le tracé "Alaï - Hôtel de Ville" en présente également, comme la desserte du quartier St Paul, la connexion à la ligne C3.</p> <p>Vous pourrez trouver l'analyse détaillée des différents scénarios dans le dossier de concertation, téléchargeable sur le site</p>
<p>J'habite le Point du jour et j'utilise le C21 pour me rendre à Perrache. Je suis déçu que le tracé en direction de Perrache n'ait pas été retenu. Je comprends vos raisons mais pour éviter la fermeture de la ligne A à partir d'Ampère .Serait-il</p>	<p>Concernant la navette SNCF entre Perrache et Part-Dieu, nous vous invitons à contacter la SNCF ou le Conseil régional Auvergne-Rhone-Alpes, compétent en transport ferroviaire. En effet, le SYTRAL ne peut se prononcer sur ce type de services.</p> <p>Concernant une ligne nouvelle de métro en terminus à Perrache, il est compliqué d'insérer une nouvelle station en correspondance, qui plus est avec un viaduc au dessus de la Saône. En effet, celui-ci serait à plusieurs mètres au dessus de la Saône, pour permettre le maintien de la navigation, et donc la connexion jusqu'à Perrache se ferait par un viaduc fermé qui supprimerait une voirie ou des immeubles.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>Aucun éléments sur les coûts ne sont évoqué pour le projet de ligne.</p> <p>Est il possible d'avoir des éléments du coût par option, même s'il ne semble pas que ce soit le sujet à ce stade de l'opération , c'est un élément important</p>	<p>Le coût du projet est abordé p67 du dossier de concertation. Effectivement, les éléments fournis à ce stade sont sommaires ; les chiffrages ont été réalisés à partir de ratios, et à partir d'une connaissance théorique du sous-sol. L'estimation financière du projet sera affinée et consolidée au cours des études préliminaires qui se déroulent sur toute l'année 2019, et qui comprennent notamment des sondages de reconnaissance de sol.</p> <p>Le coût du projet est estimé à ce stade entre 1 et 1,2 milliard d'euros en fonction des scénarios. Le scénario "Alaï - Hôtel de Ville" est a priori le plus coûteux, car le linéaire de tunnel à réaliser est plus important</p>
<p>Dans l'hypothèse du tracé en direction d'Hotel de Ville, pourquoi une station n'est-elle pas envisagée à Vieux-Lyon, qui permettrait de faire correspondre la ligne E avec trois autres lignes de métro au lieu de deux. Cette solution a-t-elle été en</p>	<p>Les avantages que vous citez : correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C et réalisation de la connexion Hôtel de Ville - Vieux Lyon, sont effectivement intéressants.</p> <p>Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p>
<p>Question test - validation décisionnaire</p>	<p>Workflow simple > superviseur - décisionnaire</p>
<p>Pourquoi vouloir faire une ligne qui dessert Alai, Point-du-jour, etc... Alors que les vrais besoins concernent la liaison : Presqu'île - Part Dieu - Est lyonnais ?</p> <p>Vous parlez d'une éventuelle extension à termes vers la gare Part Dieu et l'est lyonn</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose d'améliorer de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour.</p> <p>Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>Par ailleurs, à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, les élus du SYTRAL se prononceront sur les suites données au projet, et notamment les évolutions éventuelles à prendre en compte, issues des enseignements de la concertation.</p>

<p>bonjour dans les réflexions autour du tracé du métro E, est-il envisagé son extension, par exemple jusqu'à Craponne, voire le rond-point des Tupiniers entre Craponne et Grezieu la Varenne, qui permettrait de desservir tout l'Ouest Lyonnais (Grézieu)</p>	<p>Le projet soumis à concertation propose un tracé allant de la gare d'Alaï à la presqu'île de Lyon. Pour autant, le SYTRAL explore, dans le cadre des études préliminaires qui se déroulent jusqu'à début 2020, les possibilités de prolongements futurs à l'ouest et à l'est, afin de ne pas obérer l'avenir. Par ailleurs, à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, les élus du SYTRAL se prononceront sur les suites données au projet, et sur ses évolutions éventuelles, issues des enseignements de la concertation.</p>
<p>Bonjour J'ai participé à la réunion organisée à l'espace de l'ouest lyonnais. Bravo pour ce projet d'envergure, nécessaire pour désenclaver et dessaturer les villes qui seront desservies par ce métro. Une question sur les compétences du SYT</p>	<p>Le SYTRAL est compétent uniquement pour les transports en commun. Les autres domaines de la mobilité (voiture, vélos, dont Vélo'V, piétons, co-voiturage, etc.) sont gérés par la Métropole de Lyon, à qui nous vous invitons à adresser vos remarques. Plus largement, les projets impactant la mobilité sont travaillés en partenariat entre le SYTRAL et la Métropole de Lyon. Ainsi, le projet de la nouvelle ligne de métro E implique les services de la Métropole en charge des modes actifs, de la voirie, etc. et sera donc élaboré en prenant en compte l'ensemble des sujets.</p>
<p>Bonjour, Merci pour votre complément d'information en fin de votre réponse et qui va dans le sens de mon avis (!). - du côté de l'Hôtel de Ville : cher et compliqué car grande densité d'infrastructures également dans la zone, plus ch</p>	<p>Nous notons votre avis, qui ne semble pas appeler de réponse.</p>
<p>bonjour est-ce que la reprise du Tram Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) par le Sytral est à l'ordre du jour ? je constate que le TTOL est géré par la SNCF sous pilotage de la Région AURA et que les transports de Lyon et du Rhône sont pilotés par</p>	<p>Comme vous le signalez, le SYTRAL, autorité organisatrice des transports urbains et non urbains n'est pas compétent en matière ferroviaire. La compétence du TTOL relève effectivement de l'autorité régionale. Conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains, des réflexions partenariales sont engagées en matière de coordination tarifaire et d'amélioration de l'intermodalité des réseaux de transports.</p>

<p>Bonjour, J'ai observé que les solutions tramways sont présentées avec beaucoup moins de détails que les deux solutions métros, ce qui est un peu dérangent notamment pour les solutions partant de Perrache. Le tramway peut par exemple rester en tun</p>	<p>Concernant le mode tramway, ont été étudiés des scénarios partant de Perrache, avec un viaduc sur la Saône, et une insertion en hauteur dans la colline de Fourvière. Le tunnel se poursuit alors, avec une pente admissible pour un tramway de 7%, ce qui engendre une première station (St Irénée ou Trion) très profonde (75 à 80m, soit 3 fois la profondeur de la station Vieux Lyon, ce qui est très peu attractif). Le tracé se poursuit ensuite en tunnel jusqu'après Point du Jour, afin de pouvoir ressortir en surface quand les voiries sont plus larges et peuvent accepter l'insertion d'un tramway, de pistes cyclables, et le maintien de voies pour véhicules particuliers.</p> <p>Hormis la profondeur des stations, ces scénarios prévoient une fréquentation moindre, et sont moins évolutifs dans le temps, si la ligne devait être prolongée à l'ouest ou à l'est. Cela fait partie des raisons pour lesquelles ces scénarios ont été écartés (voir l'annexe du dossier de concertation).</p> <p>Concernant votre question relative à la stratégie de liaison vers la Part-Dieu, le SYTRAL ne dispose pas d'éléments de réponse. A l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, les élus du SYTRAL se prononceront sur la suite du projet, les éventuelles évolutions à lui apporter en fonction des enseignements de la concertation, et pourront décider de mener des études complémentaires. C'est à ce moment là que des études répondant à votre question pourraient être menées, le cas échéant.</p>
<p>Pourquoi faire un investissement aussi important, opérationnel pas avandr10 ans, alors que la ligne SNCF "Lyon St Paul -Brignais " via Alaï existe et pourrait être aménagée en RER type parisien immédiatement, avec fréquence métro et ticket comm</p>	<p>Cette question est en cours d'étude. A dire d'experts, le TTOL et la ligne E ne peuvent être en concurrence, car ne desservant pas le territoire de la même façon. En revanche ils sont a priori complémentaires, dans le sens où venir connecter la ligne E de métro à la gare d'Alaï rendrait le TTOL plus attractif avec la connexion à un service complémentaire.</p> <p>Enfin, ces éléments pourront être abordés de manière plus détaillée dans les ateliers techniques où nous vous invitons à vous inscrire.</p>

<p>Bonjour, je souhaiterais savoir si le métro pourra être prolongé côté Ouest vers Craponne? En effet, la route D489 qui relie Alai et traverse Bel Air Francheville et Craponne est quotidiennement empruntée par des flots de voitures et une multitudes</p>	<p>Le projet soumis à concertation propose un tracé allant de la gare d'Alaï à la presqu'île de Lyon. Pour autant, le SYTRAL explore, dans le cadre des études préliminaires qui se déroulent jusqu'à début 2020, les possibilités de prolongements futurs à l'ouest et à l'est, afin de ne pas obérer l'avenir.</p> <p>La création d'une nouvelle ligne de métro s'accompagne systématiquement d'une refonte du réseau de bus, pour améliorer la qualité de service dans son ensemble et permettre aux habitants de bénéficier au mieux de la nouvelle ligne. La ligne C24 sera en connexion avec le métro à la gare d'Alaï, depuis le parc relais de Grézieu la Varenne, et pourra ainsi voir sa fréquence augmenter.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL se prononceront sur les suites données au projet, et sur ses évolutions éventuelles, issues des enseignements de la concertation.</p>
<p>Cette ligne sera un avenement pour notre territoire ! Pour être efficace cette ligne e devra être accessible. C'est un park relais digne de ce nom sur le pole multimodale alai. Ce sont des parks relais en amont sur les lignes amenant a Alai ou aux</p>	<p>Les éléments que vous citez sont relatifs à la bonne accessibilité des stations, tous modes de déplacement confondus. C'est en effet un enjeu principal de cette nouvelle ligne de métro, et un des 3 sujets pour lesquels le SYTRAL attend des contributions qui permettront d'enrichir le projet.</p> <p>Nous vous invitons à vous inscrire à un atelier cartographique où ces sujets seront abordés. Celui concernant le secteur de la gare d'Alaï correspond à votre contribution. Vous pouvez vous inscrire sur le site metro-E-sytral.fr</p>
<p>Bonjour je voudrais savoir le trajet du futur métro E Cordialement</p>	<p>Le tracé n'est pas encore défini, car c'est un des objets de la présente concertation.</p> <p>Nous vous invitons à consulter les documents disponibles en mairie, ou sur le site metro-E-sytral.fr pour avoir plus de détail sur les tracés envisagés et leurs options.</p>
<p>La technique du tram-train avait été choisie pour permettre à un matériel spécifique de circuler tant sur les voies ferrées classiques que sur les voies de tram en ville (en particulier entre Lyon St Paul et Lyon Part Dieu). Pourquoi le prolonge</p>	<p>Les lignes TER qui desservent St Paul, y compris avec du matériel roulant de type Tram Train, dépendent du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, et sont exploitées par la SNCF. Le SYTRAL a décidé de renforcer la ligne C3, parfaitement adaptée pour relier St Paul à la Part-Dieu, avec des trolleybus articulés qui circulent toutes les 5 à 6 minutes en heure de pointe. La mise en site propre intégral de C3 sur 5,5 km entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey permet de traiter une faiblesse du réseau actuel. Elle améliore la vitesse commerciale et la régularité de la ligne et donc augmente substantiellement sa performance et sa régularité. Le confort pour le voyageur est ainsi amélioré. De fait, il n'apparaît aujourd'hui pas opportun de passer à court à un mode tramway.</p>

<p>Bonjour, Allez vous proposer comme dans de nombreuses villes des machine bouteille en plastique contre billet de metro? Mieux, allez vous proposer la gratuité des stations les plus proches pour inciter les Lyonnais a ne pas prendre votre voiture? Me</p>	<p>Echanger des bouteilles en plastique contre des tickets de métro est une idée que nous allons relayer, mais qui peut concerner l'ensemble du réseau TCL, et pas spécifiquement la nouvelle ligne E de métro.</p> <p>Concernant la gratuité des transports en commun, c'est un débat là aussi indépendant de la nouvelle ligne de métro E. Nous vous invitons à consulter la partie 6 du dossier de concertation, et particulièrement la page 89, relative au financement du SYTRAL, et donc des transports en commun. Vous constaterez que la vente du billet finance moins d'un tiers de ce que coûte un déplacement. Le reste est financé par les contribuables, via les impôts locaux, ou par les entreprises desservies par les transports en commun, via une taxe nommée "versement transport". Rendre gratuit les transports en commun conduirait à augmenter les impôts pour tous, juste pour maintenir la même qualité de service.</p>
<p>Bonjour, J'aurais aimé savoir quel est le type de matériel envisagé, afin de gravir la colline de Fourvuère, et notamment afin de rejour Trion / le Point du Jour.. En effet, qu'il parte de Bellecour ou de l'Hotel de Ville, le futur tracé devr</p>	<p>Le type de matériel roulant envisagé est un métro sur pneu à 2 voitures, entièrement automatique. Le dossier de concertation détaille en p. 50 les raisons qui ont abouti à ce choix; notamment du fait de la nécessité de franchir une pente de 10% entre la Presqu'île et le plateau du 5ème arrondissement; critère discriminant par rapport au tramway ou au métro sur fer limités à des franchissements à 7%.</p>
<p>Bonjour, Si je pense que ce tracé (quel qu'il soit, même si ma préférence va vers un terminus à Bellecour), pourquoi n'avoir jamais envisagé une sorte de tram / train au départ d'Alai, en direction soit de St paul, via Bellecour ?? en effet</p>	<p>Le Tram-Train de l'Ouest de Lyon (TTOL), de compétence du conseil régional Auvergne-Rhone-Alpes, et la nouvelle ligne de métro E sont des infrastructures de transport complémentaires. Hormis le secteur de la gare d'Alaï, et le secteur de St Paul (dans le cas du scénario Hôtel de Ville), les deux lignes ne desservent pas les mêmes secteurs et n'ont pas les mêmes rôles.</p> <p>En revanche, elles peuvent être complémentaires : ainsi, les habitants de l'ouest et du Sud-Ouest pourraient laisser leurs voitures au profit d'un trajet combiné TTOL + ligne E, en fonction de leur destination finale, qui n'est pas forcément l'une des gares desservie par le TTOL. Aujourd'hui un abonnement combiné TCL/ TER existe.</p> <p>Enfin, effectivement, si cette nouvelle ligne de métro E est décidée, il est prévu d'accompagner sa réalisation par une réorganisation du réseau de bus de l'Ouest de l'agglomération qui permettra aux communes de bénéficier au mieux de cette nouvelle ligne de métro. De plus, des aménagements de voirie sont prévus pour permettre une bonne accessibilité aux stations aux piétons, aux vélos et à l'ensemble des modes actifs.</p>

<p>J'ai vu quelque part que le budget allait dépasser le milliard à cause de ce tracé. Pourquoi ne pas réduire le budget en faisant simplement un raccord en Vaise et Tassin ? Si le budget ne présente pas de problème veuillez ne pas tenir comité de</p>	<p>Des raccords plus courts que les 2 tracés proposés ont été étudiés : à Gorge-de-Loup et à Vieux Lyon - Cathédrale St Jean. Ces scénarios sont décrits dans le dossier de concertation p 38 à 45. Bien qu'effectivement moins onéreux a priori, ils ont été jugés moins favorables sur les critères d'attractivité de la ligne, ou d'impact sur l'exploitation de la ligne D notamment.</p> <p>Le budget d'une opération est toujours un élément important pris en compte, même si les capacités financières du SYTRAL permettront de réaliser non seulement la nouvelle ligne de métro E, si le projet était confirmé après la concertation et inscrit au prochain plan de mandat du SYTRAL, mais également d'autres projets de transport.</p>
<p>Bonjour.</p> <p>Quel est le coût d'exploitation par kilomètre ?</p> <p>Bien à vous.</p>	<p>Sur la base des coûts actuels d'exploitation (y compris maintenance) des lignes de métro de Lyon ramenés aux kilomètres totaux parcourus, on peut estimer, à ce stade d'étude très amont, que les coûts d'exploitation ligne E seront de l'ordre de 8€/km.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Dans le scénario de terminus à Hôtel de Ville : pourquoi ne pas proposer une station à Vieux Lyon, entre Trion/St-Irénée et St-Paul ?</p> <p>Avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C - Réalisation de la connexion 	<p>Les avantages que vous citez : correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C et réalisation de la connexion Hôtel de Ville - Vieux Lyon, sont effectivement intéressants. Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p>

<p>Sera-t-il possible de mettre son vélo dans le métro ? Ce serait très utile !</p>	<p>La concertation préalable a pour objectif de recueillir les besoins et attentes des usagers. Au regard de la topographie entre Saint-Irénée/ Trion et la Presqu'île, la possibilité d'accueil des vélos dans les rames peut être étudiée. A ce stade, il est trop tôt pour affirmer que cela sera réalisable; car cela a un impact sur l'aménagement intérieur des rames de métro, ainsi que sur l'aménagement et l'équipement des stations (pour pouvoir descendre son vélo au niveau quais et ensuite le remonter à la surface). Nous prévoyons cependant d'étudier cette question.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Où sera-t-il implanté le dépôt des rames de cette nouvelle ligne de métro?</p> <p>Merci pour votre réponse.v</p>	<p>Dans le cadre des études préliminaires qui se déroulent sur toute l'année 2019, la question du centre de maintenance est regardée attentivement.</p> <p>Il est d'abord étudié la faisabilité de raccorder la ligne E techniquement (c'est à dire sans voyageurs, uniquement pour faire transiter des rames hors service commercial) à la ligne A ou à la ligne D, pour que les rames de la ligne E puissent accéder aux dépôts de Poudrette (centre de maintenance des lignes A et B) ou du Thiolley (centre de maintenance de la ligne D) pour y être maintenues.</p> <p>En parallèle, au cas où ce raccordement technique serait impossible, trop coûteux, ou inexploitable, des terrains sont recherchés, le plus proche possible de la ligne E, pour y implanter un éventuel centre de maintenance.</p> <p>La partie remisage devrait pouvoir se faire dans les arrières-gares prévues aux extrémités, et en ligne, comme ce sera le cas dans le prolongement de la ligne B à St Genis Laval Hôpitaux Sud.</p> <p>Voici le lien du dossier de concertation complet sur Internet : https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-03/MetroE_Dossier_Concertation.pdf.</p>
<p>Bonjour</p> <p>Qu'est-il prévu pour les riverains comme accès aux transports lors des travaux qui devraient durer 5 ans? Renforcement des lignes allant sur Oullins et la ligne B? Autre?</p> <p>S Rousseau</p>	<p>Pendant les travaux, les lignes de transport en commun en service seront maintenues et des déviations ponctuelles seront mises en place pour adapter les circulations aux travaux de construction du métro, tout en maintenant le niveau de service de la desserte.</p> <p>La Direction de l'Exploitation du SYTRAL et Kéolis organiseront ces modifications en temps voulu et dans un souci de clarté et de bonne communication auprès des riverains et usagers.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Actuellement au carrefour Libération à Tassin il y a un trafic de 45000 véhicules /jour dont de nombreux camions. Tout ce trafic au milieu des écoles et des habitations. On fait supporter aux riverains une pollution très importante et</p>	<p>Le projet de métro E a effectivement pour objectif de diminuer le trafic automobile en encourageant le report modal vers les transports en commun. Les études de faisabilité ont ainsi montré que la création de la nouvelle ligne de métro E permettra d'économiser environ 3 millions de tonnes équivalent CO2 chaque année.</p> <p>En parallèle, les aménagements urbains qui accompagneront l'arrivée du métro auront pour objectif de redistribuer l'espace public vers tous les usages (aménagements piétons et cyclables, espaces verts, etc.) pour éviter un appel d'air pour l'automobile.</p> <p>Par ailleurs, dès à présent le SYTRAL mène une politique environnementale volontariste : dès 2020, les acquisitions seront réalisées uniquement sur des bus propre, anticipant de 5 ans les obligations liées à la loi sur la transition énergétique. Et dès à présent, en cas de pic d'alerte de pollution atmosphérique, le SYTRAL met en place des tickets Tick'Air.</p>

<p>Bonjour, Mon mari et moi souhaiterions nous inscrire à l'atelier cartographique concernant le secteur Constellation Libération Menival du 26 mars 2019 car nous vivons dans ce quartier même. Pourriez vous m'indiquer comment nous inscrire svp et n</p>	<p><p>L'inscription à l'atelier Cartographique Libération, Constellation, Ménival est complet. Néanmoins, vous pouvez échanger avec les équipes du SYTRAL et donner votre avis, en nous retrouvant près de chez vous lors des Rencontres de Proximité ; voici l'agenda des rencontres : https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-03/Agenda-rencontres-proximite.pdf Vous pouvez également contribuer en donnant votre avis sur le site https://metro-e-sytral.fr</p></p>
<p>Vous justifiez la création d'une ligne de métro par une fréquentation maximale de 75 000 voyageurs par jour, alors qu'il est communément admis par les experts qu'une ligne de métro n'est viable qu'au delà de 100 000 voyageurs. Aussi dans le dossier</p>	<p>Effectivement, la fréquentation attendue pour le métro E est estimée entre 45000 à 75000 voyages/jour à 2030 en fonction du tracé. Pour dimensionner le réseau et justifier un choix de mode, le SYTRAL étudie : l'origine et la destination des usagers; les modes de transport utilisés (notamment l'intermodalité permettant d'accéder à la ligne), le motif du déplacement et sa régularité, etc. Nous vous invitons à prendre connaissance de la typologie des lignes exposées en p.43 du dossier de concertation.</p> <p>Dans le cas de la ligne E, la typologie de ligne aboutit à un choix du mode métro, en effet la fréquentation moyenne par station est d'environ 10000 personne par jour et par station; proche de la ligne D lors de son prolongement à Vaise en 1997 (12000 voyageurs/ jour/ station).</p> <p>Concernant le tram-train, celui-ci est sous maîtrise d'ouvrage de la région, le SYTRAL n'est pas compétent pour se prononcer.</p>
<p>Bonjour je réside sur FRANCHEVILLE le bas (chemin de CHANTEGRILLET) et malheureusement coté opposé par rapport à la station ALAI aussi dommage qu'une station ne soit pas prévue dans ce secteur TAFFIGNON /PLACE DE L'EUROPE car il y a beaucoup</p>	<p>Effectivement, un pôle d'échange multimodal est prévu au terminus situé à côté de la halte ferroviaire d'Alaï. Ce pôle multimodal comprendra évidemment un parc relais (estimé aujourd'hui à 1000 places environ), mais aussi un parc relais pour les vélos, et une gare bus. Le dimensionnement d'un parc relais prend en compte la population intéressée par la connexion à la nouvelle ligne, mais aussi les capacités de voiries permettant l'accès au pôle multimodal. Il n'est en effet pas pertinent de créer des embouteillages avec un parking trop important, alors qu'une redistribution du réseau de bus, ainsi que la création d'axes cyclables permettra de se connecter au métro plus efficacement et en polluant moins.</p> <p>L'ensemble de ces réflexions sera bien entendu intégrée aux études menées, et sont abordées dans les différentes rencontres pendant la concertation.</p>
<p>Bonjour, Avez-vous envisagé et/ou effectué une ou des études quant à l'éventuelle utilisation du tunnel Saint-Paul - Fourvière , fermé depuis au moins 80 ans, dans le cadre du futur tracé de la future ligne E du métro de Lyon ? Cela peut -</p>	<p>Le tunnel de St Paul à Fourvière est un tunnel bien identifié par le Sytral, celui-ci en étant toujours propriétaire et assurant des visites d'inspections régulières de l'infrastructure.</p> <p>Les caractéristiques géométriques de ce tunnel (largeur fonctionnelle de 7 mètres au niveau du radier et pente de plus de 24%) ne permettent pas d'envisager son utilisation pour un métro aux caractéristiques envisagées pour la ligne E (diamètre minimum de 8,35 mètres et pente maximale de 10 à 12%).</p>

<p>Bonjour</p> <p>Je me pose la question du bien fondé de cette ligne de metro, qui a un cout tres consequent pour un nombre de voyageur attendu peu important. Pourquoi ne pas utiliser ces fonds pour ameliorer l offre de transport a l est, qui est le secteur e</p>	<p>Le projet de nouvelle ligne de métro E est en cours de concertation et d'études préliminaires. Les élus du SYTRAL ont décidé d'étudier cette ligne, conformément au plan de déplacement urbains, jugeant que le secteur Ouest de l'agglomération souffrait d'un déficit de transports en commun performants.</p> <p>A l'issue de la concertation, les garants rédigeront un bilan, et les élus du SYTRAL se prononceront sur les suites données au projet, et sur ses évolutions éventuelles, issues des enseignements de la concertation.</p> <p>Après les élections municipales, les nouveaux élus du SYTRAL décideront des projets à réaliser, parmi tous les projets possibles sur l'ensemble de l'agglomération, y compris sur le secteur Est que vous évoquez, où des lignes fortes de transports en commun ont été réalisées lors des derniers mandats (T2 à St Priest, T3 à Meyzieu, le métro A à la Soie, T5, T3 au stade des lumières). C'est dans le cadre de ce vote de plan de mandat que la réalisation de la nouvelle ligne E pourra être décidée, si les élus l'estiment prioritaire. L'inscription de cette nouvelle ligne dans le futur plan de mandat permettra la réalisation d'autres projets sur l'agglomération. Comme indiqué dans le dossier de concertation, si la ligne E était décidée, le SYTRAL pourrait encore investir plus de 400M€ pour d'autres projets dans l'agglomération.</p>
<p>est ce que le tracé et les stations sont clos ?</p>	<p>Non, aujourd'hui le tracé n'est pas arrêté, de même que l'implantation des stations. Cela fait partie des thématiques principales pour lesquelles le SYTRAL attend des contributions du public dans le cadre de la concertation.</p>
<p>Bonjour</p> <p>Habitante du quartier Alai, je souhaiterais que la future station se situe au rond d'Alai juste avant les S de craponne afin de minimiser la circulation et désengorger ainsi toutes les habitations à proximité de la gare d'Alai.</p> <p>Il e</p>	<p>Nous notons votre contribution. Il est également nécessaire qu'une connexion piétonne aisée se fasse entre la halte ferroviaire d'Alaï et la station de métro, afin de favoriser l'intermodalité.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>Pourquoi un terminus à l'Alaï ?</p> <p>Pourquoi ne pas aller plus vers l'ouest avec un grand parking relais vers Grézieu-la-Varenne avec des bus qui relie ce terminus aux autres villes de l'ouest lyonnais ?</p> <p>Encore une politique des petits p</p>	<p>Pouvoir étendre ultérieurement le métro plus à l'Ouest ou plus à l'Est est prévu d'être étudié dans le courant de l'année 2019, afin de ne pas obérer l'avenir.</p> <p>Par ailleurs, si le projet soumis à concertation va effectivement d'Alaï à la Presqu'île, à l'issue de la concertation, un bilan sera rédigé par les garants désignés par la commission nationale du débat public, puis les élus du SYTRAL décideront des suites données au projet, et de ses évolutions éventuelles, en fonction des enseignements tirés de la concertation</p> <p>Enfin, à titre indicatif, prolonger la ligne E jusqu'à Grezieu la Varenne représenterait un prolongement d'environ 6km, soit un milliard d'euros supplémentaires.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Pourquoi mettre des terminus vers le centre-ville qui sont déjà saturer ?</p> <p>Un terminus sur confluence serait idéal pour ce nouveau quartier et centre commercial qui a du mal à vivre</p>	<p>La desserte du secteur Confluence est réalisée par le tramway T1 et va être renforcée avec le prolongement de T2 à la station Montrochet à l'horizon septembre 2020.</p> <p>Les scénario étudiés lors des études de faisabilité, et notamment l'analyse des origines/ destinations des flux de personnes, ont montré la nécessité de renforcer l'accessibilité depuis l'ouest vers le centre ville (Hôtel de Ville ou Bellecour), ces deux stations permettant une interconnexion efficace avec les autres lignes structurantes du réseau (lignes A et D à Bellecour, et lignes A , C et C3 à Hôtel de Ville.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>La ville de Nice a décidé il y a maintenant 2 ans de lancer la construction de la ligne 3 du tramway en avance par rapport au calendrier pour réduire les coûts étant donné que la ligne 2 est également en construction.</p> <p>Cette stratégie</p>	<p>Le projet présenté dans le cadre de la concertation préalable, au cours de laquelle vous donnez votre avis, est issu du Plan de Déplacement Urbain.</p> <p>L'objet de la présente concertation est bien de déterminer, selon les demandes du public, si des études complémentaires sont nécessaires pour mieux répondre à ces attentes.</p> <p>Ainsi, le bilan de la concertation, rédigé par les garants, mettra en évidence les demandes récurrentes du public et proposera au SYTRAL d'engager des actions pour y répondre. Le SYTRAL pourra alors mettre en œuvre des compléments d'études pour fiabiliser ce projet du point de vue technique, économique, mais aussi dans un souci de maillage territorial.</p> <p>Enfin, concernant le phasage du projet, la ligne T3 de Nice était une tranche conditionnelle du marché de la ligne T2. Selon ce qui sera inscrit au Plan de Mandat 2021 - 2026, le SYTRAL pourra définir un montage contractuel qui réponde aux enjeux de desserte territoriale et aux enjeux économiques. L'agence MOODY's a d'ailleurs reconfirmé début mars l'efficacité économique du SYTRAL.</p> <p>Nous avons bien noté que vous encouragez le SYTRAL à réaliser une ligne plus longue, plus ambitieuse que les scénarios soumis à concertation.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>Au vu des différents projets, je n'ai toujours pas saisi où se situerait l'implantation effective (et non le parking relais) dit "d'Alaï" ?</p> <p>Serait il situé à Alaï même (vers la piscine Aquavert / chemin des Cytises / avenue du Chater</p>	<p>Il y a bien deux secteurs d'implantation de station :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le terminus Alaï, qui comprendra une station : dans le secteur du croisement Chemin des lfs/ Avenue du Chater : à proximité immédiate de la halte ferroviaire, et du cntre nautique Aquavert. - le secteur Libération/ Constellation/ Ménival pour lequel deux choix sont proposés au public. Un premier choix avec deux stations : Libération + Ménival; ou un second choix avec une seule station à Constellation. <p>Nous vous invitons à lire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les pages 45 et 46 du dossier de concertation qui présentent les deux scénarios préférentiels - les pages 56 à 62 du dossier de concertation qui décrivent les centralités potentiellement desservies par la ligne E ; et donc la desserte du secteur Alaï et celle du secteur Libération/Constellation/ Ménival. <p>Ou à regarder la vidéo présentant le projet de ligne E : https://metro-e-sytral.fr/decouvrez-le-projet-en-images-483</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Un métro est-il vraiment nécessaire, alors qu'il a été privilégié il y a 20 ans les tramways sur l'axe Berthelot car la construction d'un métro était trop chère pourtant ce tramway demandait moins de génie civil.</p> <p>De même sur l'</p>	<p>Le choix du mode métro découle d'une part des projections de fréquentation attendues qui impliquent un mode à forte capacité (fréquentation entre 45000 et 75000 voyageurs/jour en fonction du tracé) . A titre de comparaison, la fréquentation moyenne par station de la ligne E (10000 voyageurs/jour/ station en 2030) est proche de celle de la ligne D lors de la mise en service du prolongement à Vaise en 1997 (12000 voyageurs/jour/ station). De même, cette fréquentation moyenne par station est 2 à 3 fois supérieure à celles des stations de tramway du réseau de Lyon.</p> <p>D'autre part, ce mode est la solution la plus adaptée aux caractéristiques du secteur traversé. Notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sa topographie : des pentes de l'ordre de 12% entre la Presqu'île et le plateau du 5ème arrondissement qu'un tramway ne peut gravir (limité à 7%) - les rues étroites et sinueuses, qui rendent difficile l'aménagement d'un site propre continu. - la congestion, qui limite l'efficacité de la desserte de surface, même en augmentant cadence et fréquence des bus aux heures de pointes du soir et du matin.

<p>Pourquoi créer un ligne à l'ouest de Lyon quand l'est lyonnais manque cruellement d'un métro ou tram vers les villes de Bron, Chassieu, Genas, Saint Priest, Meyzieu et Décines ?</p>	<p>Le maillage en transports du territoire s'appréhende de façon globale. Le réseau de transports en commun ne cesse de se structurer et de se développer depuis plusieurs dizaines d'années. Ce développement va se poursuivre pour continuer à accompagner et soutenir nos dynamiques territoriales.</p> <p>Un certain nombre de réalisations structurantes ont permis de développer la desserte de l'Est lyonnais : ligne T2 vers Saint Priest (qui dessert Bron et St Priest que vous citez), création de la ligne T3 (qui dessert Meyzieu que vous citez), prolongement du Métro A à la Soie, T5.</p> <p>L'ouest connaît, lui aussi, un développement important. L'ensemble des projections montrent que celui-ci va se poursuivre. La question de la desserte est donc centrale pour appréhender sereinement l'avenir du territoire.</p> <p>Les réflexions portées par le SYTRAL, concernant le renforcement de son maillage territorial, vont bien au-delà de la création de cette nouvelle ligne de métro. Un certain nombre d'autres projets sont à l'étude, comme celui de la section Nord du tramway T6. Trois autres grandes études structurantes (Est, Nord, Ouest) ont été décidées. Ces études, tout comme la concertation, permettront d'affiner les projets et les priorités qui seront inscrites dans le prochain Plan de mandat 2021-2026.</p>
<p>Je pense que le metro est une très bonne idée car les transports en communs du point du jour sont saturés. Mais en attendant pouvons-nous faire un couloir de bus car pendant les heures de pointes le bus est bloqué dans la montée de choulan qui a 2x2</p>	<p>Nous prenons note de votre attente du projet proposé, ainsi que de votre demande de réflexion et la transmettons au service concerné.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaiterais réponse à 2 questions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pourquoi le tracé n'est il pas une prolongation de la ligne D depuis gorge de loup? ce qui me paraîtrait beaucoup moins couteux que les 2 tracés envisagés - que devient la piscine quelque s 	<p>En réponse à la première question :</p> <p>Le scénario de débranchement de la ligne D depuis Gorge de Loup a été étudié lors des études de faisabilité (SC4 présenté en p. 107 du dossier de concertation). Ce scénario n'a pas été retenu du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'impact sur la station Gorge de Loup : les travaux impliquant un arrêt de longue durée de l'exploitation du métro D entre Vieux-Lyon et gare de Vaise, - des risques techniques, avec un tunnel reliant Gorge de Loup à des stations très profondes à Point du Jour -60m et Champvert -59m). - ce scénario était un des scénarios les moins attractifs, avec une fréquentation estimée plus faible que les autres scénarios. <p>En réponse à la seconde question :</p> <p>Nous travaillons en lien étroit avec les équipes d'Aquavert et le projet de Ligne E prend en compte cet équipement public dans ses études.</p>

<p>Bonjour, serait-il possible d'aménager un grand site propre sur la ligne C24/C24E pour augmenter son attractivité et ainsi inciter les gens provenant de Craponne, Grézieu la Varenne à prendre cette ligne qui aujourd'hui est coincé tout les matins et</p>	<p>L'intermodalité est au cœur des réflexions pour inciter les habitants au report modal vers les transports en commun. Le pôle d'échange multimodal sera réalisé dans cette optique et les réseaux TCL et Car du Rhône seront redéployés pour inciter à choisir ces modes de transport pour se rendre à la station Alai. Depuis 2013, les lignes C24 et C24E ont fait l'objet de renforcement et de mise en site propre partielle avec le projet LEOL (présenté en p.27 du dossier de concertation). Le SYTRAL est attentif à l'évolution des fréquentations de ses lignes et les adaptes chaque année.</p>
<p>Bonjour, Sur ce pôle multimodal, seront-ils prévus, sur ce/ces parkings relais, des espaces pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velo'v - Co-voiturage - trottinette/vélo individuels - emplacements voitures/bornes électriques - parking relais ouverts le dimanche (7/7 j.) c 	<p>Vos avis et contributions prennent pleinement place dans cette concertation. En effet, nos études, et notamment celles du parc-relais (comprenant un parc relais pour les vélos) ont pour objectif d'assurer une bonne accessibilité tous modes au métro. Ces éléments sont intégrés à la définition du besoin d'un pôle d'échange au service des usagers.</p> <p>Concernant les liens et accès depuis d'autres secteurs, nous travaillerons avec les services techniques des Villes et de la Métropole pour permettre de déployer des cheminements piétons et cyclistes, mais aussi des liens avec les arrêts de bus et train, qui facilitent et sécurisent les accès pour tous.</p>
<p>bonjour,</p> <p>je ne comprends les choix possibles sur ce secteur, les 3 stations sont possibles? sinon, quels seraient les lieux ou adresses retenues? merci d'avance,</p>	<p>Dans le secteur Libération/ Constellation/ Ménival, les choix possibles sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit deux stations : une à Libération et une à Ménival - soit une seule station, à Constellation. <p>Vous pouvez retrouver la présentation des scénarios préférentiels en p. 45 et 46 du dossier de concertation; et une carte du secteur Libération/ Constellation/ Ménival en p. 59 du dossier de concertation. La vidéo de présentation du projet peut faciliter la compréhension de ces deux choix : https://metro-e-sytral.fr/decouvrez-le-projet-en-images-483.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>En suivant vos multiples concertations sur le projet en live sur internet, je tenais à vous informer que l'organisation de la concertation est je trouve tout à fait idéale : bonne information du public, de multiples possibilités de partic</p>	<p>Vous pouvez adresser votre question, qui n'est pas spécifiquement relative au projet de nouvelle ligne de métro E, à l'adresse suivante : http://www.sytral.fr/contact. Le service concerné pourra la transmettre à l'interlocuteur le plus adéquat.</p>

<p>Bonjour D'abord merci pour ce beau projet. Quel que soit les alternatives retenues, ce sera une réussite et un plus par rapport à l'existant. Mais aussi, félicitations pour la concertation, et pour tout le dispositif de communication et d'éch</p>	<p><p>Les propositions et analyses que vous donnez sont intéressantes : importance des correspondances avec les lignes A et D, analyse des avantages des tracés, etc. Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût. Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle. Par ailleurs, en connexion avec la ligne A à Hôtel de Ville et à Bellecour, la ligne E permettra de se rendre aisément à ces deux centralités, même sans connexion à St Jean. C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p></p>
<p>Bonjour, ce projet prévoit une dépense pharaonique. Serait-il pensable d'en profiter pour élargir la traversée de saint Paul aux Terreaux en permettant le passage des trams T3-TER de l'ouest lyonnais pour rejoindre à terme la Part-Dieu. On po</p>	<p>A ce stade, la réflexion des études préliminaires est de traiter du tracé d'un métro entre Alai et Bellecour ou Hôtel de Ville. Le traitement des interconnexions et de la complémentarité entre le TER et cette nouvelle agrafe est un des sujets sur lequel le public peut évidemment s'exprimer. Par ailleurs, le TER est sous maîtrise d'ouvrage Région Auvergne-Rhône-Alpes et il n'est pas prévu de co- maîtrise d'ouvrage sur l'infrastructure. Enfin, les systèmes d'alimentation et de guidage d'un métro sur pneu ne sont pas compatibles avec ceux d'un tramway ou d'un tram-train.</p>
<p>Bonjour J'ai déjà répondu à un questionnaire sur votre site mais j'ai oublié de préciser que je préfère et de loin la station BELLECOUR beaucoup plus centrale et aérée que celle de l'HOTEL DE VILLE . Par ailleurs avez vous pensé à un</p>	<p>L'objet de la concertation est bien de prendre en compte les contributions pour enrichir le projet. Nous prenons note de votre avis.</p>

<p>Bonjour</p> <p>J'ai compris que la station Alai se tiendra à proximité de la station ferroviaire Alai en revanche, pourriez vous préciser où se trouvera le parking relais car le chemin des ifs est très chargé en circulation et il serait judicieux de</p>	<p>Un des objectifs de la nouvelle ligne de métro E est effectivement de favoriser l'utilisation des transports en commun en réduisant la part d'utilisation de la voiture.</p> <p>Un ou plusieurs parc relais sont prévus proches du terminus, mais leur positionnement précis n'est pas encore arrêté, car en cours d'étude. Un atelier cartographique sur le secteur d'Alai est prévu de mardi 2 avril, dont l'un des enjeux est de travailler avec les participants sur le positionnement des différents composants du pôle d'échange, dont notamment le parc relais.</p>
<p>Bonjour</p> <p>Habitant le centre de Sainte Foy-Lès-Lyon, la connexion avec st Irenee permettrait de faciliter l'accès au métro : est il prévu de faire des stations velo'v entre st Irenee et Sainte Foy-Lès-Lyon centre et autres quartiers (maillage) ai</p>	<p>La bonne accessibilité des stations, tous modes de déplacements confondus, est effectivement une clé du succès de ce projet. L'accessibilité des stations en vélo est donc un des enjeux que le SYTRAL a identifié, et pour lequel des contributions sont attendues dans le cadre de la concertation. Aussi, l'implantation de parc relais vélos est bien prévue à chaque station. L'implantation de stations Vélo'V n'est pas arrêtée à ce jour, mais sera travaillée avec la Métropole de Lyon, qui a en charge ce service.</p>
<p>Bonjour. Est il prévu de pouvoir garer son vélo de façon sécurisé afin de pouvoir laisser son vélo toute la journée et aller en ville en métro gratuitement ?</p>	<p>La question de l'intermodalité est au coeur des réflexions que porte le SYTRAL. Mettre à disposition des stationnements vélos sécurisés est à l'étude sur les différentes zones d'implantation de station. Le SYTRAL propose déjà des stationnement sécurisés pour les vélos, comme à la station gare de Vaise par exemple.</p> <p>Concernant la gratuité d'accès au métro, cela n'est pas envisagé pour le moment. Le dossier de concertation comprend des éléments sur le financement du SYTRAL et donc des transports en commun. Supprimer les recettes issues de la vente des billets ou abonnements conduirait à augmenter les impôts ou la taxe payée par les entreprises (versement transport) pour continuer à offrir le même niveau de service (heures d'ouverture du réseau, fréquence des différentes lignes, etc.)</p>
<p>Pourriez vous aménager des espace veloS dans les rames de la ligne E de sorte a supprimer la contrainte du relief en velo et l'absence de piste cyclable dans les cotes reliant les quais du 5e au plateau du 5e.</p> <p>De sorte a pouvoir venir avec son velo juste</p>	<p>La possibilité d'accueillir des vélos dans les futures rames du métro E est à l'étude.</p> <p>Concernant l'aménagement de pistes cyclables, nous travaillerons de concert avec la Métropole pour permettre une meilleure accessibilité tous modes confondus à chaque station, ceci couvre à la fois le stationnement des vélos, mais également la réflexion pour permettre la création de nouvelles pistes cyclables, ou d'étendre le service Vélo'V.</p>
<p>Bonjour ,</p> <p>Afin d'augmenter la fréquentation de la ligne E , est il prévu de renforcer la ligne de bus C14 ?</p> <p>Cela permettrait aux personnes de Francheville le Haut d'avoir une correspondance C20 / C14 à l'arrêt Taffignon. Idéalement il faudr</p>	<p>A chaque nouvelle mise en service d'offre structurante, le SYTRAL revoit l'intégralité de la desserte Car du Rhône et TCL, de façon à améliorer l'accessibilité au nouveau service proposé. Ainsi, pour avec une mise en service à horizon 2030, la réflexion sur la réorganisation du réseau dans le bassin desservi par la ligne E aura lieu à partir de 2028.</p> <p>Concernant la mise en service de bus autonome, le SYTRAL est en phase d'expérimentation, pour 2 ans, de la navette autonome MIA. D'ici 2030, le SYTRAL intégrera au service proposé les nouvelles mobilités adaptées.</p>

<p>Vous estimez les dépenses d'exploitation de la future ligne à 8€/km sur la base des dépenses actuellement constatées sur les lignes existantes. A quel montant s'élèvent les dépenses par kilomètre sur les lignes existantes ?</p> <p>Merci.</p>	
<p>Bonjour,</p> <p>La construction de cette ligne prévoit elle des stations assez longues pour accueillir plus de 2 rames de métro ? Et avec partout des accès pour les personnes à mobilité réduite ? Même dans les rames ?</p> <p>Merci pour ce projet et cette conc</p>	<p>La conception des stations prend en compte la possibilité d'intégrer des rames de métro de 4 voitures.</p> <p>Concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), les stations, tout comme le matériel roulant, seront adaptés à tout type de handicap. Le SYTRAL travaille en lien étroit avec les associations concernées, et notamment la CARPA, pour développer un réseau accessible.</p> <p>Dans le cadre de la concertation, un rendez-vous d'acteurs "handicap et accessibilité" a été organisé pour travailler avec les acteurs concernés.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Je pense qu'il est bien d'envisager la solution technique lourde (métro) quand cela est possible même si cela implique un délai dont seule une partie de la population sera en mesure d'en profiter.</p> <p>En revanche, avant de penser à comment r</p>	<p>Le réseau de transport en commun continue de se structurer.</p> <p>La ligne E prévoit effectivement de relier l'ouest de l'agglomération (Tassin, Francheville, le 5ème arrondissement) pour rejoindre la Presqu'île. Néanmoins, le développement de nos infrastructures n'est pas pensé uniquement sur ce schéma; par exemple le tramway T6, qui sera mis en service fin 2019 reliera le secteur de Gerland aux Hôpitaux Est; et le projet T6 Nord, dont la concertation débute en mai a pour objet de finaliser le maillage entre les Hôpitaux Est et la Doua.</p> <p>Plus globalement, les études quadrants (Grand Est, Grand Ouest et Nord), menées pour envisager les projets de transports nécessaires sur l'ensemble du territoire, ont bien pour objectif de proposer un maillage de l'agglomération en transport en commun entre les pôles d'attractivités qu'ils soient sur une modèle centre/ périphérie, ou entre les différentes centralités.</p> <p>Enfin, la capacité d'investissement du SYTRAL permettra de réaliser dans le prochain mandat d'autres projets que T6 Nord et la ligne E.</p>

<p>Pourquoi ne pas aller a la part dieu. Ça permettrait aussi de faire un lien direct entre la Part-Dieu et la presqu'île.</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour. Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>
<p>Bonjour, pourquoi ne pas plus sérieusement envisager un terminus à la Part-Dieu ?</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour. Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>

<p>D'abord félicitations pour votre organisation de cette concertation. Pour la qualité des supports et des intervenants.</p> <p>Ayant participé à la soirée atelier cartographique du 26 mars à Tassin, mon interrogation demeure sur la capacité du tracé v</p>	<p>Le projet a été amorcé au travers de l'inscription dans le PDU 2017-2030 de l'étude d'une liaison métro pour relier l'ouest de l'agglomération lyonnaise au centre, au titre de l'action 3.2 « Poursuivre le maillage du réseau structurant des transports collectifs urbains », de l'axe stratégique 3 « Des transports collectifs performants et attractifs ».</p> <p>En application de ces orientations, les premières études ont été programmées dans le cadre du plan de mandat 2015-2020, portant sur l'opportunité et la faisabilité du projet depuis le centre ville de Lyon vers Alai.</p> <p>La concertation a pour objet de prendre en compte les attentes du public quant tracé dans le secteur concerné.</p> <p>Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour. Des besoins sont exprimés pour une desserte plus à l'ouest, ou pour une liaison directe jusqu'à Part-Dieu ; ceux-ci seront analysés et mis en exergue dans le bilan des garants.</p> <p>Le SYTRAL attend aussi de la concertation qu'elle l'éclaire sur les besoins et attentes en termes d'intermodalité, notamment pour poursuivre le maillage du territoire en amont du terminus, via son réseau de bus et des accès modes actifs confortés.</p> <p>A ce stade, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Est il envisagé une extension possible de cette ligne vers la Part Dieu en passant par Bellcour et via le cours Lafayette par exemple?</p> <p>Ça éviterait une rupture de charge pour ceux qui souhaiterai se rendre à la Part Dieu. Et aussivde faire</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour.</p> <p>Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>

<p>A quand la prolongation de la ligne D apres la gare de Vaise. Sur les quais de Saone se sont implantees beaucoup d'entreprises, des habitations et il y a la sortie de Teo. Ce quartier est tres mal desservi, beaucoup de bouchons ce qui n,incitent pas les</p>	<p>Un prolongement de la ligne D après gare de Vaise n'est pas à l'étude aujourd'hui. Cependant, afin d'accompagner les dynamiques urbaines de l'agglomération telles que décrites dans les SCOT et PDU à horizon 2030, des études prospectives quadrants ont été lancées sur les territoires Grand Ouest, Grand Est et Nord. Grâce à ces analyses des propositions pourront être réalisées dans le secteur que vous évoquez pour améliorer la desserte de transport en commun.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Après découverte des tracés, je comprends mieux pourquoi il y a un débat d'organiser pour départager le scenario retenu. Cependant, je m'étonne qu'une troisième solution, qui semblerait apporter les avantages des deux solutions n'ait p</p>	<p>Les avantages que vous citez : correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C et réalisation de la connexion Hôtel de Ville - Vieux Lyon, sont effectivement intéressants. Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût. Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p>
<p>Serait il possible de prévoir des parkings relais vers Tassin Bourg pour les communes adjacentes (champagne au mont d'or, ecully) ?</p>	<p>A ce stade des études, un parc relais est envisagé dans le secteur Alaï. Nous notons votre intérêt pour un parking relais plus au nord. Au delà de l'accessibilité du terminus en véhicules particuliers, qui encombrent rapidement les voiries, nous travaillerons à une bonne accessibilité en bus, plus performant et moins polluant au passager transporté, aux piétons et aux vélos, ainsi qu'à l'ensemble des modes actifs.</p>

<p>Ayant habité le plateau du 5ème, pendant 42 ans rue cdt charcot, puis point du jour et rue des noyers, nous avons bien évidemment constaté l'augmentation de véhicules sur les communes de l'ouest Lyonnais. A notre retraite nous avons déménagé à Gr</p>	<p>Le projet a été amorcé au travers de l'inscription dans le PDU 2017-2030 de l'étude d'une liaison métro pour relier l'ouest de l'agglomération lyonnaise au centre, au titre de l'action 3.2 « Poursuivre le maillage du réseau structurant des transports collectifs urbains », de l'axe stratégique 3 « Des transports collectifs performants et attractifs ».</p> <p>En application de ces orientations, les premières études ont été programmées dans le cadre du plan de mandat 2015-2020, portant sur l'opportunité et la faisabilité du projet depuis le centre ville de Lyon vers Alaï.</p> <p>La concertation a pour objet de prendre en compte les attentes du public quant tracé dans le secteur concerné.</p> <p>Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour. Si des besoins sont exprimés pour une desserte plus à l'ouest, ceux-ci seront analysés et mis en exergue dans le bilan des garants.</p> <p>Le SYTRAL attend aussi de la concertation qu'elle l'éclaire sur les besoins et attentes en termes d'intermodalité, notamment pour poursuivre le maillage du territoire en amont du terminus, via son réseau de bus et des accès modes actifs confortés.</p> <p>A ce stade, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p>
<p>Bonjour, Pourquoi un terminus du métro E n'est-il pas envisagé à "Perrache"? En effet il n'y a pas de métro à Confluence et le sud de la presqu'île. Desservir "Perrache" serait beaucoup plus central que "Hotel de Ville" au Nord de Lyon; de plus c</p>	<p>Concernant une ligne nouvelle de métro en terminus à Perrache, il est compliqué d'insérer une nouvelle station en correspondance, qui plus est avec un viaduc au dessus de la Saône. En effet, celui-ci serait à plusieurs mètres au dessus de la Saône, pour permettre le maintien de la navigation, et donc la connexion jusqu'à Perrache se ferait par un viaduc fermé qui supprimerait une voirie ou des immeubles.</p> <p>Par ailleurs, deux solutions de prolongement en tramway ont été étudiées lors des études de faisabilité (p.09 du dossier de concertation) et ont été écartées du fait de la fréquentation de la ligne, de l'impact sur la profondeur de la station dans le secteur Trion/ Saint Irénée par aussi sur l'impact de l'exploitation de l'arrêt Suchet du T1/T2.</p>
<p>où se situera la station d'arrivée à Alaï ? Je trouve personnellement que la ligne E devrait partir de Bellecour . puis, gorge de loup prolongé .</p>	<p>La station envisagée à Alaï se situe dans le secteur de la halte ferroviaire du TER. Ce secteur est présenté en pages 57 et 58 du dossier de concertation.</p> <p>Par ailleurs, nous avons bien noté votre préférence de tracé.</p>
<p>Bonjour, Suite aux différentes concertations, il se dégage un désir de habitants de l'ouest Lyonnais de prolonger la ligne vers Part-Dieu plutôt que l'arrêter soit à Bellecour ou soit à Hotel de Ville. De plus un collectif est en train de voi</p>	<p>Les études préliminaires couvrent le tracé proposé à la concertation, c'est à dire les deux scénarios Alaï / Bellecour et Alaï / Hôtel de Ville. Des sondages géotechniques sont d'ailleurs en cours pour affiner et fiabiliser les estimations.</p> <p>Si, à l'issue du bilan de concertation rédigé par les garants, les élus du SYTRAL décident d'étendre le périmètre d'études, des compléments d'études et estimations financières sur une extension à l'est/ à l'ouest se dérouleront alors, permettant de mieux appréhender les demandes du public.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>J'habite l'ouest Lyonnais et différentes lignes de Bus permettent déjà de rejoindre la ligne D. Ce qui est réellement compliqué c'est de rejoindre la Part-Dieu qui concentre beaucoup d'emplois.</p> <p>Si je doit prendre la nouvelle ligne E,</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour.</p> <p>Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Au vu de la demande, il semble évident que le métro E sera prolongé à l'Est, tôt ou tard.</p> <p>En considérant qu'il est prématuré de le faire arriver à la Part-Dieu en 1ère phase (raisons budgétaires, et l'urgence n'est pas encore là,</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour.</p> <p>Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>
<p>En savons nous plus au sujet du tracé Trion ou St Irénée</p> <p>Pour ma part je réitère mon choix :Saint-Irénée</p>	<p>La concertation préalable se déroule jusqu'au 6 mai. Nous ne pouvons pas tirer des conclusions avant cette date.</p> <p>Votre avis sera pris en compte dans le cadre du bilan des garants. En s'appuyant sur ce bilan, le SYTRAL devra ensuite délibérer pour décider des suites données au projet, et notamment sur les adaptations ou modifications éventuelles issues des enseignements de la concertation.</p> <p>En parallèle, des études préliminaires sont en cours pour affiner le projet du point de vue technique et fonctionnel.</p> <p>Ainsi, au regard des éléments issus de la concertation et des études techniques, le SYTRAL sera en mesure de déterminer le meilleur emplacement dans ce secteur.</p>

<p>Dans le scénario 5, Alaï-Hôtel de Ville, il n'y a pas de connexion avec la ligne D. Cela est très regrettable.</p> <p>Ne peut-on pas étudié plus à fond la possibilité de connexion au droit de la station Vieux-Lyon-St-Jean ? Si on enfonce un peu la g</p>	<p>Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p>
<p>Est ce que le sytral prévoit de grands parkings relais comme à Vaise voire encore plus importants? Afin que l'on puisse utiliser le métro dès Tassin? (Mais encore faut il pouvoir garer sa voiture..)</p>	<p>A ce stade des études, le nombre de place du ou des parc(s) relais d'Alaï est estimé à 1000 places au total, soit environ 50% de plus que le parc relais de Gorge de Loup, et presque autant que celui de Gare de Vaise.</p> <p>Au delà de l'accessibilité du terminus en véhicules particuliers, qui encombrant rapidement les voiries, nous travaillerons à une bonne accessibilité en bus, plus performant et moins polluant au passager transporté, ainsi qu'à pieds et en vélo, ou en covoiturage ainsi qu'à l'ensemble des modes actifs.</p> <p>L'objectif étant d'améliorer l'accès tous modes à toutes les stations et dans votre cas à Alaï ou dans le secteur Libération/ Constellation/ Ménival.</p>
<p>Ma préférence est pour l'implantation du tracé trion - Bellecour Pourrait-on envisager par la suite un tracé allant jusqu'à la Part-Dieu ?</p>	<p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour.</p> <p>Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet.</p>

<p>Bonjour, Quel sera la gêne occasionnée par le passage du métro ; je pense en particulier au bruit ou vibrations lié au passage du métro? Jusqu'à quelle distance? Merci de votre retour.</p>	<p>Historiquement, le choix du métro sur pneu a été guidé par la volonté de limiter les vibrations du fait que le métro lyonnais ait été construit très près de la surface dans les années 1970. Le métro E sera profond, ainsi, les riverains ne ressentiront pas les vibrations. Concernant le bruit, le projet respectera la réglementation en vigueur et étant souterrain, les émergences seront très réduites, et le bruit produit par le métro ne sera pas perceptible en surface.</p> <p>Ces éléments feront d'ailleurs l'objet d'études spécifiques pour l'étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale du projet. Si des impacts spécifiques étaient mis à jour, le SYTRAL proposera des mesures pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les nuisances.</p>
<p>Habitant Grézieu-la-Varenne j'apprécie l'arrivée à Alaï qui permettra de gagner du temps par rapport à Gorge de Loup actuellement. Sera t'il possible d'augmenter les fréquences du C24 sur Grézieu et SURTOUT d'être desservi le soir APRÈS 21h00</p>	<p>Nous notons votre avis et votre préférence de terminus de tracé.</p> <p>Concernant l'augmentation des fréquences du C24 et de son amplitude horaire, le SYTRAL étudie chaque année l'évolution de l'exploitation du réseau existant et ajuste les dimensionnements et fréquences des lignes du réseau selon leur fréquentation.</p> <p>Plus globalement, si le projet est voté au Plan de Mandat 2021-2026, le SYTRAL reprendra l'organisation du réseau de bus vers et depuis le terminus pour refonder la desserte du secteur afin de l'optimiser.</p>
<p>Un tunnel modifiera l'équilibre hydrogéologique des zones traversées et le risque de glissement de terrain est à considérer, notamment sur les balmes de Lyon.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce risque est-il pris en compte avec les tracés perforant les pentes ? - La commi 	<p>Le risque de glissement de terrain, et plus largement tous les risques naturels et technologiques, sont considérés dans les études préliminaires de la ligne E.</p> <p>La commission des Balmes a ainsi été consultée lors de l'organisation de la campagne de sondages géotechniques et des échanges sont prévus aux différents stades des études.</p> <p>Si le projet est voté au plan de mandat 2021-2026, la phase d'évaluation environnementale, comportant une étude d'impact, sera réalisée. A cette occasion, les enjeux des milieux physiques, humains et naturels seront mis en exergues. Les impacts du projets seront étudiés et qualifiés, permettant ainsi dans une démarche d'éco-construction d'éviter les risques majeurs.</p>
<p>-Comment accéder aux données géologiques issues des sondages, une fois ceux-ci terminés (BRGM, autre organisme public) ?</p>	<p>L'objectif des sondages est de consolider la connaissance géologique du secteur. A terme, le SYTRAL établira effectivement une convention avec le BRGM leur permettant un accès aux données collectées et de consolider leur base de données.</p>
<p>Jevoudrais savoir quand le C3 va retrouver son alimentation électrique et ainsi arrêter de faire autant de bruit et de pollution en face de mes fenêtres.</p>	<p>Votre question n'étant pas directement en lien avec le métro E, nous vous invitons à l'adresser au SYTRAL à partir du lien suivant : http://www.sytral.fr/contact</p>

<p>Les alternatives au métro ont-elles été évaluées ?</p>	<p>Des alternatives au mode métro ont été évaluées. Le choix du métro découle d'une part des projections de fréquentation attendue, qui impliquent un mode à forte capacité. La fréquentation estimée se situe entre 45 000 et 75 000 voyages/jour en fonction du tracé. En termes de voyages par station, c'est équivalent à la fréquentation de la ligne D en 1997, lors de son prolongement à Vaise, et c'est environ le double ou le triple de la fréquentation actuelle moyenne des stations des lignes de tramway.</p> <p>D'autre part, ce mode est la solution la plus adaptée aux caractéristiques du secteur traversé. En effet, le 5ème arrondissement, Tassin et Francheville présentent une topographie complexe, marquée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des rues étroites et sinueuses, qui rendent difficile l'aménagement d'un site propre en continu tel qu'un tramway ou un BHNS; - une pente de 12 % entre la Presqu'île et le plateau du 5e arrondissement qu'un tramway ne peut pas gravir (limité à 7%); impliquant des stations très profondes (de l'ordre de 75m de profondeur pour St Irénée ou Trion, soit 3 fois la profondeur de la station Vieux Lyon). <p>Enfin, concernant la possibilité d'implanter un transport par câble, le secteur ne représentait pas un axe de développement aisé.</p> <p>Nous vous invitons à vous inscrire à la news letter de la plateforme, en effet un atelier spécifique a explicité cette question et le compte-rendu sera très prochainement en ligne.</p>
<p>Où la station du point du jour sera-t-elle construite ? A la place du parc de la mairie ?</p>	<p>L'implantation exacte de la station à Point-du-Jour n'est pas encore définie. Les études préliminaires en cours permettent d'affiner le programme technique et fonctionnel, le diagnostic urbain met en exergue l'organisation de la centralité Point-du-Jour et les usages du secteur.</p> <p>La concertation complète ces approches, notamment grâce à l'atelier cartographique dédié du 28 mars dernier. A cet occasion, 46 personnes ont pu donner leur point de vue sur l'implantation de la station Point-du-Jour et ses accès tous modes confondus.</p> <p>Nous vous invitons à prendre connaissance de la présentation (https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-04/MetroE_Atelier%20cartographique%20Point%20du%20Jour_Presentation_1.pdf) et du compte-rendu de cet événement (https://metro-e-sytral.fr/sites/default/files/2019-04/MetroE_Atelier_carto_secteur3_PDJ_CR.pdf).</p> <p>Enfin, si le projet est voté au plan de mandat 2021-2026, l'implantation de la station sera déterminée d'ici fin 2020.</p>
<p>L'étude a-t-elle débutée quant à la connexion aux moyen de transport en mode doux à cette ligne, notamment de spsites cyclables sécurisées, pas un pointillé sur la route ? Merci.</p>	<p>La question de la bonne accessibilité aux stations, tous modes confondus, est un des thèmes central de la concertation. Des ateliers ont eu lieu pour permettre aux habitants de contribuer sur cette thématique.</p> <p>Les études préliminaires, qui se déroulent jusqu'en mars 2020, traiteront également de cette problématique.</p>

<p>Bonjour,</p> <p>j'ai pris connaissance d'un certain nombre d'avis publiés, et entre autres des problèmes liés à une éventuelle connection à Vieux-Lyon avec la ligne D, dans le cas d'un terminus à Hôtel de Ville. Cela semble assez compliqué : en-dess</p>	<p>Cette question de la connexion avec la ligne D dans le scénario avec un terminus à l'Hôtel de Ville revient fréquemment. Si, à l'issue de la concertation, les élus du SYTRAL décidaient de retenir le scénario "Hôtel de Ville", ils décideraient probablement également d'approfondir l'étude de cette station supplémentaire, afin de pouvoir connecter la ligne E à la ligne D dans le secteur de St Jean.</p> <p>Sans étude plus approfondie de tracé et d'implantation, il n'est pas possible de répondre à votre question.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>j'ai pris connaissance d'un certain nombre d'avis publiés, et entre autres des problèmes liés à une éventuelle connection à Vieux-Lyon avec la ligne D, dans le cas d'un terminus à Hôtel de Ville. Cela semble assez compliqué : en-dess</p>	<p>Nous notons votre avis et vos propositions qui contribuent utilement aux réflexions du SYTRAL.</p>
<p>Bonjour, le tracé terminal à Alai me semble encore trop enclavé. Les personnes de l'ouest (Craponne Brindas ST Consoce Francheville) devront y arriver avec leur voiture...C'est un peu comme avec les PRelais de VAISE et GORGES DE LOUP qui sont trop en</p>	<p>Nous prenons note de vos suggestions et les intégrons à nos réflexions.</p> <p>Les études préliminaires en cours couvrent le tracé proposé à la concertation, c'est à dire les deux scénarios Alai / Bellecour et Alai / Hôtel de Ville. Des sondages géotechniques sont d'ailleurs en cours pour affiner et fiabiliser les estimations.</p> <p>Si, à l'issue du bilan de concertation rédigé par les garants, les élus du SYTRAL décident d'étendre le périmètre d'études, des compléments d'études et estimations financières sur une extension à l'est/ à l'ouest se dérouleront alors, permettant de mieux appréhender les demandes du public.</p> <p>Par ailleurs, la réflexion sur l'accessibilité tous modes aux stations est au cœur des préoccupations du SYTRAL pour permettre à chacun une alternative à la voiture individuelle : interconnexion avec le réseau de transport en commun de surface, accès modes actifs (vélo, marche, glisse urbaine, etc.), incitation au covoiturage, etc.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Il faudrait que la station Libération soit entre l'horloge de Tassin (Gare d'Ecully Demi Lune : jonction des 3 TER de l'ouest lyonnais) et le carrefour Libération et non au centre du carrefour Libération qui attirerait peu ceux qui viennent</p>	<p>Nous notons votre avis argumenté et votre proposition, qui alimenteront les réflexions du SYTRAL dans les études à venir.</p>

<p>question : comment a été évalué le tracé Alai - bel-air avec la commune concernée FRANCHEVILLE 69340 ?</p> <p>on a l'impression d'être mis sur le fait accompli ?</p> <p>il n'y a pas la prise en compte de l'environnement et de la pollution</p> <p>gare aux re</p>	<p>A ce jour, le tracé "Bel Air - Alai" n'a pas été évalué. Il s'agit d'une demande qui a été exprimée par plusieurs citoyens, lors des ateliers et des rencontres mobiles organisés dans le cadre de la concertation.</p> <p>A l'issue de la concertation, les garants rédigeront un bilan qui sera validé par la commission nationale du débat public. Ensuite, les élus du SYTRAL délibéreront sur les suites données au projet, et les éventuelles évolution tirées des enseignements de la concertation.</p> <p>Concernant la prise en compte de l'environnement et de la pollution, il s'agit d'une préoccupation constante du SYTRAL et d'un des objectifs du projet. Vous trouverez des éléments sur cette thématique dans le dossier de concertation, notamment pages 30 à 33, page 47 et page 73.</p> <p>Une étude d'impact plus détaillée sera réalisée en 2021 si le projet est poursuivi.</p>
<p>Je pose mon message également dans la catégorie "Poser une question" car je trouve ça intéressant d'obtenir une réponse accessible à tous, je m'excuse si il est gênant que j'ai posé mon message dans les deux catégories.</p> <p>Bonjour, je viens pour</p>	<p>Nous prenons bonne note de votre avis et de vos propositions.</p> <p>Si des besoins existent de liaison directe entre Presqu'île et Part-Dieu, des connexions (avec correspondance, certes) sont déjà présentes aujourd'hui. Le projet de ligne E de métro propose de desservir l'ouest de l'agglomération grâce à un mode de transport performant, ce dont ce territoire ne dispose pas à ce jour.</p> <p>Pour autant, rien n'est figé ; le mode métro est un mode évolutif, qui a la capacité d'absorber une fréquentation supérieure, et donc de prolonger la ligne plus à l'est et/ou plus à l'ouest.</p> <p>C'est à l'issue de la concertation, sur la base du bilan rédigé par les garants, que les élus du SYTRAL délibéreront sur les enseignements de la concertation, et sur les éventuelles évolutions à apporter au projet. Cela comprend l'éventuelle évolution de périmètre préconisée, mais également, si le scénario "Hôtel de Ville" était retenu, de se prononcer sur la prise en compte, ou non, d'étudier une station intermédiaire à Vieux Lyon.</p>

<p>Bonjour, Dans le cas d'un tracé en direction de Saint Paul et Hotel de Ville, est-ce qu'il a été étudié la possibilité de création d'une station au niveau de Vieux Lyon, en interconnexion avec la ligne D du métro ? Le tracé en plan et le prof</p>	<p>L'intérêt que vous citez : correspondance avec la ligne D, en plus des lignes A et C et réalisation de la connexion Hôtel de Ville - Vieux Lyon, sont effectivement intéressants. Lors des études de faisabilité, une nouvelle station à Vieux Lyon a été étudiée (cf. pp 107 à 113 du dossier de concertation). Plusieurs contraintes fortes ont été mises à jour : complexité de la réalisation de la station Vieux Lyon sur le parvis de la Cathédrale, induisant des aléas de planning et des risques d'augmentation du coût.</p> <p>Dans le cadre des études préliminaires, l'opportunité d'une station à Vieux-Lyon, dans le scénario Hôtel de Ville pourra être à nouveau confrontée à sa faisabilité technique et à son intérêt dans le maillage territorial (fréquentation, attractivité/ exploitabilité, risques et impacts potentiels, coût, délais, desserte et cohérence avec le développement urbain, évolutivité géographique, etc.). En première approche, cette station serait très profonde, car le tunnel de la ligne E devra passer sous celui de la ligne D (avec un écart entre les deux d'une quinzaine de mètres). En effet, s'il passait au-dessus, la cathédrale serait ensuite un obstacle.</p> <p>C'est dans le cadre du bilan de la concertation que le SYTRAL décidera des suites données au projet, basées sur les enseignements de la concertation, et décidera, le cas échéant, d'études complémentaires.</p>
<p>Vous estimez les dépenses d'exploitation de la future ligne à 8€/km sur la base des dépenses actuellement constatées sur les lignes existantes. A quel montant s'élèvent les dépenses par kilomètre sur les lignes existantes ?</p> <p>Merci.</p>	<p>Le coût d'exploitation des lignes de métro existantes varie entre 6€/km et 10€/km, en fonction des lignes et des années. Le coût moyen d'exploitation de l'ensemble du réseau métro de Lyon est de 7,9€/km pour l'année 2018.</p>
<p>Bonjour,</p> <p>Veuillez trouver ci-après une breve liste avec mes questions concernant le tracé de la ligne E: - A quel niveau et comment une étude des risques techniques (éboulement) a été réalisé lors de l'étude de faisabilité?</p>	

<p>Bonjour,</p> <p>Cet investissement a pour but principal de faciliter les mouvements pendulaires des résidents de l'ouest lyonnais.</p> <p>Pour le justifier, vu son cout, il faut densifier les territoires concernés donc accentuer le phénomène.</p> <p>Pourquoi ne</p>	<p>Le SYTRAL est l'autorité organisatrice des transports de la Métropole et du département du Rhône. Nous travaillons en lien étroit avec la Métropole sur le volet développement économique. Un rendez-vous d'acteurs dédié au développement économique a d'ailleurs eu lieu dans le cadre de la concertation du projet de nouvelle ligne E, afin d'étudier l'optimisation de la desserte des sites concernés.</p>
<p>Le secteur de l'Ouest lyonnais est actuellement desservi par deux types de services</p> <ul style="list-style-type: none"> -le métro ligne D et les bus du Sytral (autorité organisatrice Métropole) -le tram train de l'activité TER (autorité organisatrice Conseil Régional) <p>Quelles on</p>	<p>Le SYTRAL et la Région ont des échanges réguliers et des réunions de travail pour optimiser l'interconnexion entre leur réseau.</p> <p>Ces réflexions communes ont permis de mettre en perspective que le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL), de compétence du conseil régional Auvergne-Rhone-Alpes, et la nouvelle ligne de métro E sont des infrastructures de transport complémentaires. Hormis le secteur de la gare d'Alaï, et le secteur de St Paul (dans le cas du scénario Hôtel de Ville), les deux lignes ne desservent pas les mêmes secteurs et n'ont pas les mêmes rôles.</p> <p>Ces réseaux peuvent être complémentaires : ainsi, les habitants de l'ouest et du Sud-Ouest pourraient laisser leurs voitures au profit d'un trajet combiné TTOL + ligne E, en fonction de leur destination finale, qui n'est pas forcément l'une des gares desservie par le TTOL. Aujourd'hui un abonnement combiné TCL/ TER existe.</p> <p>Si cette nouvelle ligne de métro E est décidée, il est prévu d'accompagner sa réalisation par une réorganisation du réseau de bus de l'Ouest de l'agglomération qui permettra aux communes de bénéficier au mieux de cette nouvelle ligne de métro. De plus, des aménagements de voirie sont prévus pour permettre une bonne accessibilité aux stations aux piétons, aux vélos et à l'ensemble des modes actifs. Concernant TTOL, une travail en concertation avec la Région sera également réalisé.</p>
<p>Le CIL Centre Presqu'île tient à connaître la position du maître d'ouvrage sur les problématiques soulevées dans son avis déposé le 15 avril 2019.</p> <p>Cordialement,</p>	

<p>Bonjour, je possédait une question concernant le dépôt de ce futur Métro E :</p> <p>Où les rames du métro E seraient t-elle stockées ? Dans un nouveau dépôt construit pour l'occasion ou bien dans un des dépôt déjà existant (Thiollet ou Poudrette)</p>	<p>Dans le cadre des études préliminaires qui se déroulent sur toute l'année 2019, la question du centre de maintenance est regardée attentivement.</p> <p>Il est d'abord étudié la faisabilité de raccorder la ligne E techniquement (c'est à dire sans voyageurs, uniquement pour faire transiter des rames hors service commercial) à la ligne A ou à la ligne D, pour que les rames de la ligne E puissent accéder aux dépôts de Poudrette (centre de maintenance des lignes A et B) ou du Thiolley (centre de maintenance de la ligne D) pour y être maintenues.</p> <p>En parallèle, au cas où ce raccordement technique serait impossible, trop coûteux, ou inexploitable, des terrains sont recherchés, le plus proche possible de la ligne E, pour y implanter un éventuel centre de maintenance.</p> <p>La partie remisage devrait pouvoir se faire dans les arrières-gares prévues aux extrémités, et en ligne, comme ce sera le cas dans le prolongement de la ligne B à St Genis Laval Hôpitaux Sud.</p>
<p>En attendant le métro E, c'est à dire au moins une dizaine d'années, est-il prévu dans un délai assez court, d'améliorer la fréquence de la ligne C21 et tout particulièrement le soir après 21:00 ainsi que les week-ends où il nous faut attendre</p>	<p>Le SYTRAL étudie chaque année l'évolution de l'exploitation du réseau existant et ajuste les dimensionnements et fréquences des lignes du réseau selon leur fréquentation.</p> <p>Votre remarque ne concernant pas directement le projet de nouvelle ligne de métro E, nous la transmettons au service concerné qui pourra l'analyser.</p> <p>A plus long terme, le SYTRAL a prévu de travailler sur une ligne forte, axe A2 du plan de déplacements urbains, entre Francheville, Sainte-Foy-Lès-Lyon et Perrache.</p>
<p>Bonjour, le remisage des rames de la ligne se fera dans un dépôt existant ou dans un nouveau ? Dans quelle secteur sera-t-il construit ?</p>	<p>Dans le cadre des études préliminaires qui se déroulent sur toute l'année 2019, la question du centre de maintenance est regardée attentivement.</p> <p>Il est d'abord étudié la faisabilité de raccorder la ligne E techniquement (c'est à dire sans voyageurs, uniquement pour faire transiter des rames hors service commercial) à la ligne A ou à la ligne D, pour que les rames de la ligne E puissent accéder aux dépôts de Poudrette (centre de maintenance des lignes A et B) ou du Thiolley (centre de maintenance de la ligne D) pour y être maintenues.</p> <p>En parallèle, au cas où ce raccordement technique serait impossible, trop coûteux, ou inexploitable, des terrains sont recherchés, le plus proche possible de la ligne E, pour y implanter un éventuel centre de maintenance.</p> <p>La partie remisage devrait pouvoir se faire dans les arrières-gares prévues aux extrémités, et en ligne, comme ce sera le cas dans le prolongement de la ligne B à St Genis Laval Hôpitaux Sud.</p>
<p>La desserte de TASSIN et Ecully est déjà assurée par le TER et fournit une bonne connexion à Gorge de Loup avec le métro.</p> <p>Pourquoi ne pas renforcer la fréquence des TER avant de considérer d autres travaux.</p> <p>La desserte secondaire (bus) depuis le</p>	<p>Le SYTRAL est l'autorité organisatrice des transports urbains et non urbains mais n'est pas compétent en matière ferroviaire. La compétence du TTOL relève de l'autorité régionale.</p> <p>Conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains, des réflexions partenariales sont engagées en matière de coordination tarifaire et d'amélioration de l'intermodalité des réseaux de transports.</p> <p>Concernant la desserte bus, le SYTRAL ajuste son réseau chaque année selon les fréquentations et besoins d'interconnexion.</p>

<p>Pourquoi la ligne C du métro n'est elle pas prolongée sur Rilleux Sathonay ? Cela permettrait d'ouvrir la gare et de désengorger la Part-Dieu ?</p>	<p>Cette question n'est pas en rapport direct avec le projet de nouvelle ligne de métro E. Le SYTRAL n'étant pas compétent sur le réseau ferré, nous vous invitons à transmettre ces question à la Région Auvergne Rhône Alpes et à la SNCF.</p>
<p>POURQUOI NE PAS REPORTER LE METRO E AU DELA DE 2030 ?</p> <p>Le maire de Lyon, Gérard Colomb et les promoteurs initiaux du métro E, en tant que métro «solitaire», sont pris dans une contradiction.</p> <p>Marqué par un volontarisme politique pour ce m</p>	<p>Nous prenons note de votre analyse.</p> <p>Le SYTRAL aborde le métro E comme une solution de maillage territorial, permettant une amélioration des interconnexions avec les autres modes de transport. En cela, nous sommes très attentifs à son insertion territoriale. Un de ses objectifs prioritaire est bien d'assurer une bonne accessibilité tous modes à chaque station, pour permettre le report modal de la voiture vers un mode alternatif.</p>
<p>Pourquoi ne pas avoir envisagé après la desserte de Saint-Paul d'aller vers la Part-Dieu via une connexion à la station Cordeliers avec la ligne A en empruntant le Cours Lafayette plutôt que d'aller vers Hôtel de Ville.</p>	<p>Lors des études de faisabilité, il a été envisagé de se connecter depuis Alaï aux centralités permettant de maximiser la fréquentation Gorge de Loup (TER + ligne D), Vieux-Lyon (ligne D), Bellecour (lignes A et D), Perrache (gare, T1, T2 et ligne A) et Hôtel de Ville (lignes A et C). Ainsi, par rapport à Cordelier, Hôtel de Ville permet la connexion avec la ligne C en plus de la ligne A.</p> <p>Concernant une extension à Part Dieu, si, à l'issue du bilan de concertation rédigé par les garants, les élus du SYTRAL décident d'étendre le périmètre d'études, des compléments d'études et estimations financières sur une extension à l'est/ à l'ouest se dérouleront alors, permettant de mieux appréhender les demandes du public.</p>
<p>Pourquoi le dossier du SYTRAL ne comporte-t-il pas des propositions précises de l'évolution du réseau de tram train et du rabattement des lignes de surface TCL ?</p>	<p>Le dossier de concertation ne comporte pas de propositions précises sur l'évolution du réseau tram-train car le SYTRAL n'est pas compétent sur ce réseau. Pour autant, la ligne E et le tram-train de l'ouest lyonnais étant des modes de transport complémentaires, le SYTRAL travaille en étroite collaboration avec la Région Auvergne Rhône-Alpes pour améliorer l'intermodalité entre les transports en commun et le réseau TER.</p> <p>Concernant les lignes de bus TCL de surface, si le projet est voté au Plan de Mandat 2021-2026, le SYTRAL reprendra l'organisation du réseau de bus vers et depuis le terminus pour refonder la desserte du secteur afin de l'optimiser. Le réseau bus évolue en moyenne deux fois par an. L'évolution du réseau lié à la mise en service du métro E, à l'horizon 2030, sera étudiée à partir de 2028/2029.</p>
<p>Pourquoi n'y a-t-il pas une proposition de tarification unique pour l'ensemble de ces lignes, comme cela existe dans d'autres villes comme Grenoble et Paris ?</p> <p>On en parle depuis longtemps et le syndicat métropolitain a été créé par Gérard COLLOMB p</p>	<p>Le SYTRAL, autorité organisatrice des transports urbains et non urbains n'est pas compétent en matière ferroviaire. La compétence du TER relève de l'autorité régionale. Conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains, des réflexions partenariales sont engagées en matière de coordination tarifaire et d'amélioration de l'intermodalité des réseaux de transports.</p>

<p>A l'horizon de 2030, le PDU approuvée par le SYTRAL , annonce la réalisation de l'amélioration de la ligne C20 par la ligne forte A2.</p> <p>Pourquoi aucune étude de faisabilité n'a été lancée alors que cette ligne forte A2 est prévue depuis premie</p>	<p>Les questions que vous posez ne sont pas en lien directe avec la ligne E, nous vous invitons à les transmettre à l'adresse suivante : http://www.sytral.fr/contact.</p> <p>Pour autant, nous vous confirmons que l'Axe A2 est bien inscrit au PDU 2017-2030. En effet, le réseau de transport collectif urbain constitue une alternative essentielle à la mobilité automobile. L'objectif est bien d'améliorer la performance du réseau de bus, et notamment du corridor Francheville vers le centre de Lyon en ciblant la ligne C20. Les études de faisabilité et la programmation devraient être réalisées dans le prochain mandat du SYTRAL.</p>
<p>Le financement du projet est prévue sur deux mandats du SYTRAL , Soit 12 ans de 2021 à 2032, pourquoi est annoncé une mise en service pour 2030 dans la chronologie du projet (p.67). ?</p> <p>Comme il y a eu du retard avec l'automatisation MAGGALY pour le m</p>	<p>L'horizon de mise en service est 2030.</p> <p>A ce stade, le détail précis du financement sur les différentes années des Plans de Mandat n'est pas encore défini.</p> <p>Ce travail sera réalisé, si le projet est voté au Plan de Mandat 2021-2026, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique. En effet, le SYTRAL pourra s'appuyer sur les sondages géotechniques, le choix du le nombre de station, du tracé, etc. qui permettra de fiabiliser le coût du projet et la planification des dépenses envisagées.</p> <p>Le pilotage de projet mené par le SYTRAL, et les analyses de risques associées, ont pour objectif de permettre que le projet ne subissent pas de retard, notamment du fait d'adaptations techniques du matériel roulant. Il est à noter que le prestataire en charge du matériel roulant n'est pas encore connu et que les objectifs de délais feront partie de la consultation.</p>
<p>Cette ligne de 6 km environ permettrait de joindre Alai à Bellecour en 10 minutes .</p> <p>C'est bien mais comment une vitesse commerciale de 36 km/h est-elle possible, malgré la pente prévue?</p> <p>Peut-on avoir la répartition par grandes direction des 500</p>	
<p>La station alai sera dotée d'un parking relai. L'accès à ce parking relai est imaginé à partir de l'anneau des sciences. Mais comme Gorge de Loup n'est pas seulement utilisé par des automobilistes venant de l'Autoroute, mais aussi d'habitants de l</p>	<p>Concernant l'accessibilité du ou des parcs relais, un travail étroit avec les services de la Métropole, partenaire du projet et compétente en matière de voiries, aura lieu pour permettre des accès dans les meilleures conditions possibles, notamment des secteurs entourant Alai.</p> <p>Concernant l'adaptation du réseau de bus, il est effectivement prévu une optimisation visant à augmenter l'efficacité du réseau, pour accompagner la mise en service du métro. Ainsi, les lignes raccourcies ou rabattues pourront être redéployées pour une meilleure qualité de service. Le réseau de bus évoluant en moyenne 2 fois par ans, ce travail sera entamé dans le détail environ 2 ans avant la mise en service.</p>

<p>Cette ligne de 6 km environ permettrait de joindre Alaï à Bellecour en 10 minutes . C'est bien mais comment une vitesse commerciale de 36 km/h est-elle possible, malgré la pente prévue? Peut-on avoir la répartition par grandes direction des 5000</p>	<p>Concernant la vitesse commerciale, les études montrent que la vitesse maximale atteignable dans la pente menant de la Presqu'île au plateau est, dans le cas le plus défavorable, de 50 km/h. En descente dans cette même pente, cette vitesse est limitée à 60 km/h. Sur le reste du tracé, la vitesse maximale est de 80 km/h. Sous ces conditions, et en tenant compte des phases d'accélération et de freinage des rames ainsi que du temps d'arrêt en stations, la vitesse commerciale est estimée entre 35 et 40 km/h selon les scénarios envisagés.</p> <p>Au niveau de la station Alaï, les 5 000 usagers que vous mentionnez sont à la période de pointe du soir (3h). A la journée, il s'agit plutôt de 18 000 passagers soit de l'ordre d'un tiers des passagers de la ligne.</p> <p>Concernant la provenance des usagers d'Alaï, le degré de finesse du modèle de trafic utilisé rend difficile de connaître la provenance fine des passagers au niveau de chaque voirie. Par contre, nous disposons de ces éléments pour les usagers utilisant le parc relais d'Alaï. Ces derniers proviennent à 30% de l'ouest, 35% du nord, 30% du sud et 5% de l'est.</p> <p>Les voyages supplémentaires sur le réseau que vous mentionnez sont également à la période de pointe du soir. A la journée les 15 000 - 18 000 deviennent donc 53 000 - 63 000 ce qui est plus significatif à l'échelle du réseau.</p> <p>Par ailleurs, la différence entre le nombre de passagers sur la ligne et les voyages supplémentaires ne donne pas le nombre d'usagers reportés des autres lignes. En effet, si le nombre de voyages supplémentaires contient bien des voyages sur la ligne E, il contient également une forte proportion de voyages réalisés sur d'autres lignes (principalement des lignes en correspondance avec la ligne E). Pour que le résultat soit celui que vous attendez, il faut retrancher au nombre de passagers sur la ligne E le nombre de nouveaux voyageurs sur le réseau. Le modèle montre que les 53 000 - 63 000 trajets supplémentaires correspondent à 24 000 - 29 000 nouveaux voyageurs ce qui constitue une part très importante de la fréquentation de la nouvelle ligne E.</p> <p>Ces nouveaux voyageurs proviennent:</p> <ul style="list-style-type: none">- de l'effet "distribution" : certains usagers changent de destination du fait de la nouvelle offre métro performante (par exemple, des résidents du secteur d'Alaï qui se déplaçaient dans le secteur et qui avec le métro E peuvent accéder à des secteurs éloignés plus denses en emplois, commerces, loisirs...).
--	--