



Touche pas à mon Ciel

Collectif contre tout projet de transport par câble dans l'Ouest Lyonnais



Les alternatives au transport par câble vues par les habitants de l'ouest Lyonnais.

Synthèse des réflexions coordonnées par le bureau de *Touche Pas à Mon Ciel*.

11 juillet 2022

Sommaire

Note de synthèse P 3

Préambule P 5

1. L'embolisation de l'Ouest lyonnais P 7

1.1. Les constats généraux

- 1.1.1 Des flux de voitures à l'origine de nombreux points durs dans l'Ouest lyonnais
- 1.1.2 Un réseau dense de bus piégés dans les encombrements
- 1.1.3 Un métro structurant par nature mais non encore déployé
- 1.1.4 Un TTOL aux fortes qualités structurantes, mais ignoré des habitants

1.2. Un grand nombre de points durs dans des communes combinant handicaps réels et atouts négligés

- 1.2.1. Le paradoxe de la colline (de Lyon 5 à SFLL), bien desservie mais submergée par les flux de transit du grand Ouest
- 1.2.2. Les contraintes géographiques spécifiques de La Mulatière, entre pentes et Saône
- 1.2.3. Les potentialités non encore toutes exploitées d'Oullins, porte sud de Lyon
- 1.2.4. Les goulets d'étranglement de Brignais / Irigny / St-Genis-Laval / Pierre-Bénite
- 1.2.5. La difficile connexion aux transports collectifs pour les habitants de Francheville
 - 1.2.5.1. Francheville le Haut
 - 1.2.5.2. Le Val de l'Yzeron – La Gravière – Francheville le Bas
- 1.2.6. Le Carrefour d'Alaï, atout majeur pour Brindas / Craponne / Marcy L'étoile / Tassin-La Demi-Lune

2. L'indispensable amélioration de l'attractivité des transports collectifs de l'Ouest lyonnais P 19

2.1. Les facteurs d'attractivité pour des transports collectifs performants dans l'Ouest lyonnais

2.2. Les préconisations résultant des échanges avec les collectifs de citoyens

- 2.2.1. Améliorer l'existant grâce à l'atout train
 - 2.2.1.1. Faire du TTOL un moyen de transport structurant et performant
 - 2.2.1.2. Exploiter les potentialités de la ligne Saint Etienne - Lyon
- 2.2.2. Améliorer l'existant en optimisant le réseau de bus
 - 2.2.2.1 Augmenter les capacités de transport aux heures de pointe
 - 2.2.2.2 Désengorger la gare d'Oullins
 - 2.2.2.3 Revoir les modalités d'exploitation des lignes 14 et 17
- 2.2.3. L'impératif de l'intégration tarifaire
- 2.2.4. L'intégration de nouveaux projets

Conclusion P 25

Un plan de mobilités de l'Ouest lyonnais réaliste et adapté ne peut être envisagé que par des réflexions approfondies et concertées définissant des stratégies multimodales cohérentes et lisibles...

Note de Synthèse

L'association ***Touche Pas à Mon Ciel (TPàMC)***, depuis sa création en janvier 2021, affirme son opposition au projet de transport par câble dans l'Ouest lyonnais mais, depuis sa première rencontre avec les dirigeants du Sytral, elle manifeste clairement sa volonté de travailler sur les alternatives possibles pour améliorer les mobilités dans ce secteur pour désengorger l'Ouest Lyonnais.

TPàMC a fédéré l'ensemble des collectifs représentant les habitants de l'Ouest Lyonnais pour réfléchir à des solutions permettant une amélioration des **déplacements en partant du vécu, des observations et des besoins**.

Ce document est une synthèse reprenant tout à la fois leurs constats, les difficultés de leur quotidien pour les déplacements, professionnels ou privés, mais aussi les idées et pistes de réflexion pour avancer vers plus de fluidité.

Il en résulte la nécessité de rendre l'existant plus performant avant d'envisager la mise en place de nouveaux modes de transports structurants qui viendraient compléter l'offre existante.

Le premier chapitre détaille les causes de l'embolisation aux heures de pointe (et particulièrement le matin) de l'Ouest lyonnais (1.1.1), conséquence d'un nombre de plus en plus important de véhicules provenant du grand Ouest et se concentrant sur un nombre très limité de voies traversant les communes de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Lyon 5 qui subissent ces flux.

Pourtant, l'analyse met en évidence un maillage dense mais sous utilisé du territoire par les transports en commun existants (réseau de bus, TTOL, Métro B, D).

Le réseau viaire est surchargé, la vitesse de déplacement est très ralentie, impactant fortement les déplacements des bus (1.1.2), exception faite pour les rares tronçons avec voies réservées.

Dans la mesure où chaque changement sur un secteur se traduit :

- par un déplacement des flux impactant un ou plusieurs autres secteurs,
 - et par une modification de la préférence de mode de transports collectifs ou individuels,
- les flux sont à appréhender de manière globale** pour apporter une **réponse systémique**.

En dehors d'une partie de la population pour laquelle l'usage d'un véhicule personnel est incontournable, un nombre important de ces véhicules personnels pourraient être efficacement remplacés par l'usage des transports en commun. Il convient pour y parvenir d'analyser les besoins, différents selon les territoires (1.2) et d'optimiser l'offre de transport actuelle.

Dans cet objectif, il devient urgent d'accroître l'attractivité des transports collectifs (chapitre 2)

- en les rendant plus performants, en termes de cadencement ou d'amplitude horaire par exemple.
- en améliorant l'accessibilité (rabattement).
- en développant l'intermodalité.
- en simplifiant l'usage (billet unique).

Le renforcement de l'existant permettra, dans un premier temps, d'apporter une réponse qui peut être rapide et à moindre coût.

Dans cette approche, le Tram Train de l'Ouest lyonnais (1.1.4 et 2.2.1) représente un réel atout.

Les réflexions partagées et les choix à venir des décideurs majeurs que sont le Sytral, la Région et la SNCF doivent aboutir sans délai, prenant en compte la demande pressante des usagers. Il est indiscutable que le TTOL est une pièce maîtresse du dispositif de désencombrement de l'Ouest lyonnais.

La ligne Saint-Etienne/Lyon pourrait y contribuer sous réserve d'étudier la possibilité d'une nouvelle gare à La Mulatière (Aquarium).

Rendre plus performante la mobilité par bus (2.2.2) passe par une analyse approfondie des suggestions des habitants qui pourraient en devenir des usagers si ce mode de déplacement leur apparaissait efficace et attractif. La modularité des fréquences et des amplitudes horaires, la création de bus express pour rejoindre station de métro ou gare, l'adaptation de tracés de certaines lignes (14, 17) font partie des pistes d'amélioration, les décisions revenant évidemment au Sytral.

En conclusion, améliorer les mobilités dans l'Ouest lyonnais relève, dans un premier temps, davantage d'un accroissement de l'attractivité des moyens existants plutôt que de la création de nouveaux modes de transport. La mise en place, dans un temps plus long, d'un transport structurant à partir d'Alaï est cependant indispensable.

Quelques **autres idées / suggestions** sont également **nées des échanges**, elles concernent : l'utilisation différenciée des voies de circulation suivant les heures et/ou les types de véhicules, le transport à la demande, les navettes (électriques ou autres), les vélos (notamment électriques), la location de voitures électriques, l'adaptation des horaires de bus, le développement du co-voiturage, l'installation d'un escalier roulant (ou autre système à définir) pour relier le haut et le bas de la Mulatière, l'amélioration de la circulation des bus avec des feux de trafic intelligents, une meilleure gestion des carrefours....

Rendre attractifs les modes de transport en commun par les divers éléments développés dans ce rapport pourra amener les usagers à modifier leur comportement ; ils sauront ainsi privilégier les transports collectifs et ne plus utiliser leurs véhicules personnels au quotidien participant au désencombrement de l'Ouest lyonnais.

Un plan de mobilités de l'Ouest lyonnais réaliste et adapté ne peut être envisagé que par des réflexions approfondies et concertées définissant des stratégies multimodales cohérentes et lisibles. Pour l'élaboration de son plan de mobilité à l'échéance 2040, c'est au Sytral qu'il appartient d'intégrer les conclusions de nos travaux, de reprendre et mettre en œuvre les éléments qu'il a lui-même énoncés dans le PDU (2017-2030).

Préambule

L'Association *Touche Pas à Mon Ciel (TPàMC)* s'est constituée après la présentation par le Sytral fin décembre 2020 d'un projet de téléphérique visant à assurer la liaison entre Francheville (Le haut) et Lyon « pour désengorger l'Ouest lyonnais », création à l'initiative d'une vingtaine d'habitants des communes concernées par le tracé présenté.

Très vite, par une analyse approfondie des éléments fournis dans la première étude présentée par le Sytral, les membres de *TPàMC*, organisés en groupes de travail ⁽¹⁾, ont pu démontrer l'inadaptation de la solution du transport par câble à l'environnement urbain du secteur et son inefficacité au regard de l'objectif d'amélioration des déplacements dans l'Ouest Lyonnais.

Le résultat des études, travaux et démarches entreprises a conduit très tôt, dès le mois d'avril 2021, *TPàMC* à prendre position pour l'étude de solutions alternatives à partir d'enquêtes de terrain.

Cette démarche nous est apparue plus constructive qu'une opposition dure au projet de transport par câble.

C'est pourquoi, et bien que les phases d'écoute et de concertation aient largement permis de constater le rejet du projet de téléphérique par la population ⁽²⁾, *TPàMC* a décidé de réunir l'ensemble des collectifs de l'Ouest Lyonnais pour réfléchir, en partant des observations et des besoins des habitants et en privilégiant les moyens existants, à des solutions permettant une amélioration des déplacements.

C'est ainsi qu'ont été appelés à contribuer à cette réflexion :

- Les 10 000 sympathisants ayant signé la pétition *TPàMC*
- Les 2 000 adhérents à l'association
- Les CIL (Comités d'intérêt local) suivants :
 - Union des CIL
 - CIL Lyon Confluence
 - CIL Lyon Sud Presqu'île
 - CIL Lyon 5^{ème}
 - CIL chemin de Fontanières-Montée Saint Laurent (La Mulatière)
 - CIL Lyon -La Plaine- Sainte Foy) + intercommunal
 - CIL de la Plaine (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - CIL du Centre (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - CIL Montray-Les Balmes
 - CIL de la Gravière
 - CIL de Beaunant

¹ Les groupes de travail *TPàMC* sont constitués autour des thématiques :

- *Economie globale du projet*
- *Aspects techniques*
- *Impact environnemental global*
- *Aspects juridiques*
- *Benchmark, analyse des solutions de transport par câble existantes en milieu urbain*
- *Actions citoyennes, information et mobilisation.*

² Voir les résultats des consultations organisées par les mairies de SFLL, La Mulatière et Lyon 2

- Les associations suivantes :
 - Association des Amis du Grand Vallon
 - AFE allée Adanson (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - AFE allée Buffon (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - AFE allée des Violettes (Francheville) (association foncière...)
 - AFE allée Linné (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - AFE La Dovay (chemin de la Courtille Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - AFE le Jardin des Hespérides (Francheville)
 - AFE le Jardin des Colombes (Francheville)
 - AGUPE (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - Association de Sauvegarde du Plan du Loup
 - Association La Fontanière (La Mulatière)

- Les groupements et collectifs suivants :
 - Collectif Tranquillité du quai Gailleton (Lyon 2)
 - Collectif Bd de Narcel (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - Collectif Le Mont Blanc (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - Collectif chemin du Pilat-Sainte Barbe (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - Collectif chemin de Bramafan (Sainte-Foy-Lès-Lyon)
 - Collectif "Des arbres, pas des Câbles" (Francheville)

Nous avons également rencontré les élus suivants que nous remercions pour leur accueil et leur contribution :

- M. Frédéric Aguilera, Vice-Président Région AURA délégué aux transports assistés de M. Olivier Laurent, Direction des mobilités Région AURA,
- M. Pascal Charmot, Maire de Tassin-La-Demi-Lune,
- M. Damien Combet, Maire de Chaponost
- Mme Véronique Déchamps, Maire de la Mulatière,
- Mme Célia Goubet Adjointe déléguée au patrimoine vert et aux mobilités douces et actives de Sainte-Foy-Lès-Lyon,
- M. Pierre Oliver, Maire de Lyon 2
- M. François Pastré, 1er Adjoint à la ville de Craponne,
- M. Jacques Champion Adjoint à la sécurité et à la mobilité de la ville de Craponne,
- Mme Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-Lès-Lyon,

Le présent document représente la synthèse des travaux et contributions de tous ceux qui se sont mobilisés pour l'établissement de propositions constructives, réalistes, établies en connaissance du terrain, dans le souci de l'intérêt collectif et le respect des finances publiques. Il a été rédigé par le bureau de l'Association *TPàMC* :

- Alain BAVOZET
- Bernard DELSERIEYS
- Florence GUYON-CHABRE
- Serge HARIVEAU
- Edith JAILLARDON
- Jean-Yves RAGE
- Patrick ROMESTAING

A l'heure où nous finalisons ce document, le Sytral a annoncé l'abandon du projet de téléphérique. Cependant et conformément à nos engagements, nous avons voulu poursuivre cette étude et tenons à la rendre publique.






TPàMC tient à remercier tous les contributeurs dont nous relayons ici l'espoir de voir leurs travaux justement considérés et pris en compte par Le Sytral.

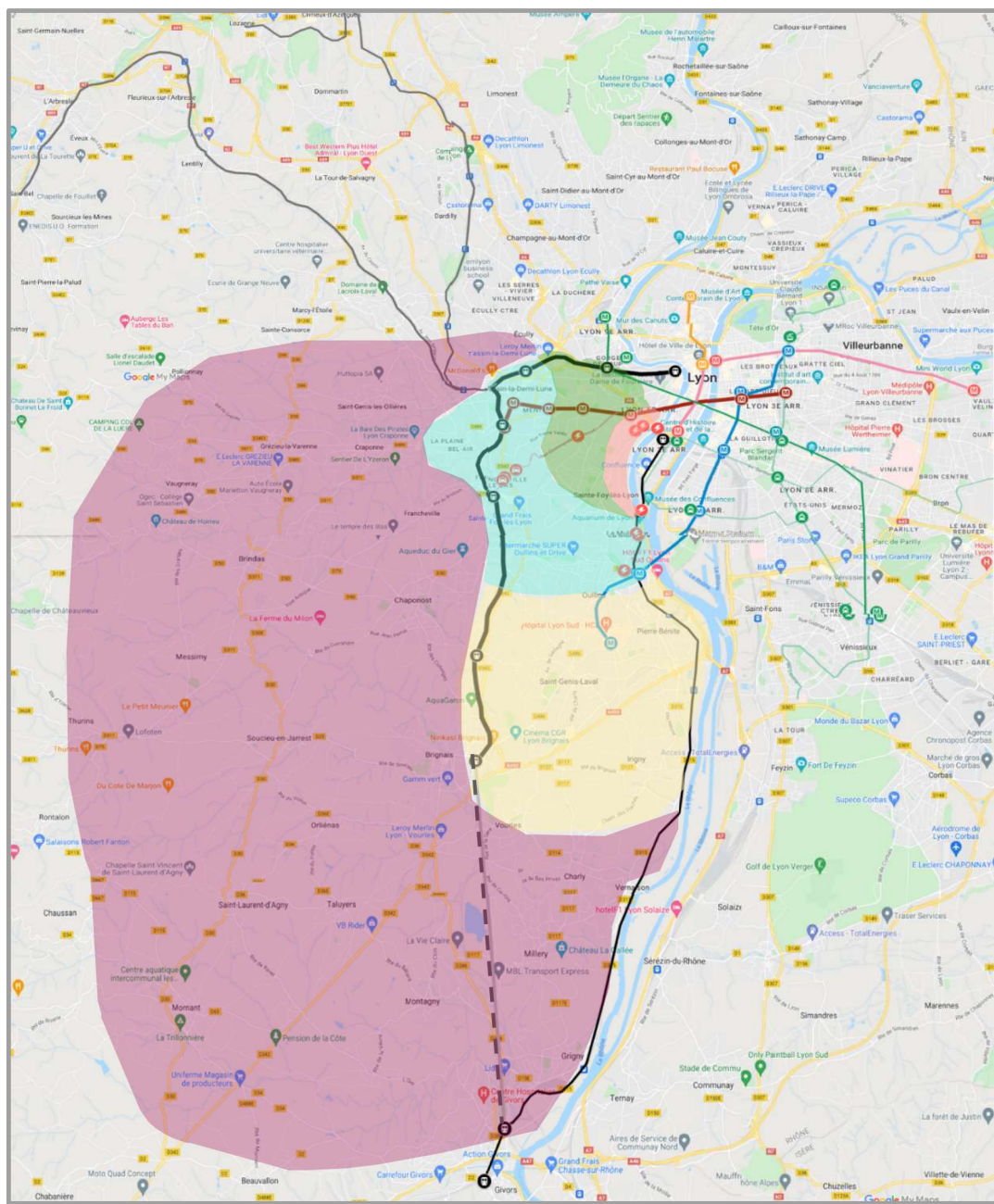
1. L'embolisation de l'Ouest lyonnais

1.1. Les constats généraux

Avant toute chose, il est important de bien comprendre que les flux de voyageurs issus de la première couronne (les communes les plus proches de Lyon) résultent des déplacements des habitants de ces communes auxquels viennent s'ajouter les très nombreux voyageurs en provenance du « Grand Ouest », en particulier aux heures de pointe, et plus spécialement le matin.

Les besoins sont très différents suivant les secteurs, les jours et horaires.

1.  Les pentes au-dessus de la Saône entre le tunnel de Fourvière et le Pont de la Mulatière
2.  La première couronne : la colline de Lyon 5 à Sainte-Foy-Lès-Lyon
3.  Francheville-le-bas, la Gravière, le Val de l'Yzeron jusqu'à Oullins
4.  Le sud : Saint-Genis-Laval, Brignais, Irigny
5.  La grande couronne



Les flux sont à appréhender de manière globale pour apporter une réponse systémique, chaque changement sur un secteur se traduisant :

- par un déplacement des flux impactant un ou plusieurs autres secteurs,
- par une modification de la préférence de mode de transports collectifs ou individuels.

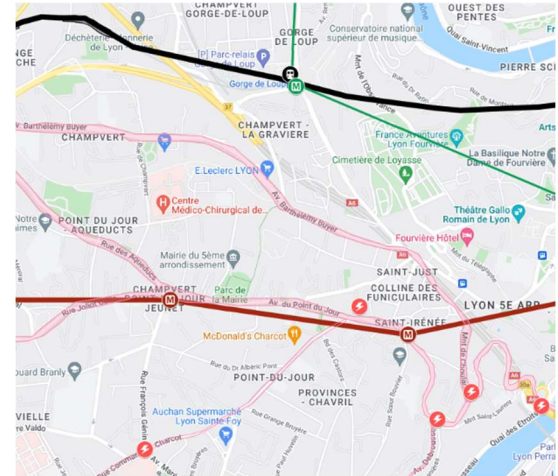
Par sa géographie l'Ouest lyonnais concentre les accès à Lyon par 5 portes d'entrées :

1. Au nord par l'A6/M6
2. Sur la colline par la montée de Choulans et le pont Kitchener Marchand
3. Au sud par l'avenue Stéphane Déchant et le pont de la Mulatière
4. Au sud par l'A7/M7 et le pont de la Mulatière et/ou le pont Kitchener Marchand
5. Au Sud par la D383

Ces portes d'entrée concentrent des voies d'accès multiples :

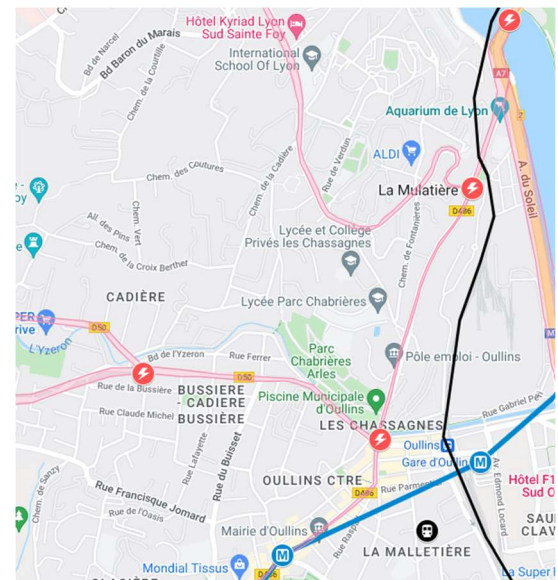
▪ **La Montée de Choulans :**

- L'avenue Barthélémy Buyer qui concentre les déplacements depuis Tassin la Demi-Lune et Lyon 5
- L'avenue du Point du Jour qui concentre les déplacements depuis Tassin la Demi-Lune/Alaï et Lyon 5 et qui rejoint l'avenue du Commandant Charcot
- L'avenue du Commandant Charcot qui assure une liaison forte depuis Francheville, la Gravière, toute la partie ouest de Sainte Foy les Lyon par l'avenue de la 1^{ère} DFL
- L'avenue Valioud depuis Sainte Foy Les Lyon centre qui rejoint l'avenue Debrousse

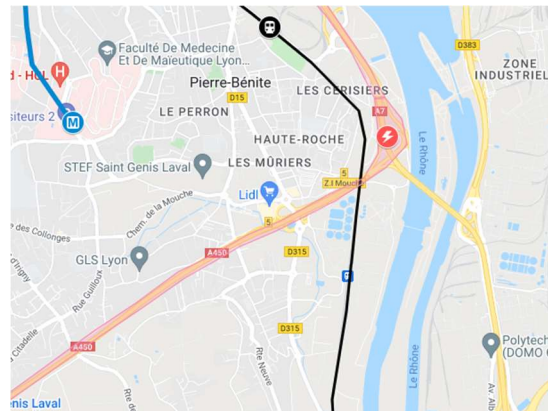


▪ **L'avenue Stéphane Déchant et le pont de la Mulatière :**

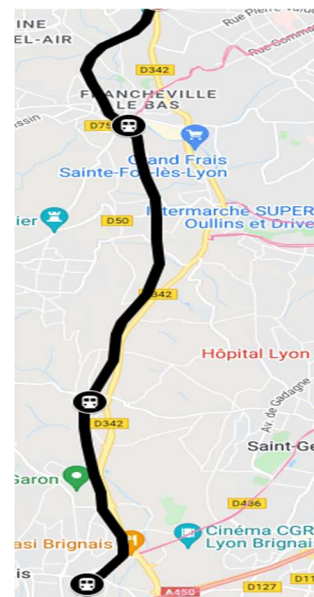
- L'avenue du Général de Gaulle (Le Roule) qui concentre les déplacements depuis Sainte-Foy-Lès - Lyon centre par le Chemin de la Croix Pivort et la Mulatière le Haut
- Les rue et chemin du Pras (seul débouché pour les habitants de la Mulatière le bas) (??)
- Le Boulevard Emile Zola qui concentre les déplacements depuis Chaponost, Francheville, Sainte Foy- lès- Lyon (La Gravière/Beunant) via la D50
- La Grande rue d'Oullins qui concentre les déplacements depuis Saint Genis Laval, Pierre Bénite, Oullins



- **La D383 :**
 - L'A450 qui concentre les flux des Monts du Lyonnais et tout le secteur au sud de Brignais/Saint Genis Laval
 - L'A7



- A noter que la D342 qui permet une liaison Sud-Nord joue un rôle de rabattement sur les différents itinéraires précités pour tous les habitants de la « deuxième couronne ». Son tracé est parallèle à celui du TTOL entre Brignais et Tassin-La-Demi-Lune/Alaï. Il est emprunté par la ligne 14 du Bus.

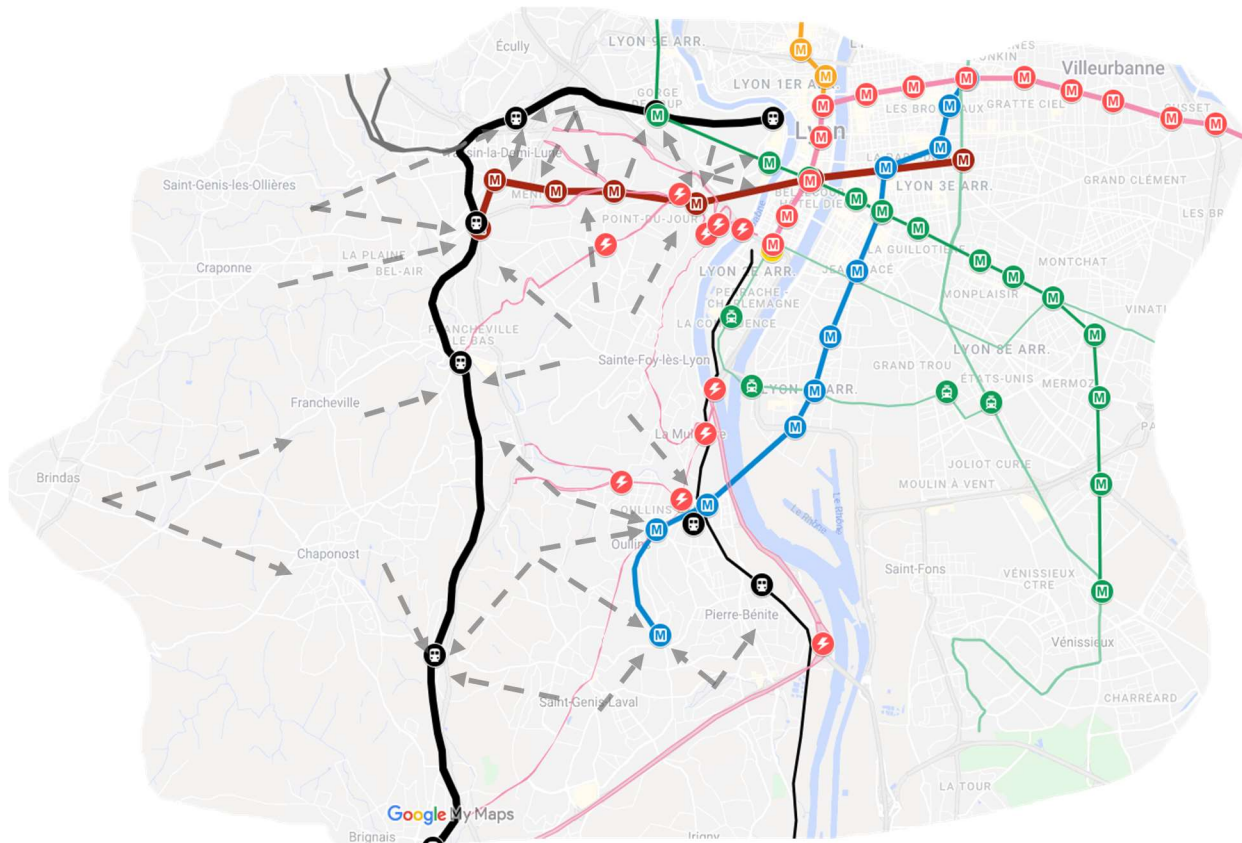


Chacun de ces points de concentration ou goulets d'étranglement génère donc aux heures de pointe des points durs impactant le trafic de tous les véhicules, dont les bus qui ne peuvent garantir sur la totalité de leur trajet la fiabilité horaire nécessaire aux usagers qui préfèrent alors s'organiser par leurs propres moyens.

En revanche, quand des aménagements ont rendu possible la mise en place de voies réservées aux transports collectifs, on constate sur les zones correspondantes une amélioration significative de la qualité de l'offre qui demande simplement à être ajustée en termes de fréquence en fonction des heures.

Le maillage territorial des infrastructures de l'offre de transports collectifs existante ou projetée permet d'assurer une liaison de tous les secteurs au centre de Lyon :

- Le TTOL (en Noir sur la carte et dont la prolongation envisagée vers Givors est portée en gris)
- Le métro B dont la mise en service de la prolongation jusqu'aux hôpitaux Lyon Sud est imminente (En bleu sur la carte)
- La ligne ferroviaire Saint-Etienne Perrache (en noir sur la carte)
- Le tracé du futur Métro E pour lequel les solutions techniques sont en réflexion mais dont les implantations de stations futures sont définies (en marron sur la carte)
- Et bien sûr les réseaux de lignes de Bus qui maillent le territoire.



A partir de tous les points du territoire concerné, les habitants peuvent rejoindre une ligne de transport collectif, quitte à démarrer leur voyage à contre-sens de leur destination mais, bien sûr, pour tous les secteurs, les besoins se résument à un accès inter-secteurs ou entre chaque secteur et Lyon qui soit :

- Sans attente
- Rapide
- Fiable
- Sûr

1.1.1 Des voitures à l'origine de nombreux points durs dans l'Ouest lyonnais

Concernant les voitures, leur arrivée par l'ouest va se concentrer sur les grands axes que sont l'avenue Barthélémy Buyer, l'avenue de Ménival, la rue Joliot-Curie, la rue Commandant Charcot.

Toutes ces voies se déversent naturellement sur la montée de Choulans, sur laquelle débouche l'avenue Valioud venant de Sainte Foy (et au-delà évidemment).

Se trouvent ainsi générés de nombreux points durs sitôt que des axes importants se rejoignent.

Il en est de même en bord de Saône, au bas de Choulans, carrefour sur lequel débouche également le quai des Etroits en provenance de La Mulatière via le quai JJ Rousseau et se trouve complètement saturé ; la traversée de la Saône est difficile.

Un nombre important de véhicules venant du Grand Ouest traverse Sainte Foy avant de rejoindre La Mulatière par la descente du Roule, autre point dur, en rejoignant les véhicules venant d'Oullins.

Plus au sud, le pont d'Oullins est un autre point dur, concentrant les flux provenant de la vallée de l'Yzeron par l'avenue Emile Zola et ceux en provenance de la grande rue d'Oullins (et au-delà). L'accès aux gares Métro et SNCF s'en trouve, y compris pour les bus, perturbé.

Malgré un réseau conséquent de transports collectifs, le nombre de véhicules est ainsi trop important notamment aux heures de pointe matinales au regard des capacités de voirie, alors que

celles-ci seraient probablement suffisantes pour absorber les flux des usagers contraints d'utiliser leurs véhicules (artisans par exemple).

Il est donc essentiel de renforcer l'attractivité des transports collectifs.

1.1.2 Un réseau dense de bus piégés dans les encombrements

Concernant les bus, on peut relever que, malgré de très nombreuses lignes, un maillage dense et des itinéraires variés, les usagers en ont une perception plutôt négative du fait de trajets longs et sinueux, de multiples arrêts (ex 47 arrêts pour la ligne 17, 39 pour la ligne 90) et donc de temps de parcours longs et aléatoires.

Les bus se trouvent piégés dans les encombrements, hormis de rares portions de trajet dédiées (par exemple Choulans).

Le service est dégradé plus particulièrement aux heures de pointe car les bus sont soumis aux mêmes contraintes d'accès que tous les autres véhicules :

1. Au nord par l'A6/M6,
2. Sur la colline par la montée de Choulans et le pont Kitchener Marchand,
3. Au sud par l'avenue Stéphane Déchant et le pont de la Mulatière,
4. Au sud par l'A7/M7 et le pont de la Mulatière et/ou le pont Kitchener Marchand,
5. Au Sud par la D383.

Il convient donc de mener une réflexion pour améliorer l'efficacité de ce mode de transport qui passe aussi par :

- le développement de l'intermodalité
- l'efficacité des autres modes de transport collectifs (TTOL, Métros, Trains)

1.1.3 Un métro structurant par nature mais non encore déployé

Concernant le métro, il est généralement considéré comme un mode de transport très performant et structurant ; mais son accès est malaisé, paraissant souvent lointain et peu accessible par les transports en commun (bus enfermés dans les bouchons et parkings rares et saturés très tôt dans la journée).

L'accès aisé au métro B à la gare d'Oullins est une demande prioritaire des habitants de La Mulatière, mais aussi de Francheville (par l'avenue Emile Zola) et même de Ste Foy (par le Roule).

De nombreux habitants expriment nettement l'opinion selon laquelle l'accès au réseau métro par la station Gorge de Loup (ligne D) est trop complexe en l'état actuel de l'intermodalité. Même si plusieurs lignes de bus y ont des arrêts, sa localisation très excentrée par rapport à l'Ouest lyonnais n'incite pas à son utilisation régulière.

Le projet de Métro E, tel qu'il a été débattu au moment de la concertation postérieure à son étude et malheureusement écarté au moment où nous rédigeons cette synthèse, est pourtant un élément-clé du dispositif d'amélioration des déplacements dans l'Ouest lyonnais. En effet, la redirection des flux de voyageurs via les Bus et le TTOL vers Alaï en connexion directe avec Lyon centre est de nature à désengorger Gorge de Loup et les communes de la première couronne. Une ligne forte de transport collectif terrestre sur le même itinéraire serait contre-productive.

1.1.4 Un TTOL aux fortes qualités structurantes, mais ignoré des habitants

Le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) est majoritairement perçu comme un mode intéressant, et ce à plus d'un titre :

- Voie ferrée = absence de bouchon ;
- Mode aisé d'accès au métro (D à Gorge de Loup) et au centre-ville soit par la gare St Paul, soit par le métro D ;
- Potentielle connexion avec le Métro E à Alaï.

Alors qu'il est connecté au Métro D, le TTOL est actuellement très peu utilisé du fait des conditions de son exploitation, et notamment :

- d'un cadencement beaucoup trop faible (2 par heure aux heures de pointe),
- du coût des billets,
- et de l'insuffisance de parkings relais ou de transports collectifs reliés.

Pourtant le TTOL est, à notre analyse, un élément essentiel pour la restructuration des transports dans l'Ouest lyonnais.

C'est sur le TTOL qu'il convient prioritairement de concentrer la réflexion pour rendre le dispositif de transports collectifs plus attractif.

Dans cet objectif, tous les moyens nécessaires doivent être favorisés afin que le tracé Sud-Nord, de Brignais (ultérieurement Givors) à la Gare St Paul représente d'une certaine manière, grâce aux gares qui le jalonnent, le moyen d'accès privilégié au centre de Lyon.

L'incitation forte devrait aboutir à ce que son tracé devienne en quelque sorte :

- la limite que ne franchiraient plus de nombreux véhicules en provenance du Grand Ouest, la majorité des habitants leur préférant le TTOL.
- une opportunité pour les habitants de la première couronne leur permettant d'éviter la colline pour rejoindre le centre de Lyon, quitte à aller dans un premier temps « à contre-courant » en rejoignant les Métros E ou D pour rallier Lyon ensuite rapidement.

L'offre de transports collectifs existe mais reste sous-utilisée ; il importe d'en renforcer l'attractivité et l'intermodalité. Seule la prise en compte des besoins spécifiques des usagers de chaque zone permettra de diminuer de manière significative le nombre de véhicules se dirigeant vers le centre-ville.

1.2. Un grand nombre de « points durs » dans des communes combinant handicaps réels et atouts négligés

1.2.1. Le paradoxe de la colline (de Lyon 5 à Sainte-Foy-lès-Lyon), bien desservie mais submergée par les flux de transit du grand Ouest (zone verte sur la carte)

La maire de Sainte-Foy-lès-Lyon, comme les habitants de la commune, ont clairement indiqué que SFLL est une localité bien desservie par les transports collectifs, mais que la circulation y est, à certaines heures, rendue très difficile par le fait qu'elle devient une zone de transit pour les véhicules circulant depuis le grand Ouest. Cette difficulté de circulation perturbant la circulation des bus retentit sur la qualité de service des transports collectifs.

Ce sont la rue Joliot Curie, l'avenue du Point du Jour et la rue commandant Charcot qui subissent plus particulièrement les flux intenses des véhicules provenant de Tassin, Craponne, Francheville et au-delà.

Il en est de même quant à l'utilisation de l'avenue Valioud, voie extrêmement encombrée le matin par des véhicules dont une très grande part provient du Grand Ouest.

A la demande des habitants, certaines solutions transitoires ont été proposées comme la réalisation d'un « tourne à droite » au niveau du carrefour de la clinique Charcot ainsi que la modification du timing des feux tricolores, mais ceux-ci n'ont jamais été réalisés.

8 lignes de Bus significatives parcourent le secteur, les lignes 46, 55, 49, C19, C20, C20E, C21 et C90.

Seules 4 sont dédiées (C21, 46, 49, 90), les autres ont pour départ/destination des secteurs de la grande couronne en mauve sur la carte (C20, C20E, 55) ou, en bleu sur la carte de Francheville le bas/la Gravière/Le val de L'Yzeron jusqu'à Oullins (C19)

Voir le détail des lignes en Annexe Bus 1 p 29

Au premier abord, il apparaît donc que ce secteur est bien couvert par les lignes de bus à destination de Perrache (5 lignes), de Bellecour (2 lignes) et de Lyon 9 -Valmy (1 ligne).

Mis à part les lignes 46 et 49 qui sont spécifiques à la desserte de la colline, avec moins de 20 stations jusqu'à Perrache, toutes les autres lignes sont particulièrement longues et viennent s'ajouter aux flux entrants dans Lyon.

Les lignes fonctionnent comme des entités séparées. Les arrêts sont embouteillés aux heures de pointe par les bus qui y parviennent au même moment rendant difficiles les correspondances entre les lignes.

Les points durs identifiés, particulièrement le matin, rendent le temps de trajet aléatoire. Les temps d'attente aux stations s'y ajoutent ne permettant pas d'assurer la ponctualité nécessaire.

En dehors des périodes de pointe, la fréquence des bus est insuffisante et la taille des véhicules inadaptée (les bus doubles fonctionnent toute la journée).

1.2.2. Les contraintes géographiques spécifiques de La Mulatière, entre pentes et Saône (zones rose, verte et bleue sur la carte)

Les demandes exprimées très clairement par la Maire comme par les habitants sont précises.

Un accès rapide au métro B à la gare d'Oullins est une priorité, mais d'autres attentes doivent être entendues.

Il convient de distinguer les problématiques distinctes de La Mulatière le Bas et de la Mulatière le Haut en prenant en compte l'important dénivelé qui les sépare sur une distance de l'ordre de 400m en ligne directe.

- La Mulatière le Bas (quartier du Confluent) :
Ce quartier, situé entre l'Aquarium et l'ancien technicentre SNCF, fait partie des quartiers défavorisés de l'Ouest lyonnais, coincé entre Autoroute et lignes de train.
Le problème posé par ce quartier dépasse largement l'étude des transports.
La ville a mis en place des moyens de transports pour les enfants et les seniors :
 - Il y a une maternelle, mais l'école primaire est au-dessus. Les enfants de primaire montent en minibus le matin (capacité limitée) et redescendent en pedibus.
 - Il n'y a pas de commerce. Une navette permet de conduire 2 fois par semaine les seniors à Aldi ou au marché et une fois par mois à Intermarché à Oullins.

Mais :

- Il n'y a pas de médecin sur place,
- La mairie et certains services sont sur le haut de la Mulatière.
- Une partie des habitants n'a pas de voiture et l'accès vers le haut se fait, soit en faisant le tour par l'Aquarium (long), soit en montant des escaliers.
- L'arrêt de bus au bas de l'avenue général de Gaulle a été supprimé pour des raisons d'incivilités (ligne 17).

Relier le quartier du Confluent avec le plateau du Roule représente un besoin réel.

- La Mulatière le haut :
Pas d'accès rapide à la ligne C7 pour rejoindre Perrache/Bellecour ;
Accès lent (peu fiable) et peu fréquent au Métro B et au train (Gare d'Oullins) ;
Difficulté d'accès à Sainte-Foy centre.

8 lignes de bus significatives parcourent le secteur, les lignes C7, C10, 8, 15, 17, 63
Aucune ligne n'est dédiée à La Mulatière

Seule **la ligne 17** permet une liaison entre La Mulatière le Haut et La Mulatière le Bas

Une seule ligne passe par le Bas de la Mulatière au niveau du quai du Rhône, **la ligne 15**.

A chaque ligne une problématique spécifique :

La connexion avec le métro B et la gare d'Oullins ligne 17:

La fréquence des bus est jugée très insuffisante (toutes les 1/2 heures) alors que le métro B est une solution très pertinente pour rejoindre Lyon centre et Part-Dieu.

Le 17 est également utile pour se rendre à Sainte-Foy-Lès-Lyon (Maison de la Métropole, Hôpital de Sainte-Foy-Lès-Lyon...) mais il ne circule pas le dimanche et ne va pas au-delà de 20h30 (départ terminus).

La connexion avec Lyon Centre via la ligne 8 :

Celle-ci s'effectue en passant par Bastero / Aquarium via le quai JJ Rousseau (en AR) jusqu'à Perrache. Cette ligne ne présente pas d'insuffisance actuellement ni en charge usager, ni en horaire.

Cependant, les réflexions actuelles sur l'utilisation du quai comme voie lyonnaise dédiée aux vélos et supprimant le bus au moins dans un sens mettent en péril la pertinence de cette voie . Dans cette logique, les bus seraient obligés de circuler sur la nouvelle voie urbaine actuellement autoroute A7 avec un rallongement significatif des temps de transport pour rejoindre Perrache.

La connexion avec Lyon Centre via la ligne 63 :

Celle-ci, par le quai Perrache, dessert Perrache Charlemagne et Carnot.

2 solutions pour rejoindre le Centre Commercial Confluence qui ne sont pas aisées :

- Par bus ; la ligne 63 passe bien à Confluence, au niveau du quai Perrache (assez loin du CC- 300 à 500m) ;
- Par le Tram T1 qu'il faut rejoindre à pied, en bordure d'autoroute à partir de La Mulatière le Bas en traversant le pont de la Mulatière. Ce trajet est peu agréable.

Seule **la ligne 15** assure une desserte de La Mulatière le Bas au niveau du quai du Rhône.

La ligne C7 n'est pas facilement accessible aux habitants de La Mulatière le Haut.

Ici encore, les lignes fonctionnent comme des entités séparées. Les arrêts sont embouteillés aux heures de pointe par les bus qui y parviennent au même moment rendant difficiles les correspondances entre les lignes.

Ici encore, les points durs identifiés, particulièrement le matin, rendent le temps de trajet aléatoire. Les temps d'attente aux stations s'y ajoutent ne permettant pas d'assurer la ponctualité nécessaire.

Voir détail des lignes en Annexe Bus 2 p 28

En dehors des périodes de pointe, la fréquence des bus est insuffisante et la taille des véhicules inadaptée (les bus doubles fonctionnent toute la journée).

Le Sytral s'est saisi de l'ensemble de ces difficultés propres à La Mulatière à l'occasion d'une réunion qui s'est tenue en début de mandat. Une liste d'améliorations de l'offre TCL a été établie. La seule amélioration mise en œuvre à date consiste au raccourcissement du délai entre 2 bus 17 qui est passé de 40 à 35 minutes.

1.2.3. Les potentialités non encore toutes exploitées d'Oullins, porte sud de Lyon (zones bleue et jaune sur la carte)

Oullins, qui est également une commune « de passage », concentre toutes les voies d'accès du sud du territoire vers Lyon mais dispose de 2 atouts, la gare SNCF (Perrache Saint-Etienne) et la station du Métro B dont l'extension aux hôpitaux est programmée pour 2023.

La rue Stéphane Déchant et le pont de La Mulatière constituent un goulet d'étranglement qui rassemble tous les flux de véhicules qui empruntent la grande rue d'Oullins en provenance du Sud (Brignais-Saint Genis Laval) et de l'ouest (Francheville-Chaponost) et descendent de Sainte-Foy-Lès-Lyon et de La Mulatière le haut, tous en direction de Lyon (Gerland / Confluence et Perrache.)

Sur le trajet Lyon → Oullins : il n'y a pas de voie réservée BUS

Sur le trajet Oullins → Lyon : il existe des tronçons aménagés pour les Bus

La connexion avec la gare d'Oullins et le Métro B :

Les bus qui arrivent à la gare d'Oullins se trouvent pris dans le carrefour Grande Rue / Quai Pierre Sémard générant des retards importants aux heures de pointe.

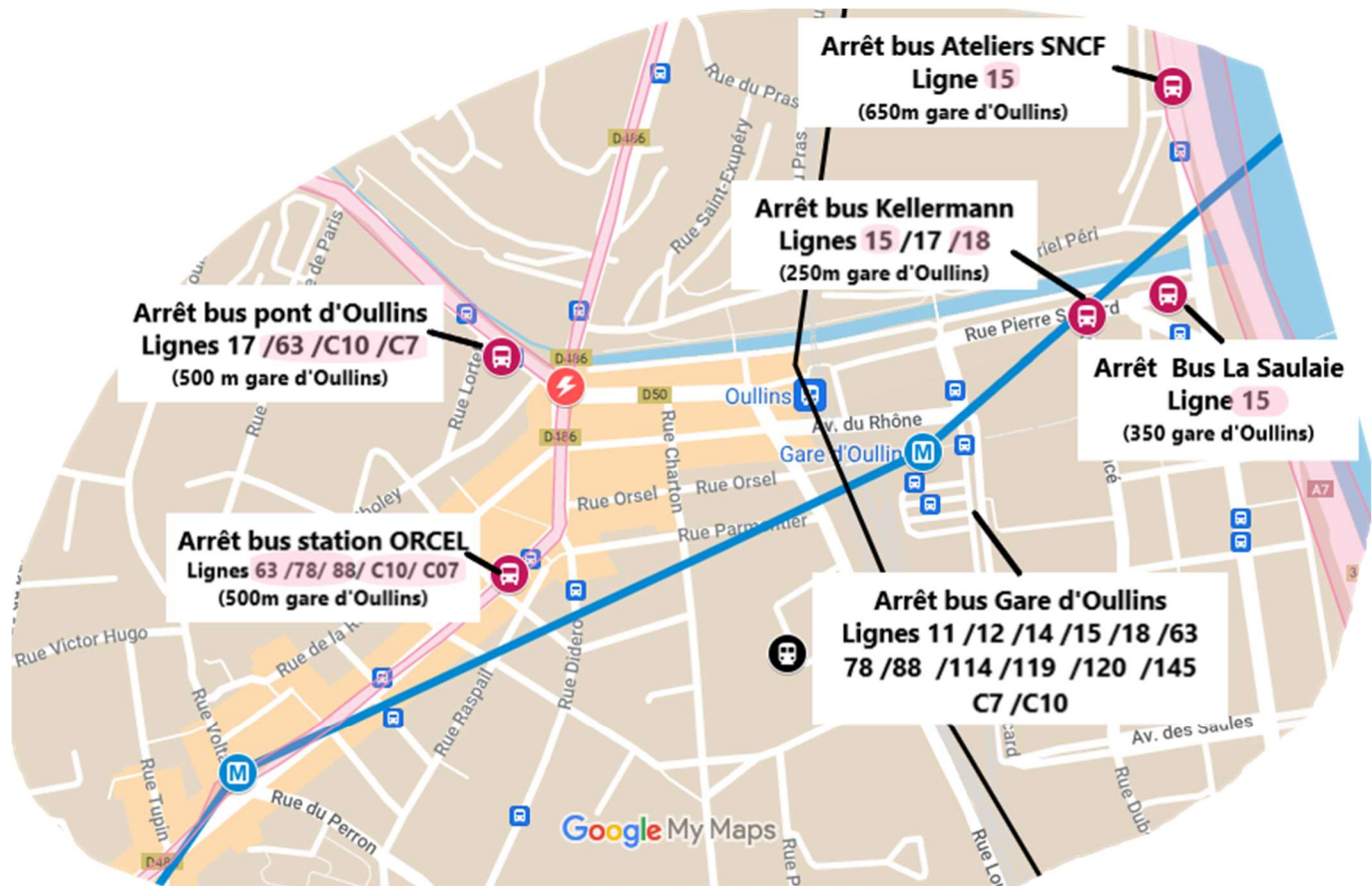
La connexion avec Lyon Centre via la ligne 15 (voir La Mulatière ci-dessus) :

La ligne 15 existe (Irigny – Gare d'Oullins – La Mulatière – Bellecour), mais la fréquence est jugée très insuffisante (toutes les 1/2 heures). En revanche, contrairement à la ligne 17, elle circule jusqu'à 23h30 et dimanches et fêtes.

La commune d'Oullins est traversée par les lignes de bus suivantes déjà présentées en détail (en annexe Bus p27) au niveau de la Mulatière, dernière commune avant l'entrée dans Lyon :

- Ligne C7 Pierre-Bénite / Lyon 3 (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne C10 Saint-Genis Laval / Lyon-Bellecour (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne 15 Vernaison / Lyon 2 (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne 17 Saint-Genis Laval / Sainte-Foy-Lès-Lyon (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne 63 Pierre-Bénite/ Lyon 3 (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)

10 lignes de bus significatives supplémentaires parcourent le secteur avec pour terminus la gare d'Oullins qui constitue, à elle seule, un goulet d'étranglement. Les lignes TCL 11,12,14,18,88,78 et les lignes du réseau cars du Rhône 114 (Mornant-Gare d'Oullins), 119 (Millery-Perrache), 120 (Givors - Part-Dieu) 145 (Rive de Giers - Gare d'Oullins) ont toutes en commun de permettre aux voyageurs en provenance de la grande couronne de rejoindre Lyon à partir de la gare d'Oullins.



L'arrêt de bus gare d'Oullins est desservi par 15 lignes dont la ligne 17 qui ne va pas jusqu'à la gare, mais s'arrête à l'arrêt pont d'Oullins à 500m. Aux heures de pointe, de nombreux passagers des lignes 15 /63 /78 /88 /C10/ C7 préfèrent descendre entre 600m et 250m avant la gare qu'ils rejoignent à pied compte tenu des conditions d'accès à la gare.

A noter, enfin que la gare d'Oullins est un point d'accès au service « TCL à la demande » pour le secteur de la vallée de la chimie :



Voir détail des lignes en Annexe Bus 3 p 43

1.2.4. Les goulets d'étranglement de Brignais / Irigny / St-Genis-Laval / Pierre-Bénite (Zone jaune sur la carte)

Ces communes sont également des communes « de passage » mais, compte tenu des infrastructures existantes, leur topographie et leur situation géographique leur permettent, jusqu'à l'entrée de Pierre-Bénite, de drainer un nombre beaucoup plus important de véhicules qui, lorsqu'ils ne se dirigent pas vers le sud ou la D383, viennent augmenter encore le trafic aux portes d'entrées de Lyon en provenance d'Oullins, Francheville le Bas ou Sainte Foy les Lyon par le Roule.

La voiture est, de loin, le moyen privilégié pour ces habitants qui trouvent peu d'attrait aux transports collectifs (fréquence insuffisante, durée excessive du trajet, incertitude des horaires)

Les lignes de Bus qui irriguent ce secteur sont présentées en détail en annexe Bus p 28 au niveau des communes traversées aux portes de Lyon :

- Ligne 12 Saint-Genis-Laval / Oullins (Voir secteur Oullins zones jaune et bleue sur la carte)
- Ligne 15 Vernaison / Lyon 2 (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne 17 Saint-Genis-Laval / Sainte-Foy-Lès-Lyon (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne C7 Pierre Bénite / Lyon 3 (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)
- Ligne C10 Saint-Genis-Laval / Lyon-Bellecour (Voir secteur La Mulatière zones bleue et rose sur la carte)

Voir détail des lignes en Annexe Bus 4 p 28

1.2.5. La difficile connexion aux transports collectifs pour les habitants de Francheville (Zones bleue et mauve sur la carte)

Pour les habitants de ce secteur, rejoindre Lyon en transports collectifs pose la question de l'accessibilité :

- Au métro D (Gorge de Loup) ;
- Au métro B (Gare d'Oullins) ;
- A la gare de Perrache.

En raison de la topographie, il convient de différencier Francheville le Haut et Francheville le Bas.

Francheville le haut (Zone mauve sur la carte)

L'accès à la gare de Francheville pose globalement un problème d'accès :

- Pour les piétons et vélos (accès non sécurisé) ;
- Accès routier complexe ;
- Pas de ligne de bus ;
- Pas de parking-relais suffisant permettant un accès en voiture.

Les habitants de ces quartiers réclament instamment une sécurisation de l'accès piétonnier à la gare du TTOL car, pour beaucoup, le TTOL représenterait la solution pour un accès au métro D (Gorge de Loup) et un moyen fiable pour rejoindre le centre de Lyon.

La circulation entre les communes de ce secteur est difficile en transport collectif. Par exemple, pour rejoindre Craponne de Francheville le Haut, il faut 3 bus (C20 / 14 / C24) soit 53 min de bus pour un trajet en voiture qui ne représente même pas 10 min.

Les lignes de Bus qui irriguent ce secteur sont présentées en détail en annexe Bus p 28 au niveau des communes traversées aux portes de Lyon :

- Ligne C20 Francheville / Lyon 2 et 5 (Voir secteur 1ère couronne ; La colline de Lyon 5 à Sainte-Foy-Lès-Lyon zone verte sur la carte)
- Ligne C20E Francheville / Lyon 2 et 5 (Voir secteur 1ère couronne ; La colline de Lyon 5 à Sainte-Foy-Lès-Lyon zone verte sur la carte)

- Ligne C24 Craponne et Grézieu-la-Varenne/Lyon 9 (Voir secteur Brindas /Craponne /Marcy L'étoile /Tassin-Alaï et Ville, zones Mauve et Bleu sur la carte)
- Ligne 73 Brindas /Lyon 9 (Voir secteur Brindas /Craponne /Marcy L'étoile /Tassin- Alaï et Ville, zones Mauve et Bleu sur la carte)

Francheville le Bas – Le Val de l'Yzeron – La Gravière (Zone bleue sur la carte)

Pour les habitants de ce secteur, en-dehors de la ligne 14, il n'y a pas d'autre possibilité que de rejoindre les entrées de Lyon par Sainte-Foy-Lès-Lyon, Lyon 5 ou la Mulatière.

D'autre part, la ligne 14 qui dessert pourtant Gorge de Loup et la Gare d'Oullins, avec donc une connexion au train et métros D et B, est régulièrement en retard. Sa fréquence est insuffisante pour en faire une alternative efficace à la voiture.

D'autre part, les habitants de La Gravière et du secteur de Taffignon (Carrefour) sont intéressés par le prolongement des lignes de bus qui s'arrêtent à Carrefour et remonteraient jusqu'à la gare du TTOL (projet ancien déjà évoqué il y a plusieurs années...)

De fait ce secteur se caractérise bien par une accessibilité difficile :

- A la gare de Francheville (TTOL) ;
- A la gare d'Oullins (Train et métro B) ;
- Au métro D (Gorge de Loup).

La ligne 14 ne permet pas d'accéder à la gare de Francheville.

Les lignes de Bus qui irriguent ce secteur sont présentées en détail Bus p 28 au niveau des communes traversées aux portes de Lyon :

- Ligne 14 Oullins/Lyon 9 (Voir secteur Oullins (zones bleue et jaune sur la carte)
- Ligne C19 Sainte-Foy-Lès-Lyon /Lyon 2 (Voir secteur 1ère couronne ; La colline de Lyon 5 à Sainte-Foy-Lès-Lyon zone verte sur la carte)
- Ligne C20 Francheville /Lyon 2 et 5 (Voir secteur 1ère couronne ; La colline de Lyon 5 à Sainte-Foy-Lès-Lyon zone verte sur la carte)

1.2.6. Le Carrefour d'Alaï, atout majeur pour Brindas / Craponne / Marcy L'étoile / Tassin-La Demi-Lune (Zones Mauve et Bleu sur la carte)

Concernant Craponne, la rencontre avec les élus locaux a permis de relever que la population de Craponne s'accroît très fortement et que les voies principales provenant de l'Ouest, Rue Centrale, Avenue Pierre Dumond et Voie Romaine sont systématiquement saturées aux heures de pointe.

Cependant les élus considèrent que le réseau actuel de transport collectif satisfait les craponnois notamment pour le trajet jusqu'à Bellecour (25 mn en bus). Par contre ils réclament une amélioration significative du temps de trajet jusqu'à Part-Dieu (environ 1 heure actuellement).

Ils souhaiteraient que la population puisse profiter d'une ligne forte qui permettrait de gagner plus rapidement la Part-Dieu. Le métro E pourrait y répondre. A défaut, ils seraient favorables à une ligne forte de bus.

Le Tram Train de l'Ouest lyonnais n'a que peu d'intérêt pour les habitants de cette commune qui souhaitent gagner le centre de Lyon. En effet, prendre le TTOL leur impose un premier mode de transport par bus, puis le TTOL et nouveau un changement à Gorge de Loup pour accéder au métro. Dans les conditions d'offre actuelle, le C 24 connecté au Métro D à Gorge de Loup apporte une réponse satisfaisante, avec un changement de moins.

Ici comme ailleurs, l'intermodalité serait privilégiée par les usagers si les changements de mode de transport étaient peu nombreux et les temps de trajet notablement raccourcis.

TASSIN/ALAI est un point névralgique. Arrivés à cet endroit, de nombreux automobilistes de l'Ouest Lyonnais ont plusieurs options pour rejoindre Lyon au niveau du pont Kitchener.

Certains peuvent rejoindre le Point du Jour puis Choulans soit directement par la rue Joliot Curie, soit par l'avenue Général Brosset puis l'avenue de Ménival, soit par la rue des Aqueducs.

D'autres rejoignent la montée de Choulans plus au nord par l'avenue Barthélémy Buyer / Choulans ou bifurquent pour rejoindre la M6 et le tunnel de Fourvière.

D'autres enfin passeront par l'Horloge de Tassin pour rejoindre la M6 vers le nord.

A ce jour, seul le TTOL et le parking relais de Gorge de Loup offre une alternative sérieuse à la voiture par un accès au Métro D.

Le tracé présenté pour le Métro E correspond parfaitement aux attentes des habitants du secteur pourvu que les fréquences soient adaptées et qu'un parking relais ou des liaisons de type navettes permettent un accès efficace à la station Etoile d'Alaï.

Le carrefour d'Alaï doit être considéré comme un point d'entrée majeur dans l'agglomération; le tracé d'un nouveau mode de transport collectif enterré sera pertinent, reliant Alaï au centre-ville, passant par le Point du Jour et Sainte Irénée .

Les principales lignes de Bus qui permettent une liaison entre Lyon et ce grand secteur ont été présentées en détail (Annexe Bus p 28) au niveau des communes traversées aux portes de Lyon :

- Ligne 11 Thurins / Oullins (Voir secteur Oullins zones jaune et bleue sur la carte)
- Lignes C20 et C20E Fort du Bruissin / Bellecour (Voir secteur de la première couronne zone verte sur la carte)
- Ligne C21 Lyon 9 / Lyon 2 par Tassin (Voir secteur de la première couronne zone verte sur la carte)
- Ligne 14 Gorge de loup / Oullins (Voir secteur Oullins zones jaune et bleue sur la carte)

3 lignes de bus significatives supplémentaires permettent de rejoindre Lyon par la station Gorge de Loup :

- La ligne 73 au départ de Brindas
- La ligne 48 au départ de Marcy-l'Etoile
- La ligne C24 au départ de Craponne et Grézieu-La-Varenne

Voir détail des lignes en Annexe Bus 4 p 28

2. L'indispensable amélioration de l'attractivité des transports collectifs de l'Ouest lyonnais

L'analyse globale des déplacements dans l'Ouest lyonnais met en évidence aux heures de pointe, principalement matinales, un encombrement maximal au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre de Lyon. Les flux de voitures venant du grand Ouest convergent en empruntant un nombre assez limité de grands axes avec un indiscutable effet entonnoir.

Les communes de la petite couronne, ainsi que les 5^{ème} et 9^{ème} arrondissements, lieux de passage incontournables, sont ainsi complètement saturés, ce qui a, notamment, pour effet d'impacter la fiabilité des horaires des bus.

Même si, pour certains, la voiture est nécessaire pour diverses raisons, on peut observer que des solutions de transport collectif existent dans ces territoires mais sont sous-utilisées. Il convient d'en renforcer l'attractivité.

2.1. Les facteurs d'attractivité pour des transports collectifs performants dans l'Ouest lyonnais

Quels sont les facteurs d'attractivité ?

Pour l'essentiel il s'agit de l'efficacité (fréquence, rapidité, fiabilité et accessibilité) et du coût, lesquels dépendent :

- de l'accès aux transports collectifs doit être rapide et fiable :
 - Disponibilité de solutions de parkings pour ceux qui sont obligés de prendre leurs véhicules pour rejoindre une station ou un arrêt de transport collectif (accessibilité)
 - Disponibilité de solutions souples ou nouvelles de rabattement vers les lignes fortes (Trains, Métros, bus express) dans un temps maîtrisé et disponible sur une amplitude horaire compatible avec les impératifs professionnels ou scolaires mais aussi les départs/arrivées de trains et d'avions, les sorties de spectacles.... (Fiabilité, rapidité).
- des lignes de transport :
 - Des lignes de transport collectifs express rabattant sur les points clés permettant des transferts multimodaux (rapidité et fiabilité),
 - Des cadences élevées et organisées pour permettre un enchaînement sans attente entre les différents modes de transports disponibles aux arrêts (fréquence et accessibilité).
- de la tarification :
 - Permettant l'accès continu d'un mode de transport à l'autre dans le cadre d'un même abonnement ou ticket (coût),
 - Permettant sur la base de forfaits journaliers ou abonnements intégrant parking relais, navettes, et tous modes de transport un coût de déplacement extrêmement compétitif par rapport à la voiture (coût).

2.2 Les préconisations résultant des échanges avec les collectifs citoyens

Des constats établis et des échanges avec l'ensemble des collectifs et associations, il ressort très clairement que le renforcement de l'existant permettrait, dans un premier temps et à moindre coût, d'apporter une réponse rapide et susceptible de désencombrer significativement les voiries de l'Ouest lyonnais dans l'attente de la mise en place de solutions plus structurantes.

Cet objectif ne pourra être atteint que si la dimension tarifaire et l'efficacité (fréquence, rapidité, fiabilité et accessibilité), et donc l'attractivité des transports collectifs, sont très clairement valorisées par la mise en place de solutions et de services innovants.

Les nouveaux projets (renforcement des infrastructures du TTOL, réalisation d'une ligne forte de transport sur le tracé prévu pour le métro E) qui constituent l'ossature d'un transport collectif structurant pourront s'intégrer au fur et à mesure de leur réalisation.

Tous les modes de transport doivent être exploités et l'intermodalité doit jouer à plein.

La réflexion et les décisions devront porter tout à la fois :

- sur les bus, leur fréquence, leur capacité (bus articulés ou microbus ou navettes), l'utilisation différenciée des voies de circulation suivant les heures et/ou les types de véhicules¹ ;
- sur le métro ou autre projet sur des axes majeurs ;
- ainsi que sur les transports ferroviaires.

2.2.1. Améliorer l'existant grâce à l'atout train

2.2.1.1 Faire du TTOL un moyen de transport structurant et performant

Le PDU 2017-2030 l'énonçait déjà :

« Le secteur Ouest : territoire contrasté où le ferroviaire apparaît structurant, mais où le réseau routier et son utilisation restent majeurs.

La moitié des gares du périmètre du PDU (18 sur 36) sont localisées dans ce secteur. Plusieurs d'entre elles (celles de la branche Lyon-Saint-Bel, celle de Lyon-Givors) bénéficient

¹ Cf les solutions adoptées à Barcelone

d'une desserte très attractive. La gare d'Oullins permet depuis 2014 une connexion au métro B. **Le ferroviaire est donc un réseau structurant de ce territoire**, bien qu'au final l'ensemble des gares ne totalise que 10 000 montées-descentes quotidiennes. La création d'une halte à Igrigny en 2019, puis le prolongement du métro B aux Hôpitaux sud à l'horizon 2023 devraient permettre de renforcer le rôle de ce réseau. La hausse prévisible de la demande de rabattement, alors même que plusieurs parcs-relais sont saturés, implique de mettre au point à l'avenir une politique véritablement multimodale en la matière »

La Région AURA a affirmé sa volonté de développer une offre au quart d'heure (qui correspond à l'attente des habitants). Elle a diligenté une étude pour évaluer les investissements nécessaires pour atteindre cet objectif.

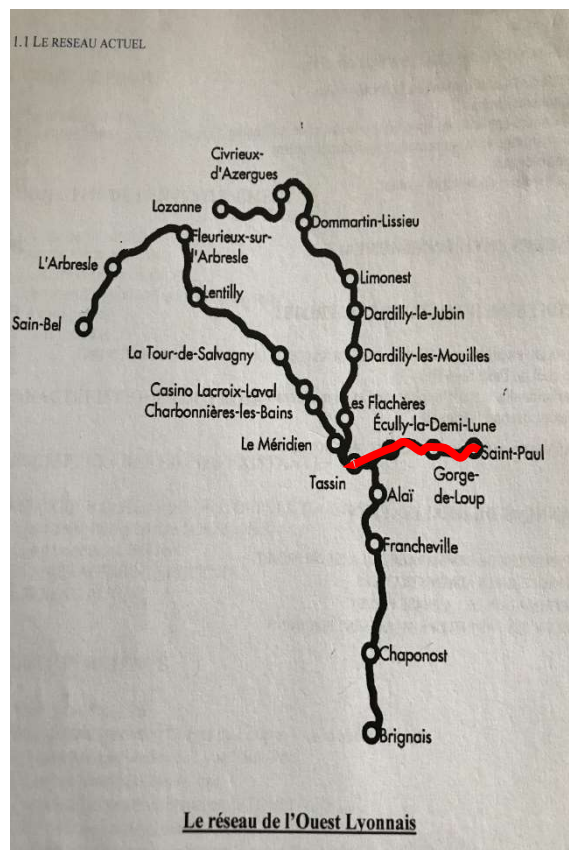
Un programme complet a été établi pour une mise en place de cette offre sur les 3 branches, incluant le prolongement pertinent des terminus pour un montant de l'ordre de 500 M€. Ce projet permettrait d'atteindre un niveau de fréquentation de 25 000 voyages par jour contre 13 000 dans l'état actuel du réseau.

Pour notre part, nous préconisons le renforcement du trajet Brignais-Saint Paul (besoin/densité population vs fréquence actuelle).

La partie du tronc commun du TTOL située entre Tassin et Saint Paul présente 4 points limitants pour une augmentation significative du trafic sur l'ensemble du réseau :

- Le Tunnel des 2 amants
Prévu à l'origine en 2 voies (non électrifiées), ce tunnel n'est pas actuellement adapté au gabarit des trains et tram trains, il nécessiterait des travaux d'élargissement et d'abaissement car non adapté à 2 voies électrifiées ;
- Le viaduc du chemin de la Vernique (Tassin) ;
- Le viaduc de l'avenue Franklin Roosevelt (Tassin) ;
- Le tronçon Gorge de Loup Saint Paul est en voie unique.

En l'état actuel du réseau (donc sans modification des infrastructures), il est possible de passer de 6 rames par heure à 8 rames par heure sur la partie de tronc commun (Ecully-la-Demi-Lune - Saint Paul).



Cela nécessite :

- Une décision politique de choix de la ligne à renforcer ;
- Un investissement pour matériel roulant (2 rames, soit environ 15 M€) ;
- L'installation sur le parcours d'un centre de maintenance ;
- Une décision d'investissement de 38 M€ par an en coût supplémentaire d'exploitation.

En contrepartie cela permettrait déjà le transport de 500 passagers supplémentaires par heure.

A noter cependant que cette évolution n'est possible que dans le cadre de l'intégration tarifaire (voir plus loin 2.2.3.).

En synthèse :

Le TTOL est une pièce maitresse dans l'organisation du désencombrement aux heures de pointe des voies de l'Ouest lyonnais.

L'existant est important, mais doit être renforcé dès à présent afin de passer le cadencement au quart d'heure, seul gage d'attractivité forte, avec la ponctualité.

Il est d'ores et déjà possible d'augmenter sensiblement le trafic sur le tronç commun Tassin - St Paul avec 2 rames supplémentaires par heure.

Les travaux nécessaires au niveau du tunnel des 2 Amants et des 2 viaducs de Tassin doivent pouvoir être réalisés assez rapidement et sans coût excessif (50 millions).

Il est à noter qu'en attirant d'autres voyageurs (Millery ...) et en y intégrant les passagers en provenance de Givors, l'extension de la voie au-delà de Brignais permettra d'accroître de manière significative la fréquentation de cette ligne.

2.2.1.2 Exploiter les potentialités de la ligne Saint Etienne – Lyon

La ligne existante Lyon-Saint-Etienne offre une alternative intéressante pour les habitants de La Mulatière Sud et de toute la partie sud du secteur étudié. La création d'une nouvelle gare au niveau de l'aquarium en permettrait une connexion :

- Au Métro B à partir de la gare d'Oullins ;
- A Perrache (et donc aux lignes de tram et métro qui irriguent la métropole);
- Au Tram T1 au Musée des Confluences.

2.2.2. Améliorer l'existant en optimisant le réseau de bus

Une fois les objectifs bien compris, l'amélioration du service de transport collectif par l'offre de bus relève du métier de l'exploitant. Nous nous contentons ici de présenter quelques suggestions des habitants qui mériteraient certainement d'être approfondies par les services compétents.

Nous présumons qu'il est possible d'adapter les véhicules à la topographie des itinéraires, à la fréquentation prévisionnelle compte tenu de la fréquence estimée à chaque moment de la journée.

Mis à part le point évoqué de la desserte de La Mulatière le Bas, le maillage du territoire correspond aux attentes des habitants,

Cependant le niveau de service attendu par les usagers est altéré des problèmes :

- De fréquence,
- De régularité,
- De liaisons avec les Métros (B/D/E) et les gares pour permettre une réelle intermodalité.

Nos groupes de travail retiennent 3 possibilités d'amélioration qui ont pour mérite d'être flexibles en fonction de l'évolution de l'offre générale de transport :

2.2.2.1 Augmenter les capacités de transport aux heures de pointe

Cela passe par une augmentation de la fréquence ou l'adaptation de la taille des véhicules.

2.2.2.2 Désengorger la gare d'Oullins

La modification du circuit de bus et la création d'un arrêt proche de la gare d'Oullins, du côté du centre technique de la SNCF permettraient de rejoindre la gare distante de 200m en empruntant la passerelle juste en face de la gare. Cette solution permettrait d'éviter aux bus l'embouteillage du carrefour de la piscine d'Oullins.

2.2.2.3 Revoir les modalités d'exploitation des lignes 17 et 14

L'adaptation de la ligne 17

Sur le trajet de la ligne 17, un service de type navettes régulières et express (fréquence minimum au quart d'heure) ou « TCL à la demande » pourrait permettre aux habitants d'accéder à la gare d'Oullins et au Métro B d'un côté, au tram T1 et à Perrache de l'autre. La création d'une connexion avec la ligne 15 au niveau de la Mulatière le Bas semble pertinente pour améliorer les déplacements des habitants.

C'est typiquement le type de service qui pourrait bénéficier du nouvel arrêt proposé à proximité immédiate de la gare d'Oullins.

L'adaptation de la ligne 14

De la même manière, sur le trajet de la ligne 14, un service de type navettes régulières et express (fréquence minimum au quart d'heure) ou « TCL à la demande », pourrait permettre aux habitants d'accéder aux gares du TTOL (Chaponost, Francheville, Alai) et aux Métros D (à Gorge de Loup) et E (à Alai) et voire au métro B par une liaison express avec la Gare d'Oullins ou en connexion avec le service proposé en aménagement de la ligne 17.

Par ailleurs, pour les lignes qui sont en connexion avec des points d'intermodalité, il serait intéressant d'envisager qu'à certaines heures des bus fonctionnent en mode express ne marquant pas tous les arrêts.

2.2.3 L'impératif de l'intégration tarifaire

En termes d'exploitation, le renforcement possible à très court terme du TTOL nécessite l'organisation de l'intégration tarifaire qui permettra aux passagers, avec le même titre de transport, de passer du TTOL aux réseaux de bus, trams et métros. Le Sytral/AOMTL et la Région AURA y sont favorables, il ne leur reste qu'à s'entendre sur les modalités de la mise en œuvre promise pour 2022.

L'intégration tarifaire est une nécessité absolue pour permettre le développement de l'intermodalité.

Nous avons pris acte de la volonté du Sytral et de la Région AURA d'aboutir avant la fin 2022 à la mise en place de solutions adaptées. Nous ne pouvons qu'insister sur l'importance d'une tarification attractive pour permettre au plus grand nombre l'accès au grand réseau homogène à constituer et rappeler les termes du PDU 2017-2030 auxquels la population souscrit non sans une certaine impatience :

« Pour simplifier l'usage combiné des réseaux des transports collectifs et des autres services de mobilité de l'agglomération, les systèmes billettiques et la tarification devront connaître des évolutions substantielles. Celles-ci viseront notamment à :

- *développer l'interopérabilité des supports billettiques et les services de mobilité pouvant être accueillis sur ces supports ;*

- *proposer des tarifications multimodales attractives, basées sur des principes partagés de répartition des coûts et recettes entre partenaires ;*
- *élargir et homogénéiser les réseaux de distribution des titres de transport, en vue de leur mutualisation ;*
- *rechercher des convergences lors des renouvellements programmés des systèmes billettiques, en visant à moyen terme une interopérabilité des systèmes billettiques ;*
- *partager une base clients et des statistiques d'usages pour simplifier l'accès aux services de mobilité, adapter les services et leurs tarifications. »*

2.2.4 Autres idées / suggestions nées des échanges

- Rabattement vers lignes fortes
 - Transport à la demande
 Dans les secteurs où des horaires de faibles fréquentations ne justifient peut-être pas la mise en œuvre d'un service de bus classique complet et afin d'éviter le recours à la voiture, il pourrait être pertinent d'offrir un service de transport à la demande pour répondre au des besoins des usagers.
 Ce système existe déjà dans les zones industrielles de l'est et du sud de l'agglomération lyonnaise ou encore dans certaines zones résidentielles à l'extérieur de Toulouse.
 Lyon : <https://www.sytral.fr/590-le-transport-a-la-demande.htm>
 Toulouse : [Bien voyager en TAD | Tisséo \(tisseo.fr\)](#)
 - Navettes électriques ou autres
 Dans les secteurs difficiles que nous avons évoqués, par exemple pour les liaisons la Mulatière Haut/Bas vers la gare d'Oullins ou encore Francheville le Haut/Bas vers la gare TTOL un dispositif de navette avec véhicules adaptés apporterait une réponse satisfaisant au besoin exprimé par les habitants.
- Vélos
 - Service Vélos électriques
 L'Ouest Lyonnais est vallonné (Lyon : 237 m, Ste Foy : 311m, Francheville : 262, ...), la mise à disposition d'un service Velov à assistance électrique pourrait inciter à l'usage de ce moyen de transport
 Par ailleurs, la mise à disposition de bornes de recharge rapide est de nature à favoriser ce type de transport.
 - Pistes cyclables
 Continuer les investissements dans le déploiement et l'entretien des pistes cyclables.
 - Accès bus
 Développer la possibilité d'embarquer les vélos dans les transports collectifs.
- Voitures électriques en location
 - Les véhicules électriques à la demande aux gares et stations clés pourraient être une solution 0 émission CO2, et offrant plus de flexibilité (horaires, dessertes).
 - Etudier une solution avec tarification adaptée couplée avec les transports collectifs.
- Adaptation des horaires de bus
 - Augmentation de la desserte les soirs et week-end ;
 La faible fréquence de passage des BUS en Soir et week-end, et leurs horaires réduits, incitent à recourir aux voitures.
 - Desserte des zones similaires ;
 En décalant le départ de quelques minutes des bus d'une même zone, cela permettrait de rejoindre l'Ouest sans attendre le prochain (1/h)
 Par exemple en soirée, C19, 90, 49, ont des heures (mns) de départ très proches type hh:00 limitant l'offre dans le temps.
- Quelques autres idées

- Développement du co-voiturage
- Escalier roulant, système à crémaillère ou autre pour relier la Mulatière le Bas et La Mulatière le haut
- Adapter les limitations de vitesse et la possibilité d'accès à tous véhicules des voies réservées aux bus en fonction des heures et du trafic.
- Améliorer la circulation des Bus avec des feux de trafic intelligents en donnant la priorité aux bus pour améliorer leur vitesse commerciale.
- Meilleure gestion des carrefours
Voir comment interdire strictement l'entrée dans un carrefour encombré, pour combattre le non-respect du code de la route au sujet de l'occupation (et donc blocage) des carrefours, notamment en cas de fort trafic. Verbalisation systématique par radars caméras par exemple.

Conclusion

Un plan de mobilité de l'Ouest lyonnais réaliste et adapté ne peut être envisagé que par des réflexions approfondies et concertées définissant des stratégies multimodales cohérentes et lisibles...

Au terme de cette démarche d'échanges et de réflexions communes avec les premiers intéressés, à savoir les utilisateurs et potentiels utilisateurs des transports collectifs de l'Ouest Lyonnais, notre sentiment est d'avoir contribué à **remettre le bon sens au cœur de la problématique**.

Nous avons :

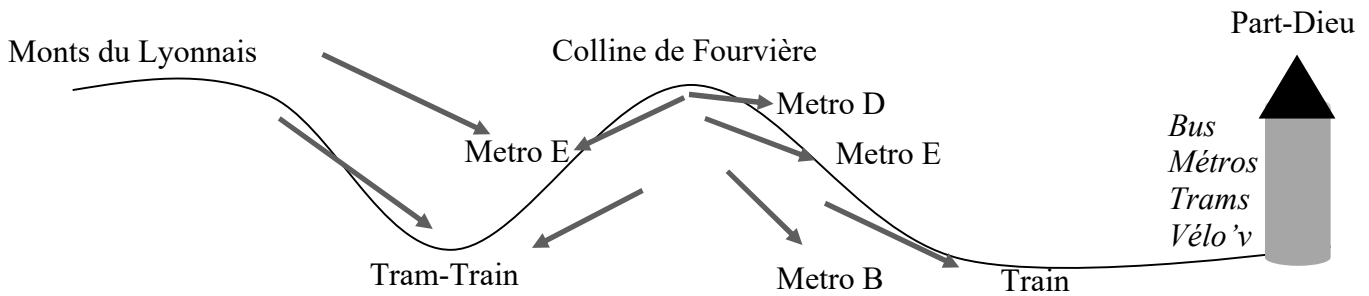
- beaucoup écouté ;
- intégré les spécificités de chacun des territoires qui constituent l'Ouest Lyonnais et qui sont soumis à des contraintes particulières en raison de leur localisation ou de la géographie ;
- établi un inventaire des moyens existants (infrastructures et transports associés existant à date et décidés, telle la prolongation du Métro B ou la réalisation d'une ligne forte entre Alaï et Part-Dieu)
- recherché les voies et moyens d'optimisation.

Ce qui nous permet d'arriver à démontrer que créer de nouvelles infrastructures (autres que celles déjà décidées ou à l'étude) sur telle ou telle partie du territoire n'est pas nécessaire, mais qu'**il est préférable de réfléchir globalement sur l'organisation des interactions entre les différents moyens de transport**. A noter que cette conclusion rejoint les informations recueillies au moment de la concertation¹ qui a mis en évidence que 93% des contributeurs (sur un total de près de 6 000 contributions) estiment indispensable de mieux organiser le service autour des solutions de mobilités existantes.

Dès lors, s'il l'on veut améliorer significativement les mobilités dans l'Ouest lyonnais, il importe de prendre en compte l'existant, les attentes des habitants et les spécificités des territoires.

Ainsi, entre la colline, de Fourvière à Sainte-Foy-Lès-Lyon, la seule attente peut se résumer à un accès facilité aux Métros D/B, à la nouvelle ligne forte, sur le tracé défini pour le métro E et à la gare Perrache. Si l'on fait abstraction des flux de véhicules venant des monts du Lyonnais qui devront être réduits, notamment en prenant en compte les préconisations que nous avons formulées les lignes de bus existantes suffisent. Seules, les fréquences et les amplitudes horaires sont à adapter aux besoins.

Quant à l'autre flanc de la colline et pour les habitants des Monts du Lyonnais jusqu'à Francheville le Haut, Chaponost, Craponne..., l'accès facilité au Tram-train s'impose comme une évidence, à partir du principe suivant lequel celui-ci fonctionnerait au quart d'heure. Pour tous les habitants, le tram- train doit être l'opportunité de rejoindre efficacement les Métro D et E puisque, à partir de ces gares, les voyageurs ont un accès à l'ensemble de l'offre de transport de Lyon intra-muros.



En définitive, il s'agit avant tout d'une problématique de gestion et d'exploitation visant à permettre la mise en place d'une stratégie efficace de rabattement depuis et vers les transports collectifs.

L'efficacité espérée repose alors sur 3 facteurs clés :

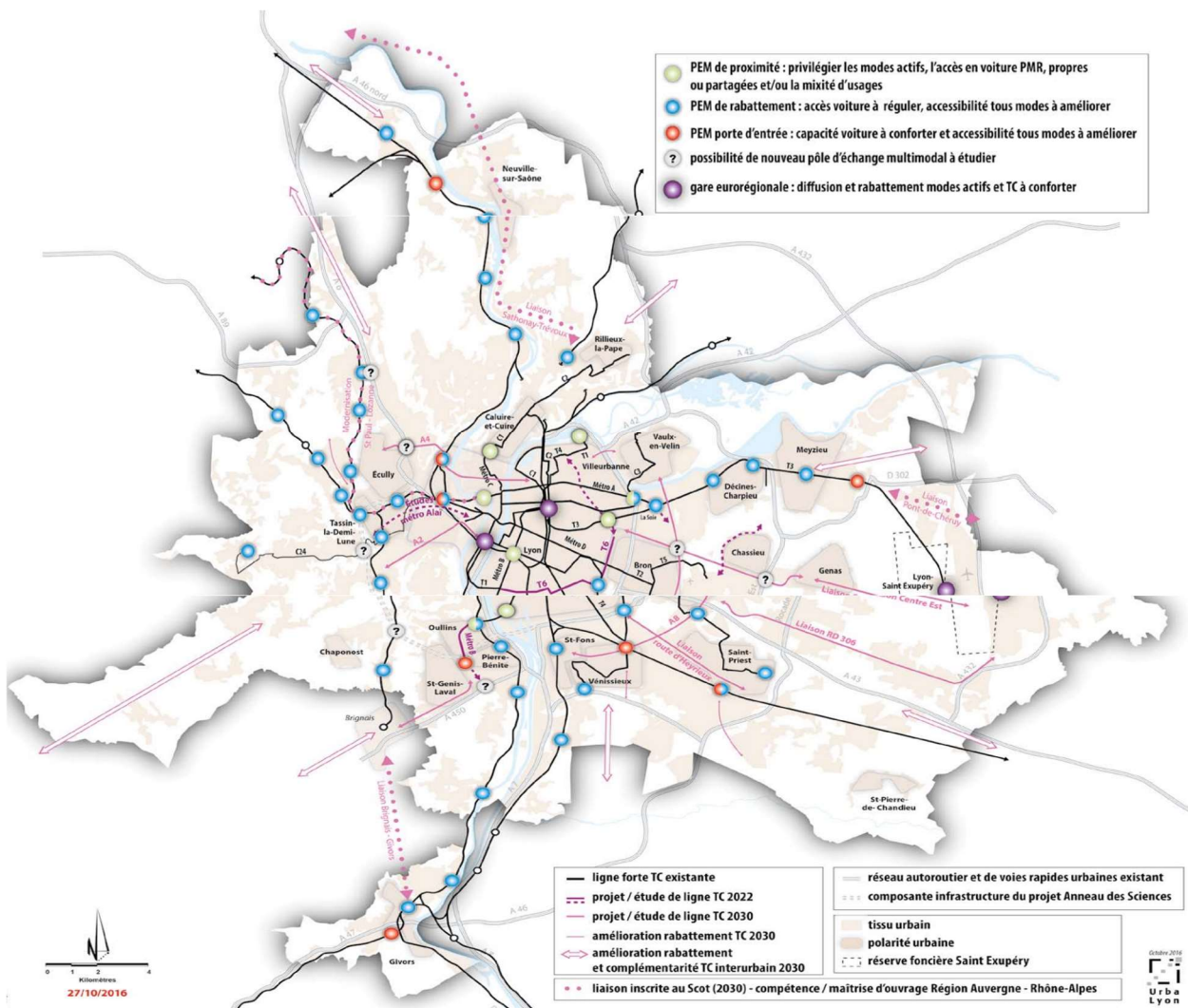
- **La compréhension que l'ennemi n'est pas la voiture**, il y aura toujours des voyageurs qui seront dans la nécessité d'utiliser un véhicule personnel (artisans par exemple). Réduire le nombre de véhicules qui pourraient ne pas emprunter les voies contraintes de circulation passe par un accès facilité à des transports efficaces et à l'existence de parkings relais. C'est donc à une campagne de séduction des automobilistes à laquelle il faut se livrer, avec de vrais arguments opérationnels.
- **Un changement de comportement et un effort de la part de la population** qui doit comprendre qu'il peut être plus efficace, dans certains cas, de partir à contre-sens de sa destination pour rejoindre un transport performant (sûr, rapide, fréquent). Cette évolution ne pourra se faire qu'à l'épreuve de la démonstration de l'efficacité du dispositif de transports interconnectés mis en place.
- **La capacité de l'exploitant** à s'accorder avec toutes les parties prenantes (Département, région...) pour **la constitution d'un réseau réellement interconnecté** répondant aux contraintes de souplesse et de rapidité en adaptant ses propres moyens et son offre.

Finalement, après toutes les démarches, et études engagées à grands frais pour un projet de télécabine abandonné au moment nous nous finalisons cette synthèse, la frustration est d'autant plus grande que les principes que nous nous sommes efforcés de poser avec nos propres moyens se trouvent avoir déjà fait l'objet d'une réflexion approfondie.

Pour l'élaboration de son plan de mobilité à l'échéance 2040, c'est au Sytral qu'il appartient d'intégrer les conclusions de nos travaux, de reprendre et mettre en œuvre les éléments qu'il a lui-même énoncés dans le PDU (2017-2030) :

« Le système multimodal des déplacements proposé par le PDU repose sur une stratégie de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs. Elle vise à offrir des conditions optimales de rabattement et de diffusion sur/depus ces réseaux afin d'inciter à un moindre usage de la voiture solo. Cette stratégie multimodale doit contribuer à l'attractivité et à la fluidité de la chaîne de déplacement, en apportant simplicité et lisibilité pour les usagers. C'est en particulier dans l'aménagement, le fonctionnement et la gestion courante des pôles d'échanges, lieux-clés de l'intermodalité, que cette stratégie multimodale devra se décliner. »

Principe de typologie des pôles d'échanges multimodaux de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030

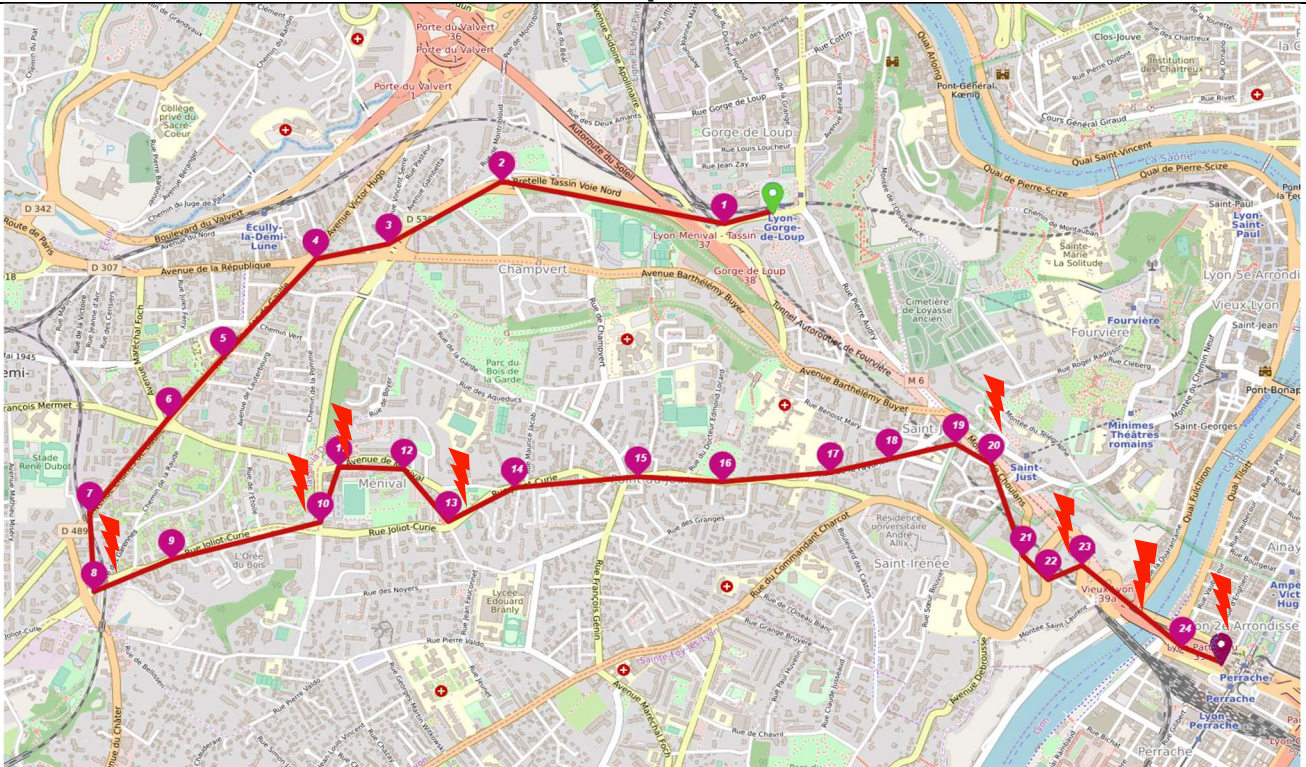


Annexes Bus

- 1- La colline de Lyon 5 à Sainte-Foy-lès-Lyon (zone verte sur la carte) P 29
- 2- La Mulatière, entre pentes et Saône (zones rose, verte et bleue sur la carte) P 37
- 3- Oullins, porte sud de Lyon (zones bleue et jaune sur la carte) P 43
- 4- Le Carrefour d'Alaï, Brindas / Craponne / Marcy L'étoile / Tassin-La Demi-Lune P 49
(zones mauve et bleue sur la carte)

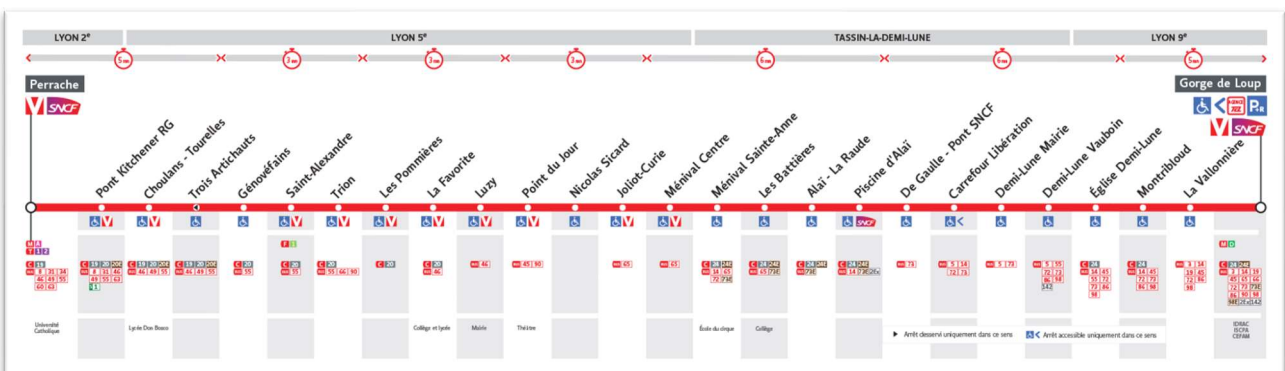
1- La colline (de Lyon 5 à Sainte-Foy-lès-Lyon), bien desservie mais submergée par les flux de transit du grand Ouest (Zone verte sur la carte)

Bus C21 – 26 stations, 8 points durs sur le secteur



(Source TCL)

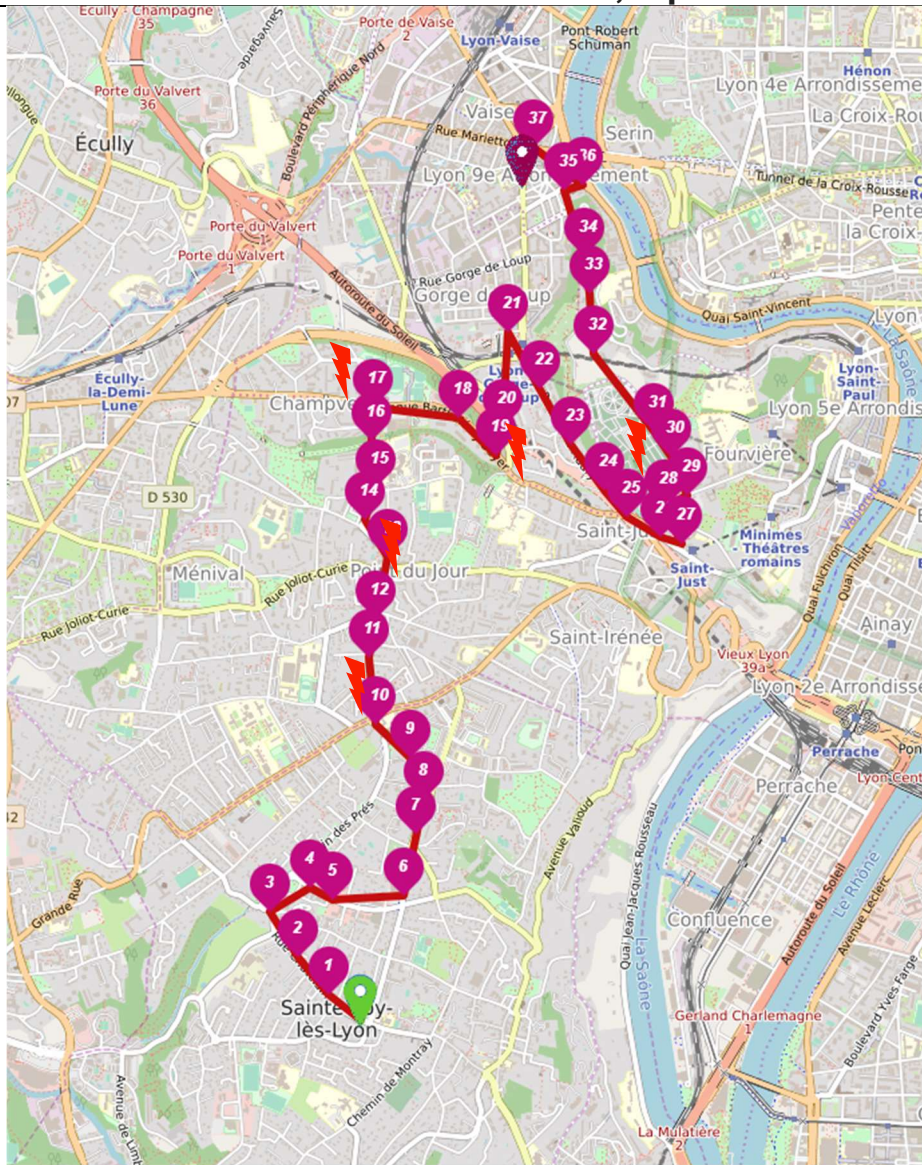
La ligne de bus **C21** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 9ème arrondissement et Lyon 2ème arrondissement. La station de départ **Gorge de Loup** se situe à l'adresse Lyon 9ème arrondissement (69009) et la station d'arrivée **Perrache** est localisée à l'adresse Trémie n° 3 Lyon 2ème arrondissement (69002). **Les arrêts desservis par le bus C21 sont au nombre de 26 implantés dans les 4 communes** : Lyon 9ème arrondissement, Tassin-la-Demi-Lune, Lyon 5ème arrondissement, et Lyon 2ème arrondissement.



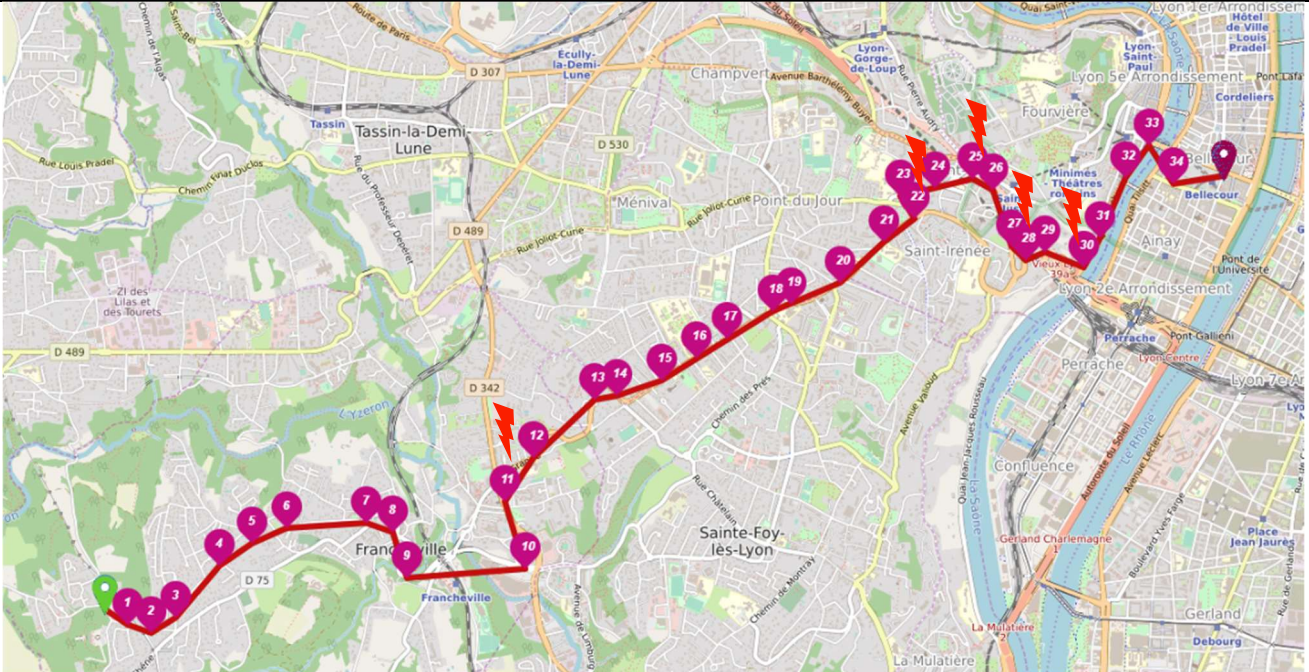
Bus 90- 39 stations, 5 points durs sur le secteur

(Source TCL)

La ligne de bus **90** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes et Lyon 9ème arrondissement. La station de départ **Ste Foy Chatelain** se situe à l'adresse () et la station d'arrivée **Valmy - Place Ferber** est localisée à l'adresse Rue du Sergent Michel Berthet Lyon 9ème arrondissement (69009). **Les arrêts desservis par le bus 90 sont au nombre de 39 implantés dans les 3 communes** : Sainte-Foy-lès-Lyon, Lyon 5ème arrondissement, et Lyon 9ème arrondissement.

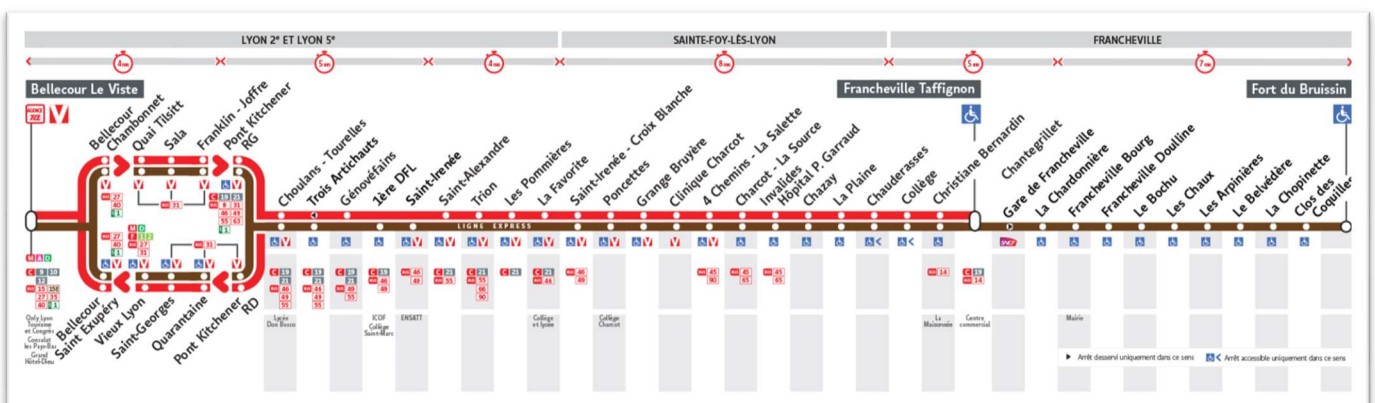


Bus C20 – 36 stations, 5 points durs sur le secteur

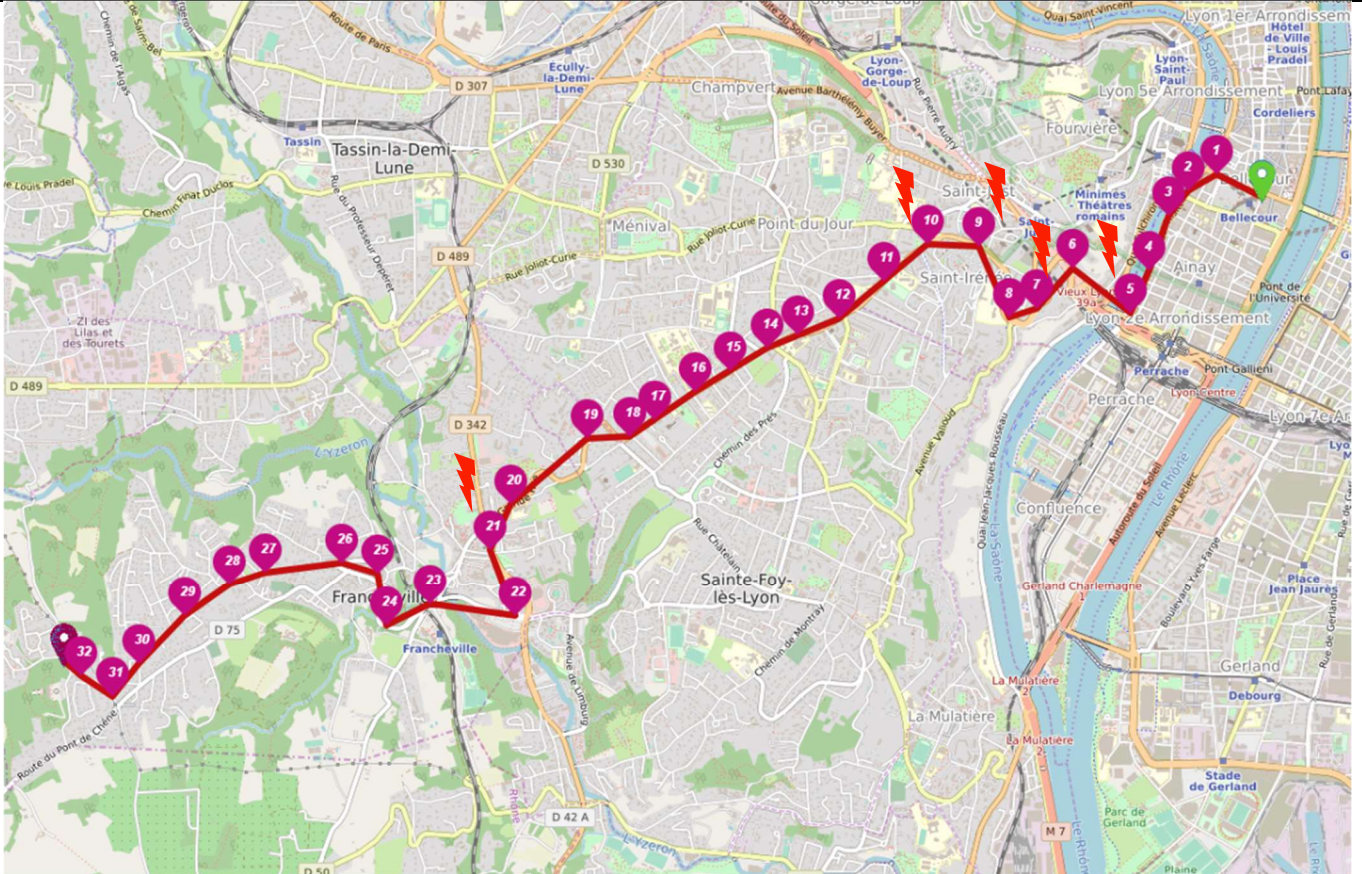


(Source TCL)

La ligne de bus **c20** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Francheville et Lyon 2ème arrondissement. La station de départ **Fort du Bruissin** se situe à l'adresse Chemin du Fort Francheville (69340) et la station d'arrivée **Bellecour Le Viste** est localisée à l'adresse Lyon 2ème arrondissement (69002). **Les arrêts desservis par le bus c20 sont au nombre de 36 implantés dans les 3 communes** : Francheville, Lyon 5ème arrondissement, et Lyon 2ème arrondissement.

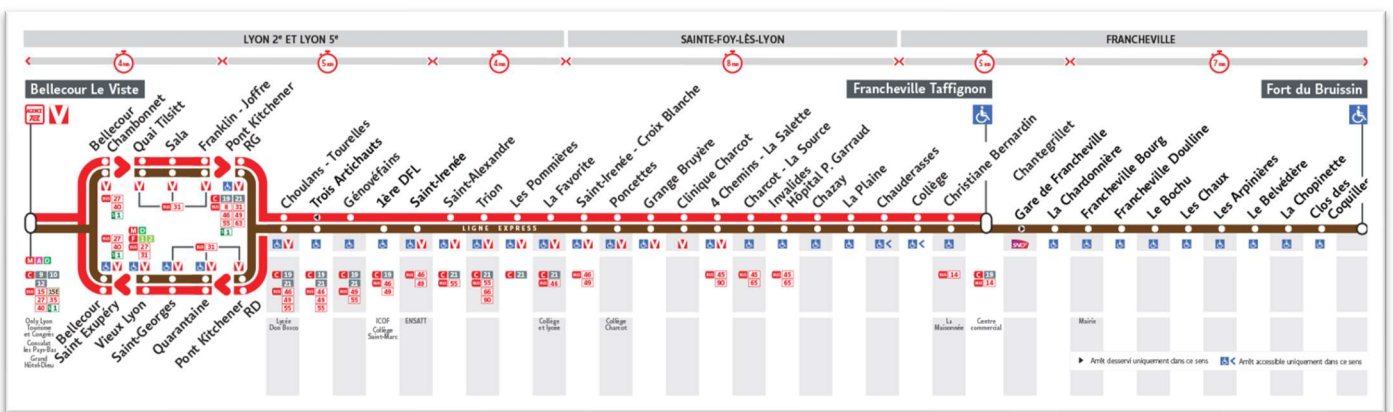


Bus C20 E – 34 stations, 5 points durs sur le secteur



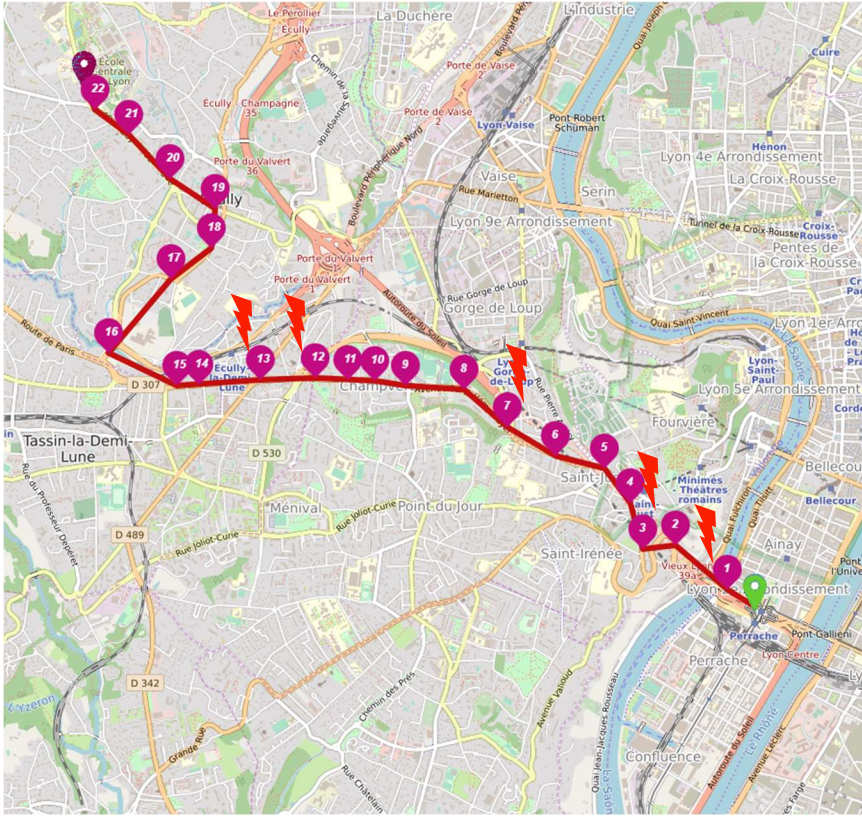
(Source TCL)

La ligne de bus **C20E** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Francheville. La station de départ **Bellecour Le Viste** se situe à l'adresse Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Fort du Bruissin** est localisée à l'adresse Chemin du Fort Francheville (69340). **Les arrêts desservis par le bus C20E sont au nombre de 34 implantés dans les 3 communes** : Lyon 2ème arrondissement, Lyon 5ème arrondissement, et Francheville.

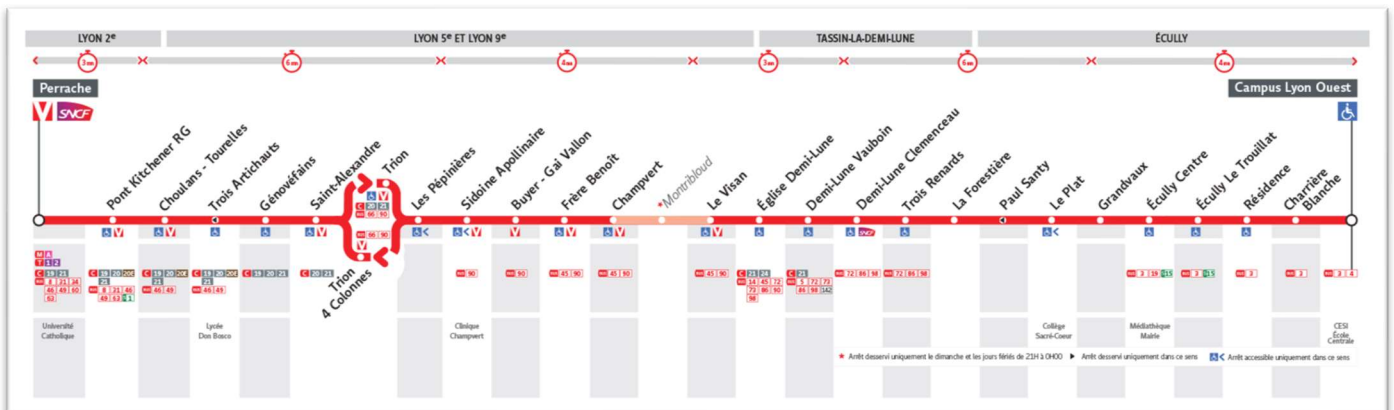


Bus 55 – 24 stations, 5 points durs ⚡ sur le secteur

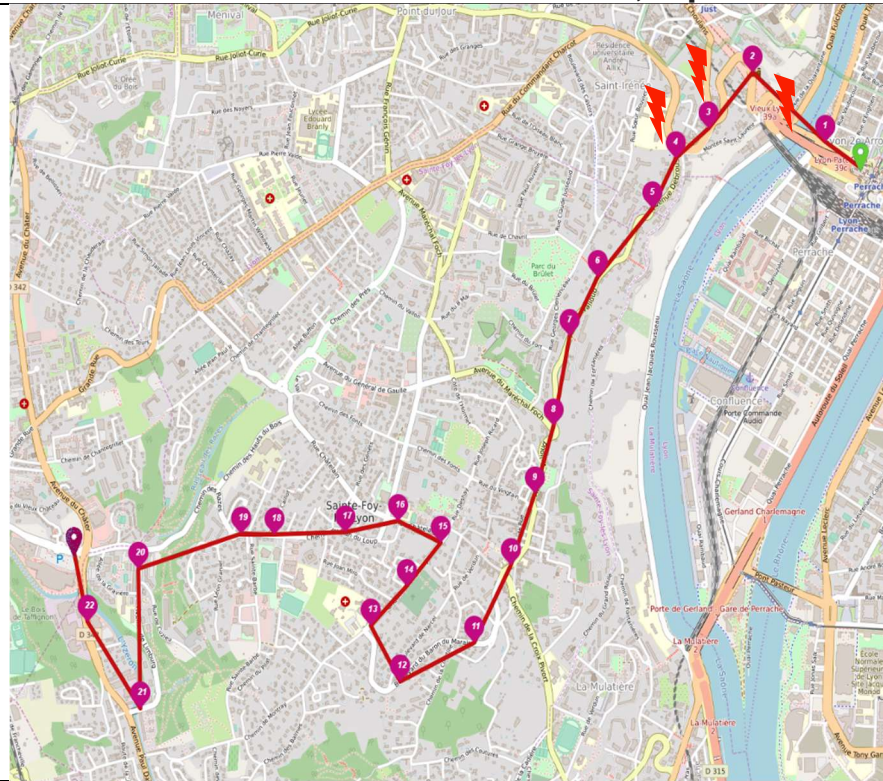
(Source TCL)



La ligne de bus **55** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Écully. La station de départ **Perrache** se situe à l'adresse Trémie n° 3 Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Campus Lyon Ouest** est localisée à l'adresse Avenue Guy de Collongue Écully (69130). **Les arrêts desservis par le bus 55 sont au nombre de 24 implantés dans les 5 communes** : Lyon 2ème arrondissement, Lyon 5ème arrondissement, Lyon 9ème arrondissement, Tassin-la-Demi-Lune, et Écully.

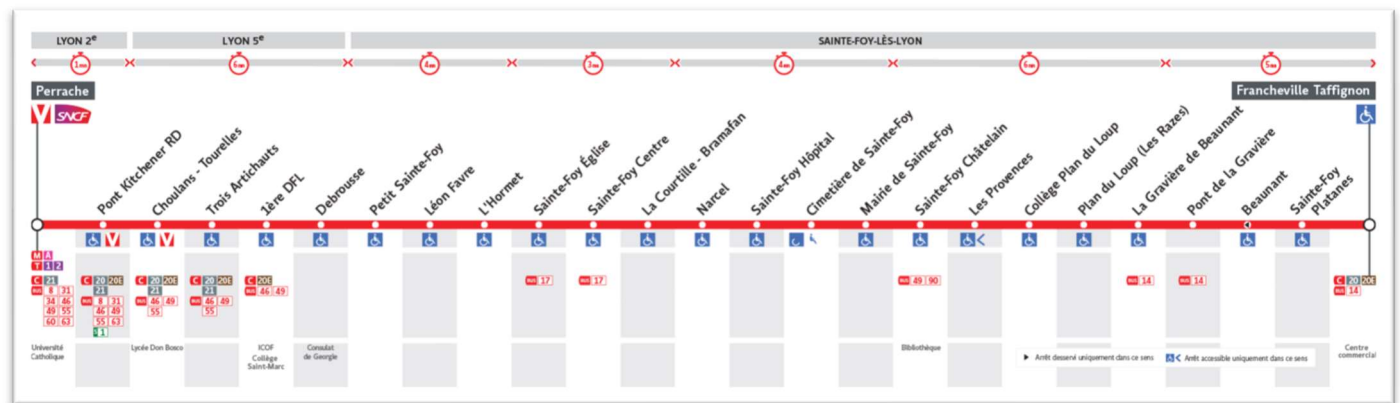


Bus C19- 25 stations, 3 points durs sur le secteur

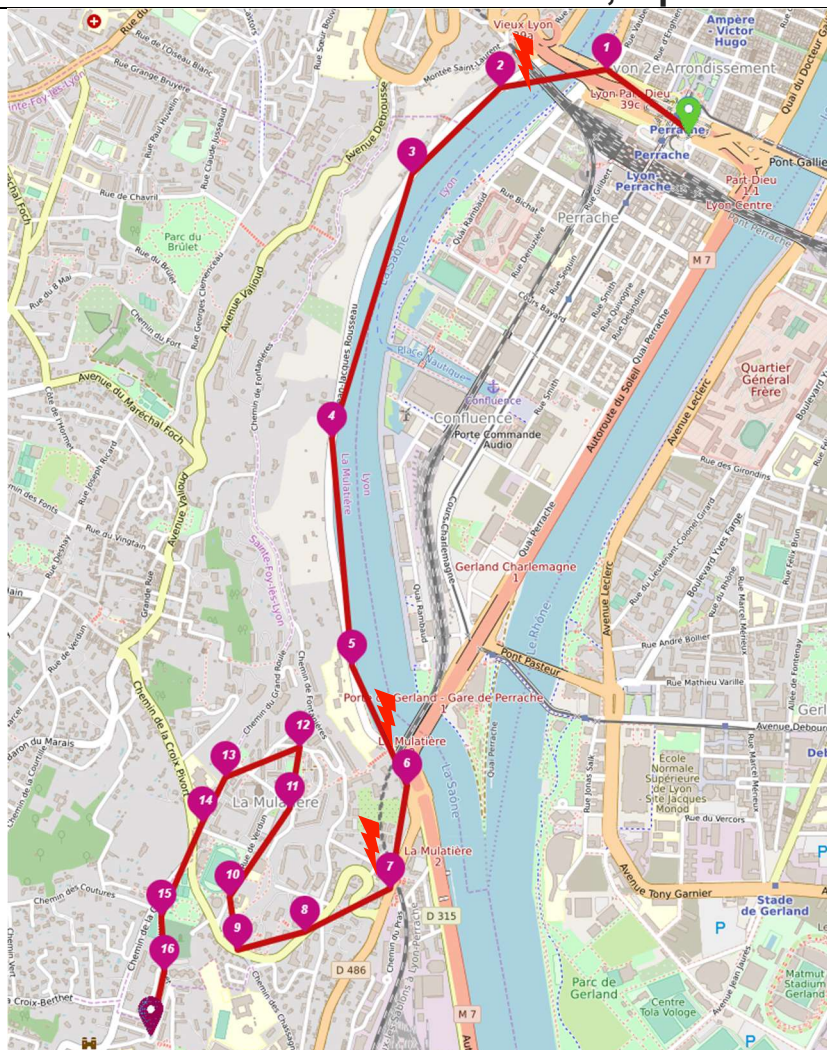


(Source TCL)

La ligne de bus **C19** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Francheville. La station de départ **Perrache** se situe à l'adresse Trémie n° 3 Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Francheville Taffignon** est localisée à l'adresse Avenue de Taffignon Francheville (69340). **Les arrêts desservis par le bus c19 sont au nombre de 25 implantés dans les 4 communes :** Lyon 2ème arrondissement, Lyon 5ème arrondissement, Sainte-Foy-lès-Lyon, et Francheville.



Bus 8- 18 stations, 3 points durs sur le secteur

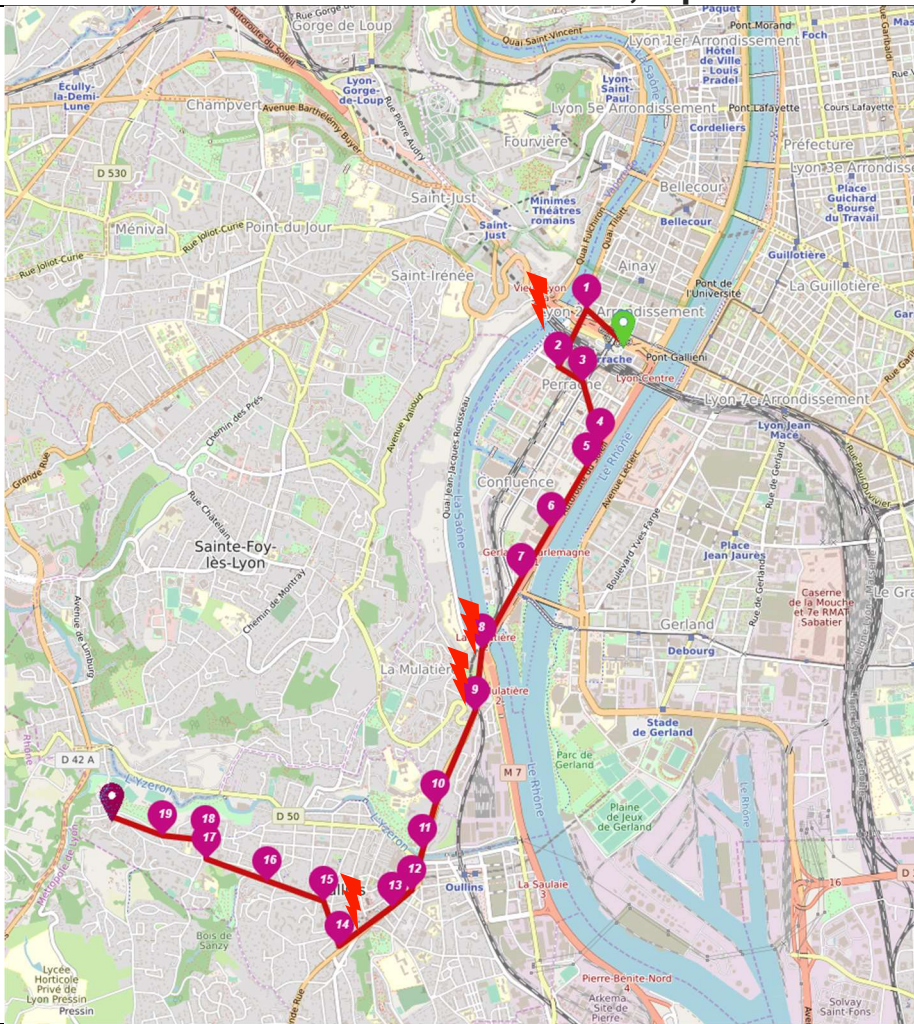


(Source TCL)

La ligne de bus **8** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Oullins. La station de départ **Perrache** se situe à l'adresse Trémie n° 3 Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Oullins Clément Desormes** est localisée à l'adresse Oullins (69600). **Les arrêts desservis par le bus 8 sont au nombre de 18 implantés dans les 4 communes :** Lyon 2ème arrondissement, Lyon 5ème arrondissement, La Mulatière, et Oullins..

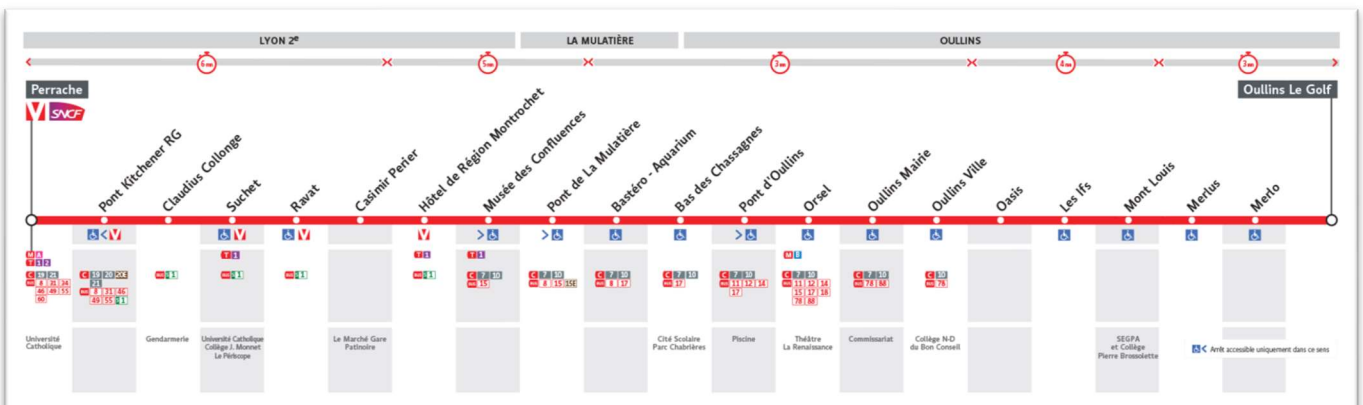


Bus 63- 21 stations, 4 points durs sur le secteur

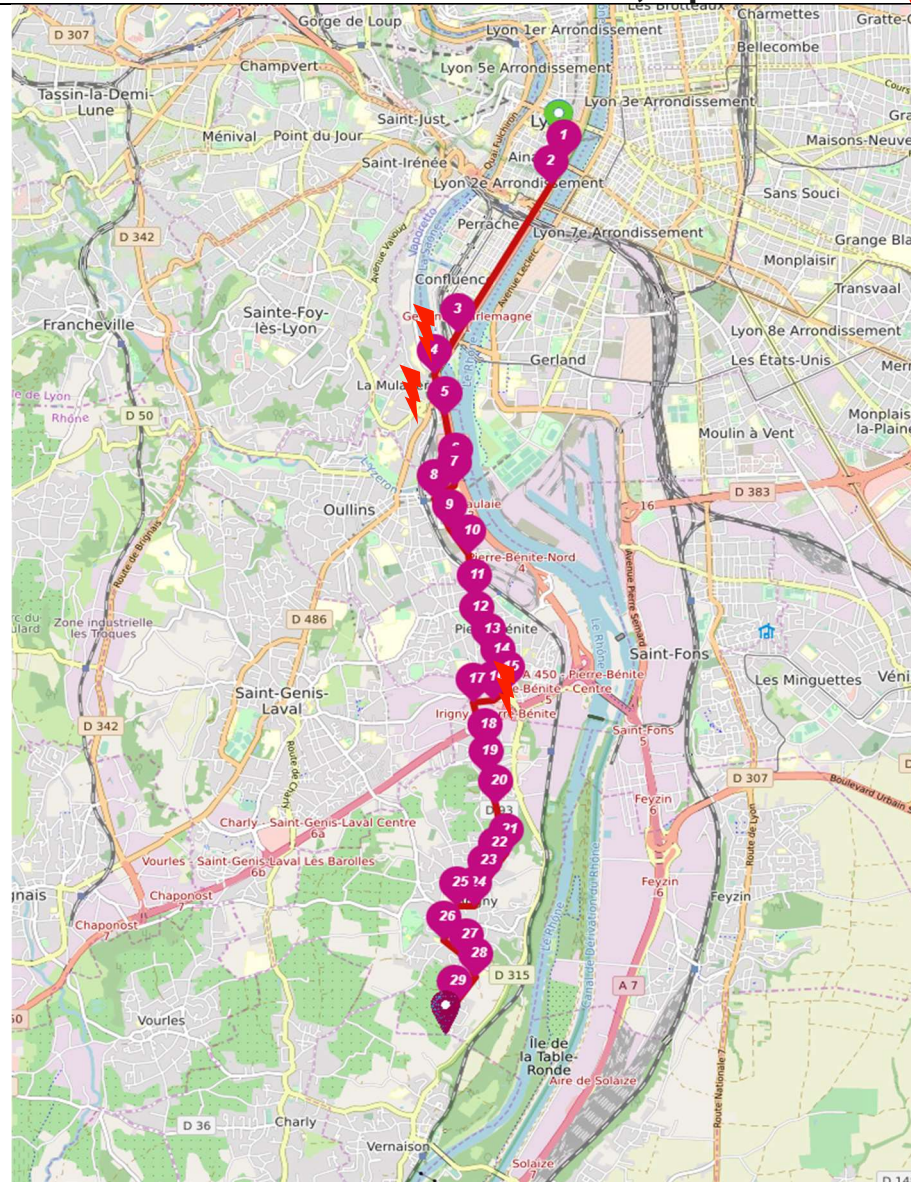


(Source TCL)

La ligne de bus **63** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Oullins. La station de départ **Perrache** se situe à l'adresse Trémie n° 3 Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Oullins Le Golf** est localisée à l'adresse Rue Salvador Allende Oullins (69600). **Les arrêts desservis par le bus 63 sont au nombre de 21 implantés dans les 3 communes** : Lyon 2ème arrondissement, La Mulatière, et Oullins.

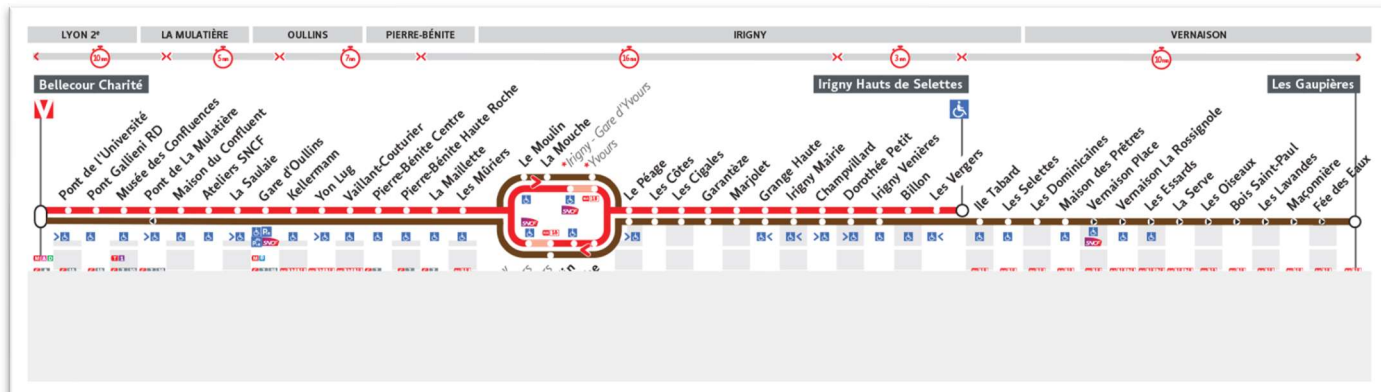


Bus 15- 31 stations, 3 points durs sur le secteur

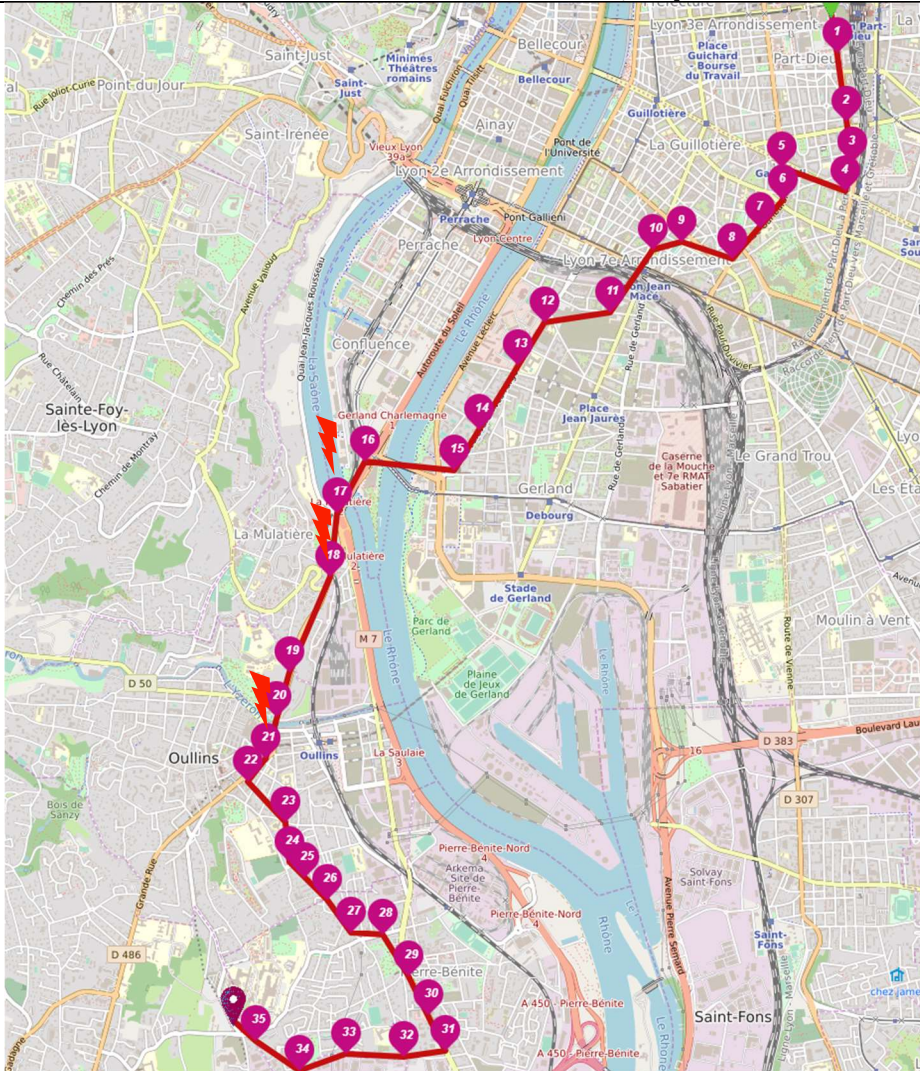


(Source TCL)

La ligne de bus **15** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Irigny. La station de départ **Bellecour Charité** se situe à l'adresse Rue de la Charité Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Irigny Hauts de Selettes** est localisée à l'adresse Chemin des Hauts de Celette Irigny (69540). **Les arrêts desservis par le bus 15 sont au nombre de 31 implantés dans les 5 communes** : Lyon 2ème arrondissement, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite, et Irigny.



Bus C7- 37stations, 3 points durs sur le secteur

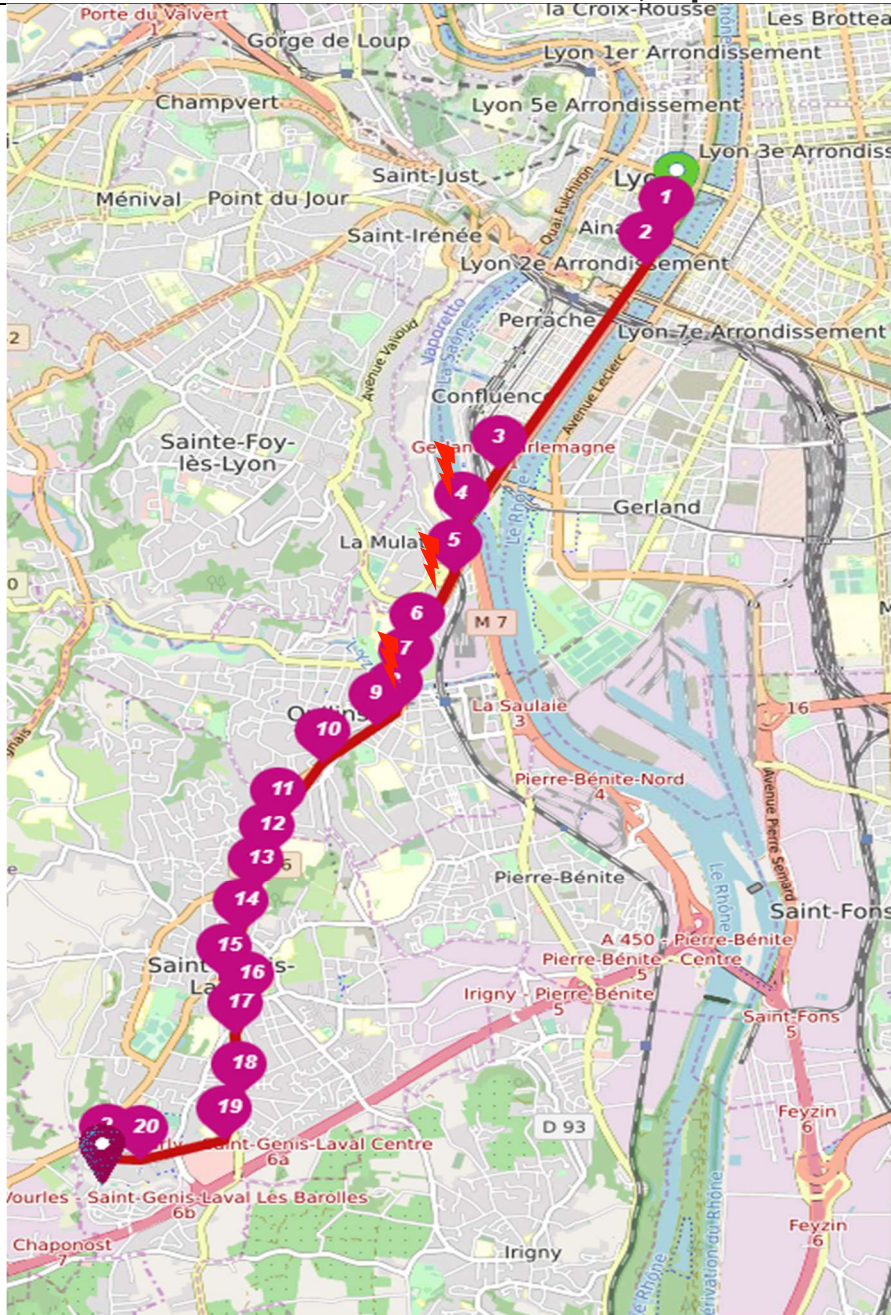


(Source TCL)

La ligne de bus **c7** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 3ème arrondissement et Saint-Genis-Laval. La station de départ **Gare Part-Dieu Vivier Merle** se situe à l'adresse Boulevard Vivier-Merle Lyon 3ème arrondissement (69003) et la station d'arrivée **Hôpital Lyon Sud** est localisée à l'adresse Chemin du Petit Revoyet Saint-Genis-Laval (69230). **Les arrêts desservis par le bus c7 sont au nombre de 37 implantés dans les 7 communes** : Lyon 3ème arrondissement, Lyon 7ème arrondissement, Lyon 2ème arrondissement, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite, et Saint-Genis-Laval.



Bus C10- 23 stations, 3 points durs sur le secteur



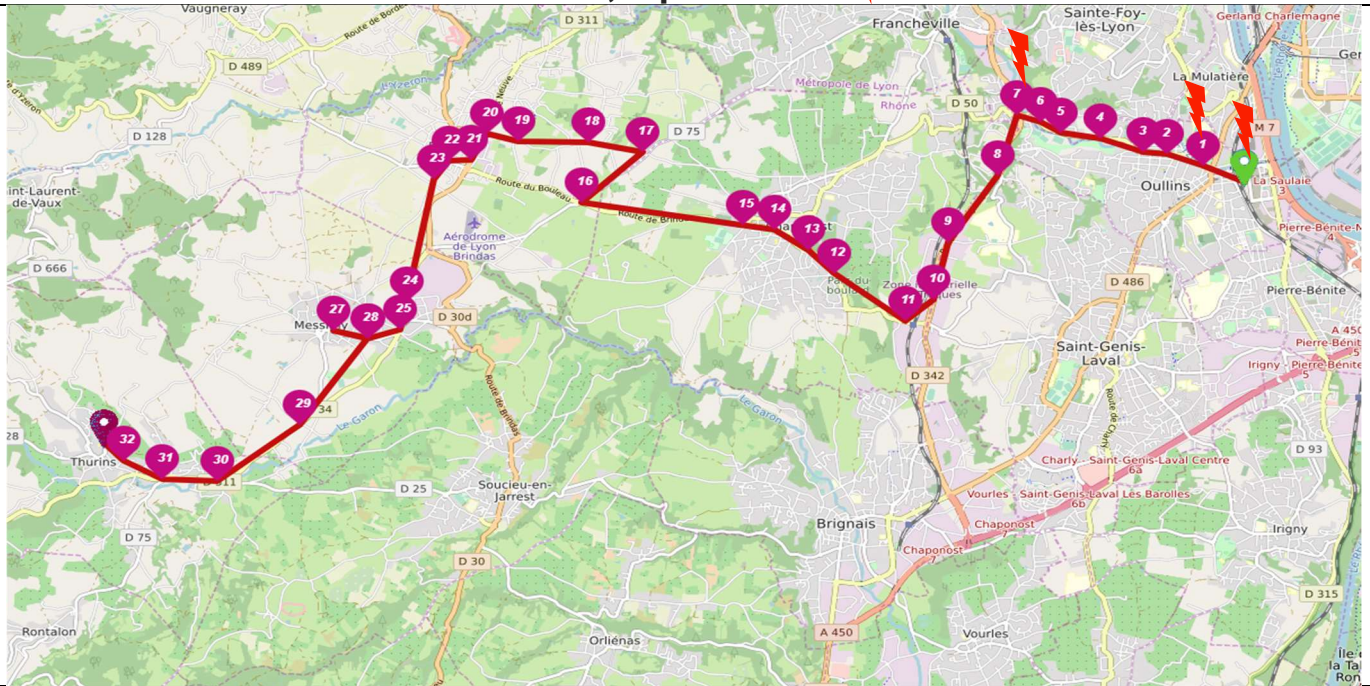
(Source TCL)

La ligne de bus **c10** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 2ème arrondissement et Saint-Genis-Laval. La station de départ **Bellecour A. Poncet** se situe à l'adresse Place Antonin Poncet Lyon 2ème arrondissement (69002) et la station d'arrivée **Saint-Genis Barolles** est localisée à l'adresse Saint-Genis-Laval (69230). **Les arrêts desservis par le bus c10 sont au nombre de 23 implantés dans les 4 communes** : Lyon 2ème arrondissement, La Mulatière, Oullins, et Saint-Genis-Laval.



3- Oullins, porte sud de Lyon (zones bleue et jaune sur la carte)

Bus 11 – 34 stations, 3 points durs sur le secteur

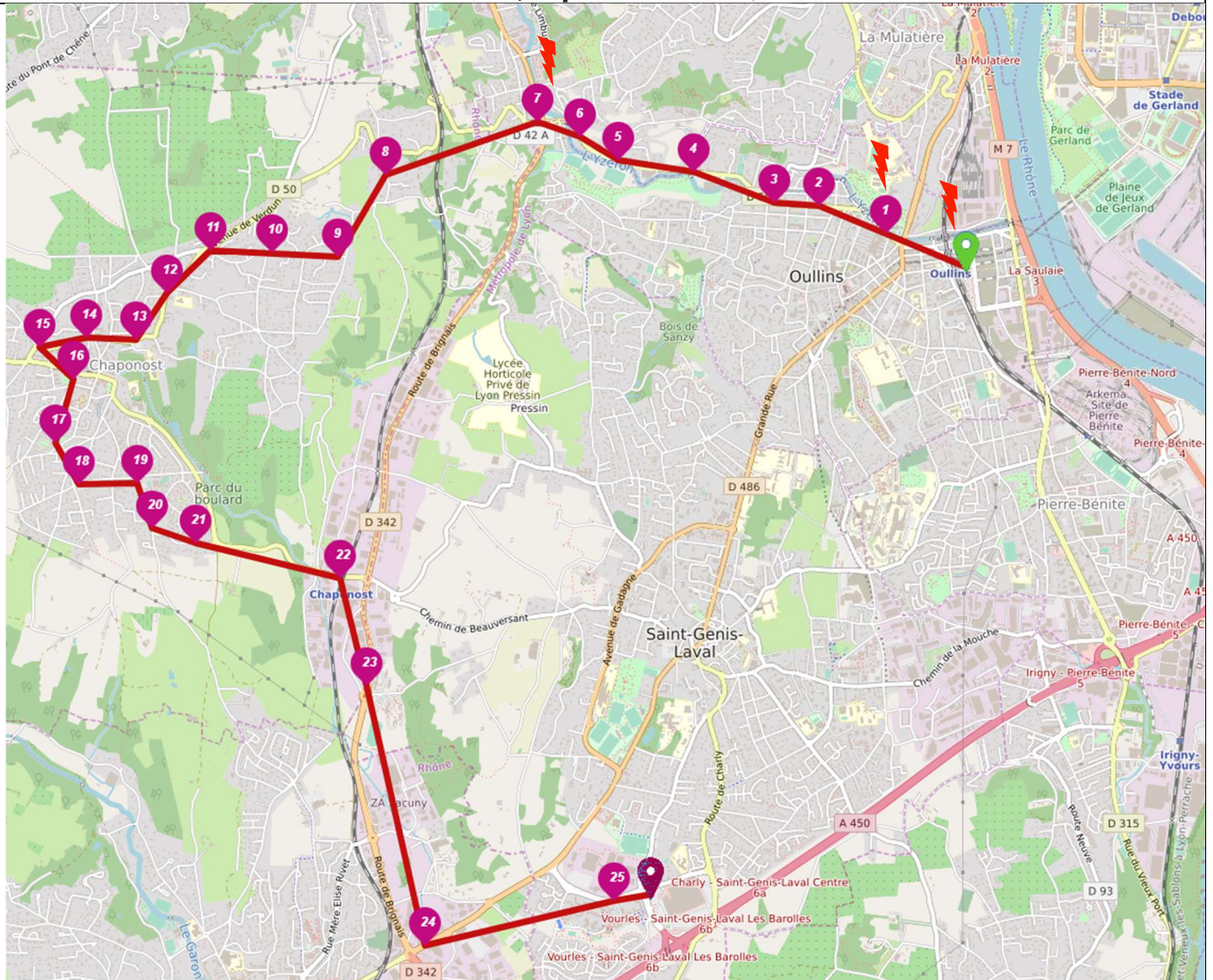


(Source TCL)

La ligne de bus **11** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Oullins et Yzeron. La station de départ **Gare d'Oullins** se situe à l'adresse Oullins (69600) et la station d'arrivée **Thurins Mairie** est localisée à l'adresse Rue du 19 Mars 1962 Yzeron (69510). **Les arrêts desservis par le bus 11 sont au nombre de 34 implantés dans les 5 communes** : Oullins, Saint-Genis-Laval, Chaponost, Brindas, et Yzeron.



Bus 12 – 27 stations, 3 points durs sur le secteur

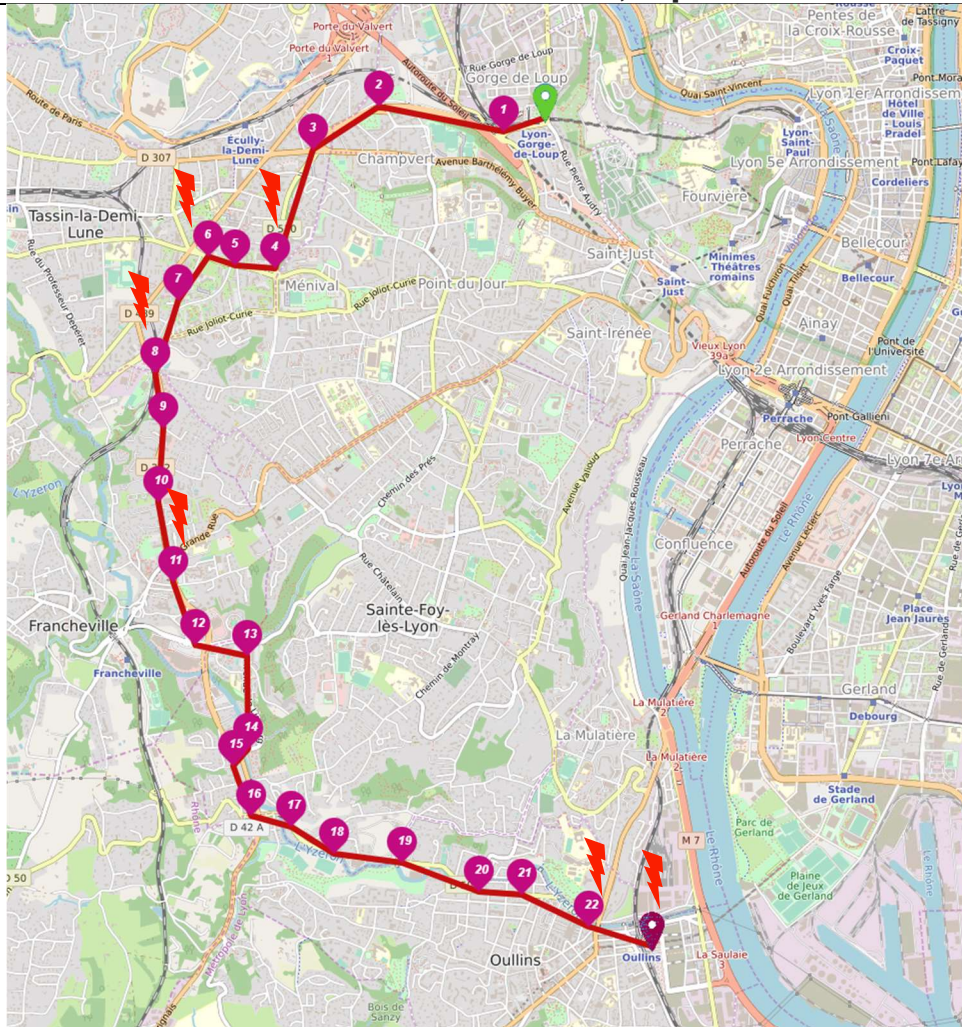


(Source TCL)

La ligne de bus **12** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Oullins et Saint-Genis-Laval. La station de départ **Gare d'Oullins** se situe à l'adresse Oullins (69600) et la station d'arrivée **St-Genis 2** est localisée à l'adresse Avenue Charles de Gaulle Saint-Genis-Laval (69230). **Les arrêts desservis par le bus 12 sont au nombre de 27 implantés dans les 4 communes** : Oullins, Chaponost, Orléans, et Saint-Genis-Laval.



Bus 14- 24 stations, 6 points durs sur le secteur

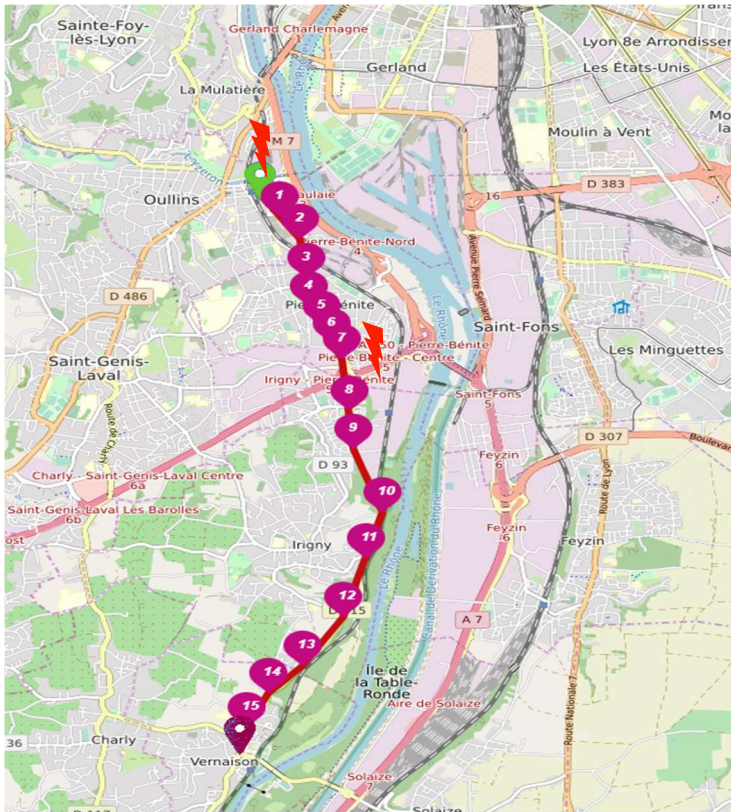


(Source TCL)

La ligne de bus **14** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 9ème arrondissement et Oullins. La station de départ **Gorge de Loup** se situe à l'adresse Lyon 9ème arrondissement (69009) et la station d'arrivée **Gare d'Oullins** est localisée à l'adresse Oullins (69600). **Les arrêts desservis par le bus 14 sont au nombre de 24 implantés dans les 6 communes** : Lyon 9ème arrondissement, Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Lyon 5ème arrondissement, Sainte-Foy-lès-Lyon, et Oullins.

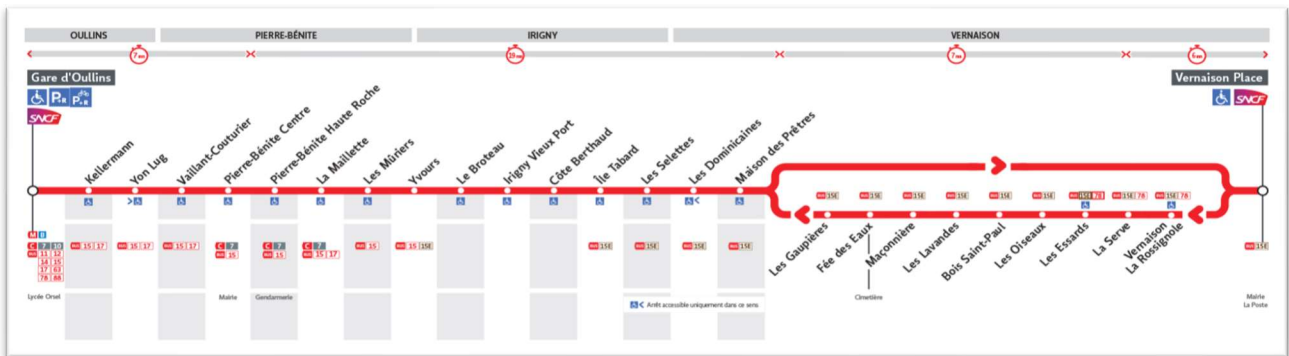


Bus 18- 26 stations, 2 points durs sur le secteur

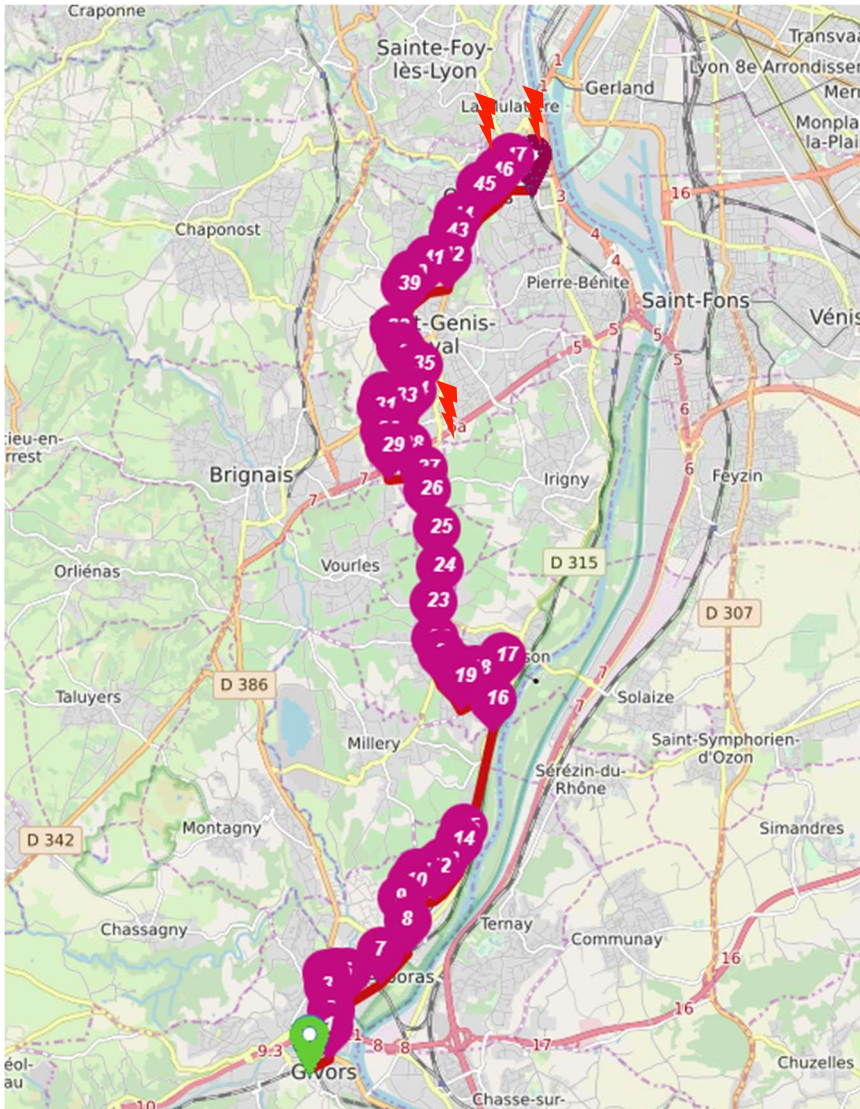


(Source TCL)

La ligne de bus **18** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Oullins et Millery. La station de départ **Gare d'Oullins** se situe à l'adresse Oullins (69600) et la station d'arrivée **Vernaison Place** est localisée à l'adresse Route de Lyon Millery (69390). **Les arrêts desservis par le bus 18 sont au nombre de 26 implantés dans les 4 communes :** Oullins, Pierre-Bénite, Irigny, et Millery.

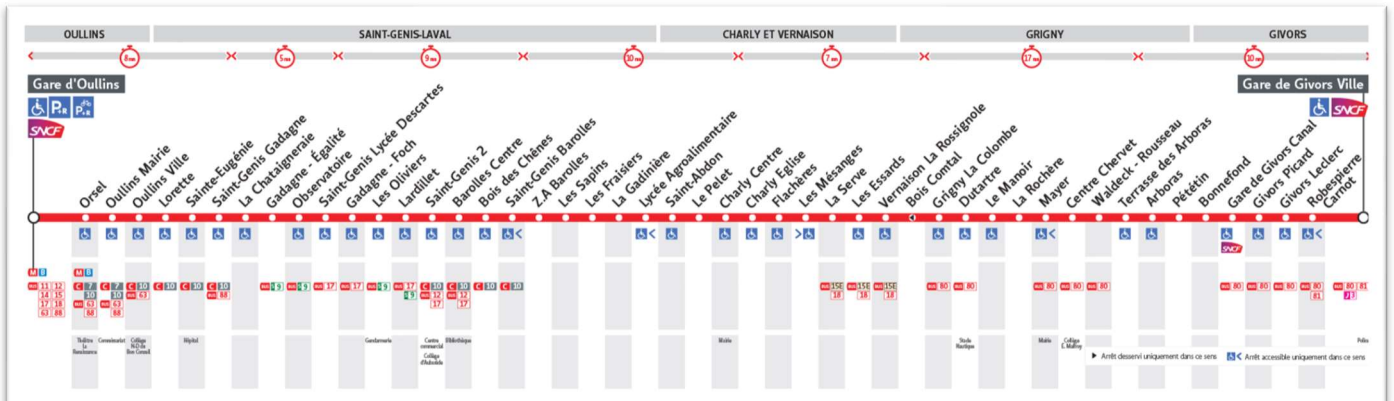


Bus 78- 49 stations, 3 points durs sur le secteur

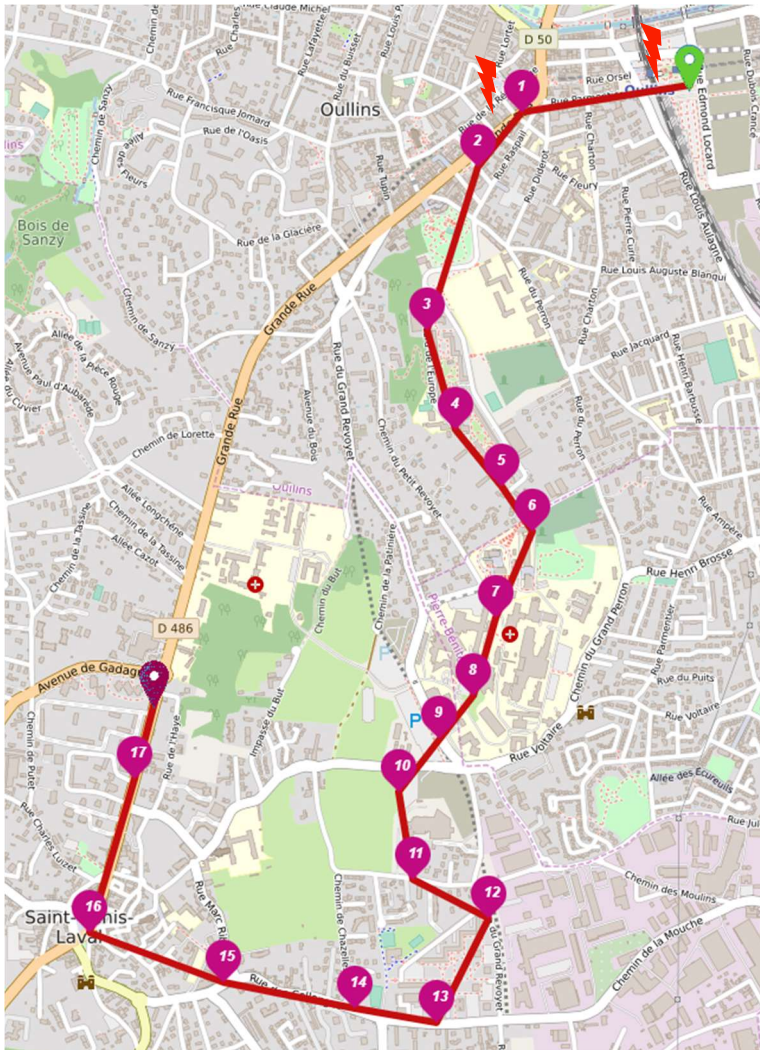


(Source TCL)

La ligne de bus **78** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Givors et Oullins. La station de départ **Gare de Givors Ville** se situe à l'adresse Rue Pierre Semard Givors (69700) et la station d'arrivée **Gare d'Oullins** est localisée à l'adresse Oullins (69600). **Les arrêts desservis par le bus 78 sont au nombre de 49 implantés dans 5 communes** : Givors, Grigny, Millery, Saint-Genis-Laval, et Oullins.

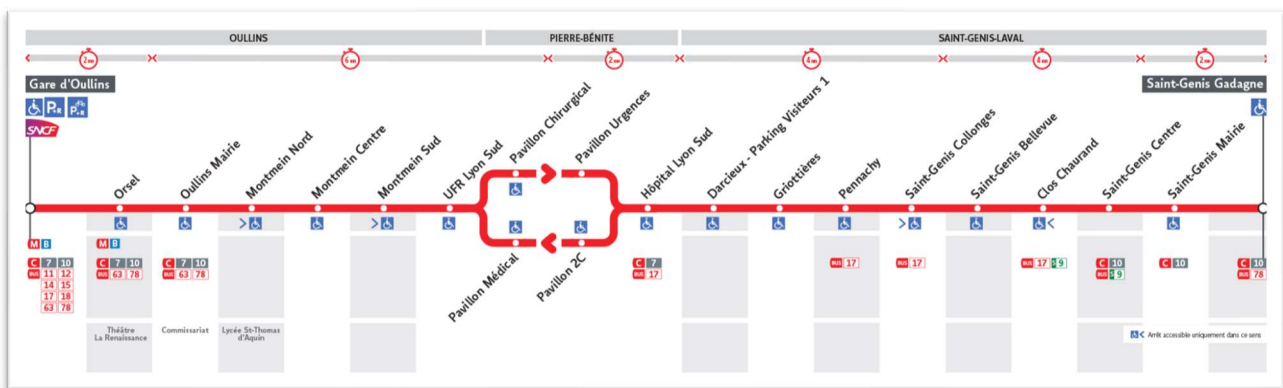


Bus 88- 19 stations, 2 points durs sur le secteur



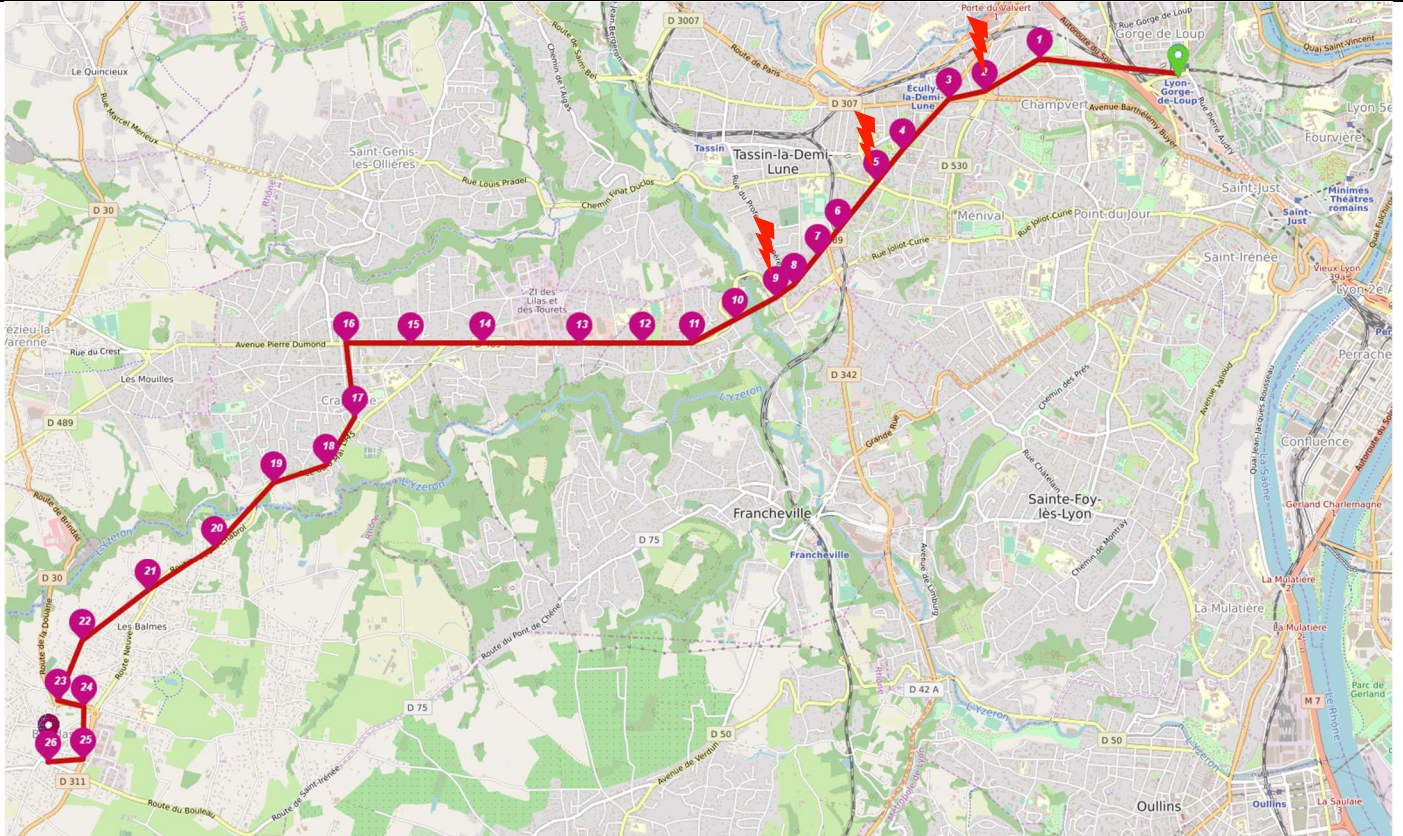
(Source TCL)

La ligne de bus **88** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Oullins et Saint-Genis-Laval. La station de départ **Gare d'Oullins** se situe à l'adresse Oullins (69600) et la station d'arrivée **St Genis Gadagne** est localisée à l'adresse Avenue Georges Clemenceau Saint-Genis-Laval (69230). **Les arrêts desservis par le bus 88 sont au nombre de 19 implantés dans les 2 communes** : Oullins et Saint-Genis-Laval..



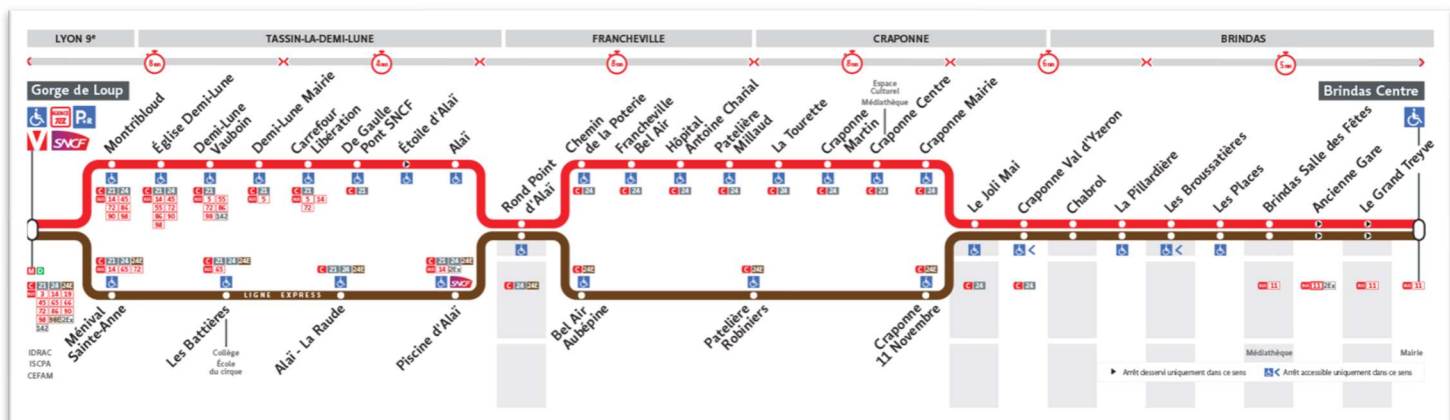
4- Le Carrefour d'Alaï, Brindas / Craponne / Marcy L'étoile / Tassin-La Demi-Lune (Zones Mauve et Bleue sur la carte)

Bus 73 – 28 stations, 3 points durs sur le secteur

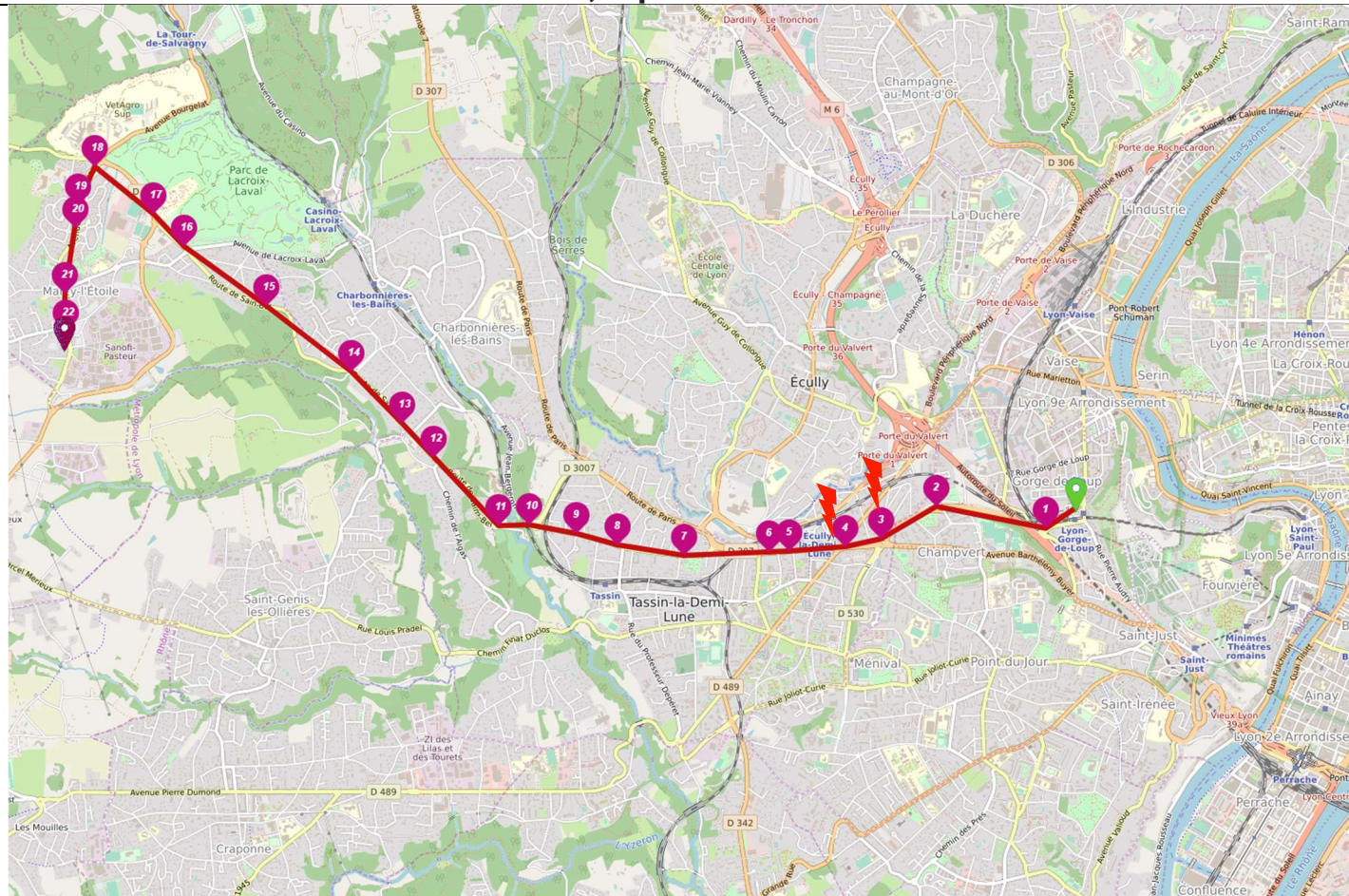


(Source TCL)

La ligne de bus **73** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 9ème arrondissement et Brindas. La station de départ **Gorge de Loup** se situe à l'adresse Lyon 9ème arrondissement (69009) et la station d'arrivée **Brindas Centre** est localisée à l'adresse Brindas (69126). **Les arrêts desservis par le bus 73 sont au nombre de 28 implantés dans les 5 communes** : Lyon 9ème arrondissement, Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Pollionnay, et Brindas.



Bus 98 – 24 stations, 2 points durs sur le secteur

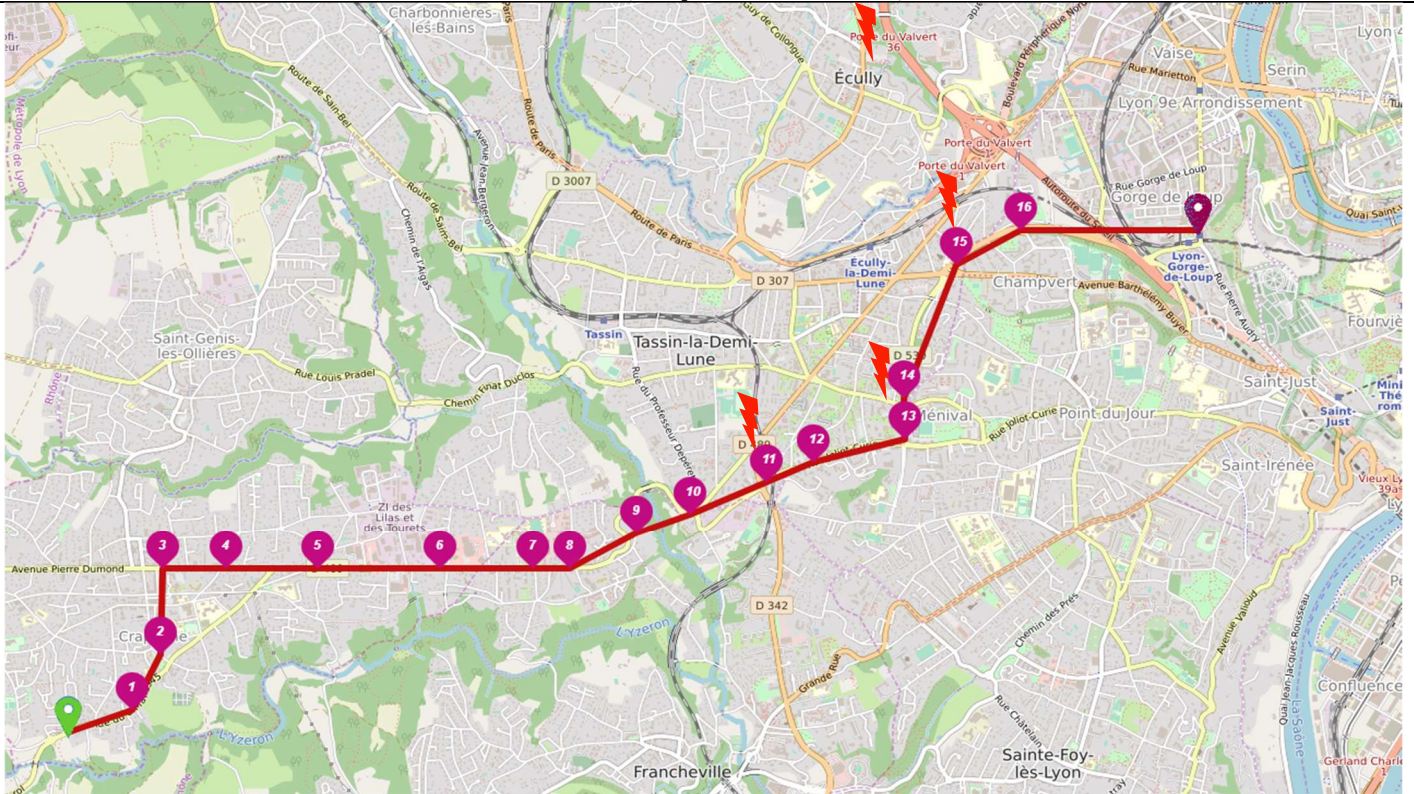


(Source TCL)

La ligne de bus **98** est une des lignes du réseau Transports en Commun Lyonnais (TCL) reliant les 2 communes Lyon 9ème arrondissement et Marcy-l'Étoile. La station de départ **Gorge de Loup** se situe à l'adresse Lyon 9ème arrondissement (69009) et la station d'arrivée **Marcy Campus Sanofi** est localisée à l'adresse Avenue Marcel Mérieux Marcy-l'Étoile (69280). **Les arrêts desservis par le bus 98 sont au nombre de 24 implantés dans les 4 communes** : Lyon 9ème arrondissement, Tassin-la-Demi-Lune, Charbonnières-les-Bains, et Marcy-l'Étoile.

	LYON 9 ^e										TASSIN-LA-DEMI-LUNE						MARCY L'ÉTOILE								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Gorge de Loup																									
La Vallonnière																									
Montrébilloud																									
Église Demi-Lune																									
Demi-Lune Vauboin																									
Demi-Lune Clemenceau																									
Trois Remards																									
Tassin Centre Social																									
Barailillon																									
Stade du Saune																									
Lycée Blaise Pascal																									
Les Conpeltots																									
L'Aigas																									
Chante Ruisseau																									
Grandes Broières																									
Bois de l'Étoile																									
Parc de Lacroix-Laval																									
Campus de l'Étoile																									
Blomérieux																									
Marcy /NTEPP																									
École Vétérinaire																									
Marcy Sources																									
Marcy Verrières																									
BiolMérieux																									
Marcy l'Étoile																									
Marcy l'Orme																									

Bus C24 – 23 stations, 3 points durs sur le secteur



(Source TCL)

La ligne C24 est une ligne de bus majeure à Lyon offrant un service renforcé d'un niveau supérieur assurant la desserte locale au sein de la commune **Pollionnay** entre la station **Craponne Val d'Yzeron** située Rue du 8 Mai 1945 (69290) et la station **Gymnase E.Catalon** située à l'adresse Route du Col de la Luère (69290). **Les arrêts desservis par le bus C24 sont au nombre de 23 implantés dans les 5 communes** : Pollionnay, Francheville, Tassin-la-Demi-Lune, Lyon 5ème arrondissement, et Lyon 9ème arrondissement.

