

CONSULTATION

M  
MÉTRO

## Synthèse de l'atelier Ligne B

4 octobre 2021 – Salle des fêtes de Caluire-et-Cuire

Dans le cadre de la consultation sur le développement du réseau de métro, un atelier sur le projet de prolongement de la ligne B s'est déroulé le 4 octobre, de 18h30 à 21h, à la salle des fêtes de Caluire-et-Cuire en présence de **Jean-Charles Kohlhaas**, Vice-Président de la Métropole et du SYTRAL. **Emilie Burquier** du bureau d'études SETEC a présenté le diagnostic du territoire.

Cet atelier a rassemblé une **soixantaine de participants**, dont 16 élus, dont 4 conseillers métropolitains et les maires de Caluire, Rillieux-la-Pape et de la Rochetaillée-sur-Saône. Les communes de Sathonay-Camp et de Décines étaient également représentées par un élu ou un technicien.

### REACTIONS ET PRECISIONS SUR LES HYPOTHESES ETUDIEES POUR LE PROJET

La réunion s'est ouverte sur une présentation du territoire et de l'esquisse du projet de prolongement de la ligne B. Des premières réactions ont pu être recueillies et des précisions sur les études menées ont ainsi pu être apportées.

#### - AFFIRMATION DE L'IMPORTANCE DU PROJET POUR LE TERRITOIRE DU PLATEAU NORD PAR LES MAIRES DE CALUIRE ET RILLIEUX

Les premiers échanges ont été l'occasion pour les Maires de Caluire-et-Cuire et de Rillieux-la-Pape de rappeler leur intérêt pour l'extension de la ligne B. En premières réactions, des participants ont également réagi au **coût élevé du projet** engageant des premières réflexions sur des alternatives ou des adaptations moins coûteuses détaillées en fin de synthèse.

**Philippe Cochet, Maire de Caluire**, estime que le métro sur le Plateau Nord est un impératif. Il rappelle son attachement à un véritable métro en souterrain qui permettrait de répondre aux enjeux de mobilités du territoire.

Il s'étonne que le déroulé de l'atelier prévoit de parler des « limites » du projet de métro au regard de la nécessité qu'il représente pour les villes du Plateau.

Le coût important d'un tel projet doit, par exemple, être nuancé au regard de sa durée d'amortissement sur plusieurs décennies. De la même manière, les effets sur l'augmentation des prix du foncier sont des phénomènes connus qui renvoient aussi à une dynamique globale de territoire.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** précise que l'enjeu de desserte du Plateau Nord est bien partagé. La consultation se veut ouverte et, depuis son démarrage, certains participants posent des questions sur les effets négatifs du métro, par exemple en termes de pression foncière et d'étalement urbain.

Sur la forme du métro, le débat doit également être ouvert : tous les métros ne sont pas nécessairement enterrés, comme on peut le voir en Europe ou même à Paris.

Sur les coûts, un métro a une durée de vie de 50 ans. Même si on peut la prolonger par de l'entretien, les systèmes électroniques restent à changer et représentent de gros investissement

Suivez l'actu du projet !



1

Construisons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL

**Alexandre Vincendet, Maire de Rillieux** confirme que la pression foncière existe déjà sur le Plateau et qu'elle augmente avec un accroissement de la population et des emplois. Sans métro, il apparaît difficile de répondre à ces besoins croissants de mobilité.

L'autre particularité du Plateau à prendre en compte, par rapport à d'autres territoires métropolitains, est sa situation en bordure de la côtière de l'Ain. Il en résulte un fort trafic de transit qui traverse le Plateau pour atteindre le centre de la Métropole. Au regard de l'accroissement des prix de l'immobilier dans la Métropole, ce phénomène ne peut que continuer à se développer. Là encore, sans métro sur le Plateau, il apparaît difficile de permettre à ces automobilistes de délaissé leur voiture à l'entrée du territoire pour ne pas le saturer.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** affirme que le SYTRAL et les élus sont bien conscients de ces enjeux et des liens avec la Côtière de l'Ain. Néanmoins, d'autres territoires, notamment à l'Est lyonnais, subissent des trafics de transit. Il ne s'agit pas d'opposer les territoires, l'enjeu est de regarder objectivement l'intérêt métropolitain de chaque projet

#### - PRECISIONS SUR LE CALCUL DES HYPOTHESES DE FREQUENTATIONS

►► **Un habitant** demande si l'estimation de fréquentation prend en compte le Val de Saône avec le projet de liaison Lyon-Trévoux et le fait que les travailleurs sont de plus en plus poussés à habiter à l'extérieur de la Métropole.

►► **Emilie Burquier** répond que les estimations de fréquentation se basent sur les données de l'agence d'urbanisme en matière de perspectives des déplacements intégrant les prévisions d'évolutions démographiques, d'emplois, d'activités économiques... Elles prennent également bien en compte l'ensemble des rabattements, y compris des territoires au-delà du corridor de projet.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** ajoute que le projet de liaison Lyon – Trévoux a une capacité réduite, avec un bus tous les quarts d'heure. Il aura du mal à dépasser les 5000 voyages/jour et aura donc un impact assez faible. Par ailleurs, sa temporalité n'est pas la même qu'un projet de métro. S'il ne s'y substitue pas, il convient, par contre, d'imaginer une connexion entre les deux.

Les participants ont ensuite pu travailler en petits groupes pour mettre en évidence les enjeux et questionnements associés au développement du réseau de métro.



## Synthèse des échanges et propositions de l'atelier

### LES POLES A DESSERVIR SUR LE TERRITOIRE

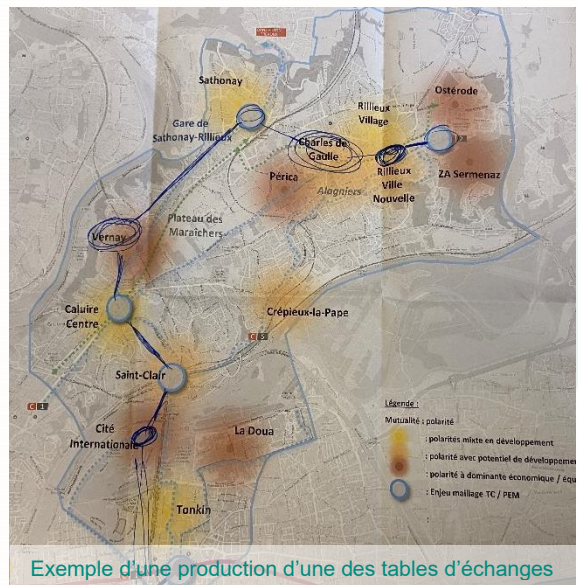
Les participants étaient invités dans un premier temps à identifier les pôles à desservir sur le territoire par le projet d'extension de la ligne B.

- **UN ENJEU DE DESSERTE DU PLATEAU NORD, ENCLAVE ET SATURÉ PAR LA CIRCULATION : UNE LOGIQUE DE MAILLAGE OU UNE LIAISON PLUS DIRECTE AVEC LE CENTRE**

En toile de fond, les participants ont largement souligné l'enjeu de desservir le Plateau Nord, décrit comme enclavé, saturé de véhicules et qui supporte l'afflux de déplacements provenant des territoires voisins (Ain).

Le débat autour du choix des polarités à desservir a posé la **question du nombre de stations pertinent**. La majorité des groupes de travail ont plutôt **priviliégié un maillage fin** du territoire avec un nombre important de stations. D'autres participants ont néanmoins cherché à rationaliser davantage la desserte du territoire en métro dans une logique d'efficacité de la ligne, de limitation de son coût et en compensant par des solutions de rabattement élargies.

La première logique invite plutôt à une desserte par le nord du fuseau de Caluire à Sathonay avant de redescendre sur Rillieux. La deuxième logique s'inscrit plutôt dans le sud du corridor après la desserte de Caluire en rejoignant directement les polarités de Rillieux, mais avec le désavantage bien identifié de ne pas desservir Sathonay-Camp et sa gare.



Exemple d'une production d'une des tables d'échanges

- **UNE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE AUTOUR DES POLES RESIDENTIEL, ECONOMIQUE, LOISIRS ET EDUCATIFS**

Les participants ont souligné que la desserte par l'extension de la ligne B permettrait de créer du lien entre les différents pôles du secteur qui comprend différents bassins de vie, de travail, des établissements d'enseignements supérieurs et de loisirs. Les polarités principalement identifiées ont été :

- **CITE INTERNATIONALE ET/OU SAINT-CLAIR, AVEC UNE LIAISON AVEC LA DOUA** : le double intérêt de desservir la Cité Internationale -équipement métropolitain- et le quartier enclavé de St Clair a été souligné. Dans une logique de maillage fin du territoire, les participants ont ainsi privilégié 2 stations distinctes.

Les débats ont néanmoins permis à certains de souligner que l'accès à la Cité Internationale était déjà relativement facile depuis St-Clair comme en témoignent les hôtels du secteur destinés aux congressistes. Pour ceux-là, la priorité serait donc à mettre sur le désenclavement de St-Clair, avant la desserte de la cité internationale. La topographie rend également difficile l'accès de St-Clair au Plateau à pied ou vélo si les habitants devaient aller y rejoindre le métro.

La desserte de La Doua n'a pas été retenue comme une priorité. Néanmoins, des participants ont souligné l'importance d'en renforcer la desserte en s'appuyant sur la future ligne de métro au regard du nombre d'étudiants et, notamment pour en faciliter l'accès par les étudiants résidant sur le Plateau.

- **CALUIRE CENTRE : PLACE FOCH** - La desserte de Caluire-Centre à la Place Foch fait consensus au regard de l'intérêt de cette centralité et du nœud de transports collectifs qu'elle représente.
- **LE VERNAY (OU AVENUE DU GENERAL LECLERC / CHEMIN PETIT)** : Toujours dans une logique de maillage fin du territoire, les groupes ont majoritairement retenu une desserte du Vernay pour ses habitations et sa zone commerciale. Au regard de la moindre densité du secteur, certains ont néanmoins indiqué que ce n'était pas une priorité et que des rabattements en bus / navettes seraient peut-être suffisants.
- **GARE DE SATHONAY (ET/OU PERICA)** : la desserte de la gare de Sathonay représente un intérêt pour la connexion avec l'offre ferroviaire à destination des habitants du Val de Saône. Dans une autre logique, certains groupes se sont questionnés sur l'opportunité de desservir le pôle Périca (en plus ou à la place de Sathonay) au regard des emplois qu'elle concentre.
- **RILLIEUX / ROND-POINT CHARLES DE GAULLE** qui constitue une polarité importante
- **RILLIEUX VILLE NOUVELLE ET/OU PLACE DU MARECHAL JUIN** : la desserte de la Ville Nouvelle à Rillieux a été pointée comme une priorité par plusieurs groupes. Un d'entre eux en fait même la première priorité du prolongement de la ligne B au regard du nombre d'habitants, de leurs difficultés sociales et du fait que beaucoup d'entre eux n'ont pas de voiture. Pour d'autres groupes, la desserte de la Place du Marechal Juin entre la Ville Nouvelle et le centre-bourg permettrait un meilleur équilibre pour la desserte de l'ensemble de Rillieux.
- **TERMINUS A OSTERODE, VOIRE AU-DELA ?** La question du terminus de la ligne a également fait l'objet de débats aux tables de travail avec une préférence nette qui se dégage pour un terminus à Ostérode au regard des perspectives de développement de la zone mais aussi pour capter à l'entrée du plateau les automobilistes de l'Ain. Ce choix de terminus s'accompagne d'une demande forte de parc-relais pour permettre cette captation ainsi qu'une offre de bus depuis les territoires voisins. Dans la même logique, certains se sont interrogés de pousser au-delà la ligne pour intercepter plus en amont les flux routiers en connectant la ligne B directement à l'autoroute.

## LES APPORTS ATTENDUS ET POINTS DE VIGILANCE SOULIGNES VIS-A-VIS DU PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE B

En ateliers, les participants ont identifié les apports et points de vigilance du projet d'extension de la ligne B selon 4 thématiques :

### - LE RENOUVELLEMENT ET LE DEVELOPPEMENT URBAINS

Sans reprendre les sujets identifiés avec les polarités, les principaux enjeux mis en évidence par les participants renvoient à :

- **la desserte des pôles déjà peuplés du territoire** : en lien avec l'identification des polarités à desservir, les participants ont souligné que le métro constituerait une chance pour **desservir les pôles déjà peuplés du Plateau** et en particulier les quartiers de Caluire et de Rillieux. Les participants ont

largement souligné l'**absence de modes de transports collectifs « lourds »** (métro, tramway) sur le Plateau.

- **La question du développement urbain généré par le métro : une chance ou un risque ?** Les participants ont souligné qu'un projet de métro s'accompagnait généralement d'une dynamique de développement urbain autour des stations et potentiellement de pression foncière. Ce constat est perçu de manière hétérogène parmi les participants qui peuvent y voir de nouvelles opportunités pour le développement du Plateau ou des risques, notamment en termes de **densification des quartiers** et **d'artificialisation des sols** ou encore **d'envolée des prix de l'immobilier**.



#### - LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

##### o UN MODE PERFORMANT DE NATURE A REpondre AUX BESOINS DE MOBILITE DU TERRITOIRE

Les participants ont d'abord souligné la performance même du mode « métro » : il est **attractif, rapide, fiable, sécurisé** avec un **cadencement important et une capacité importante de passagers**.

**Les gains de temps de parcours sont importants, notamment par rapport aux voitures et aux bus.** Il ne subit pas le trafic routier comme les lignes C1, C2 ou C5 qui sont, par ailleurs, saturées.

Il est également moins cher que l'usage de la voiture pour les usagers ce qui favorisera le report des automobilistes vers le métro.

Par sa performance, le mode « métro » apparaît ainsi bien adapté aux enjeux d'un territoire à désenclaver et à décharger de la saturation automobile.

**Le risque perçu est même celui d'une saturation du futur métro à long terme,** des participants proposent de réfléchir **à des quais et des rames qui peuvent s'agrandir à l'avenir si besoin.**

Par la négative, les participants ont également souligné que si le projet d'extension de ligne B n'aboutit pas, le risque est celui d'une **complète saturation automobile du Plateau Nord** (et au-delà des territoires de l'Ain).

##### o ORGANISER UN MAILLAGE MULTIMODAL AUTOUR DU METRO POUR COUVRIR LE PLATEAU NORD

Suffisamment de stations devront **mailler le territoire et être rendues facilement accessibles aux usagers et habitants.** Les participants ont ainsi souligné l'importance de travailler l'accès aux stations dans une **logique multimodale** : les stations de métro devront constituer des pôles multimodaux offrant une grande diversité d'offre :

- l'articulation avec les **modes actifs** : **la facilitation de l'accès aux stations en modes actifs** a ainsi été particulièrement soulignée pour permettre de rapprocher le métro de certains quartiers qui ne seraient pas directement desservis. Les piétons et cyclistes doivent ainsi bénéficier de trottoirs et de pistes cyclables pour accéder au métro. La situation actuelle entre Périca et la Place Charles de Gaulle

apparaît comme un contre-modèle avec peu de trottoirs le long des champs ne favorisant pas la marche. Des vélos, trottinettes en libre-service, parkings sécurisés... doivent être prévus. La possibilité de **mettre des vélos dans le métro** est également attendue au vu du dénivelé du territoire et pour faciliter la suite du parcours une fois dans le centre ;

- les **lignes de bus** devront être également être réorganisées et renforcées pour rabattre vers les futures stations de métro ;
- **la création de parkings-relais**, en particulier en bout de ligne, notamment à l'attention des automobilistes des territoires voisins. Les participants se sont questionnés sur le maillage et le dimensionnement de ces parkings-relais.

#### ○ UN RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITE A ASSURER AVANT L'ARRIVEE DU METRO

**En attendant le prolongement du métro, il est nécessaire de diminuer le nombre de voitures présentes sur le Plateau.** Des participants ont ainsi souligné **l'enjeu de fond de faire évoluer les pratiques de déplacement.** La question de la baisse des besoins de mobilité, en rapprochant habitat et emplois mais aussi par le développement du télétravail, a également été citée.

**Plus globalement, les participants en appellent au développement des solutions alternatives à la voiture individuelle sur le Plateau** dans toute leur diversité : covoiturage, autopartage, modes actifs, renforcement de la capacité de l'offre de transports collectifs existante (notamment du C2)... Le projet de métro peut également être l'occasion d'une action de pédagogie pour accompagner les changements de pratiques de mobilité.

#### - LA COHESION DES TERRITOIRES ET L'EQUILIBRE AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Les participants ont largement souligné l'attractivité de la Métropole avec une entrée par le Plateau Nord depuis la Plaine de l'Ain, le Val de Saône, de Bourg en Bresse... **Le métro est perçu comme une solution pour capter ces flux provenant de l'extérieur** et éviter qu'ils ne traversent le Plateau.

Pour cette raison, **un terminus est privilégié par les participants en amont des villes du Plateau, notamment à Ostérode** -voire directement connectée à l'autoroute, et **des parcs-relais** doivent y être développés pour permettre la captation des voitures.

**L'organisation de rabattements en transports collectifs** est également pointée avec :

- **le développement (avec les territoires voisins) de lignes de bus** depuis les territoires voisins jusqu'au métro
- **l'articulation avec l'offre ferroviaire** même si elle ne paraît actuellement pas adaptée aux enjeux. Les trains TER de la gare de **Sathonay-Camp sont saturés** et les participants identifient les difficultés d'accroître l'offre au regard de la sollicitation de l'infrastructure utilisée également par les TGV. Sur le TER de Bourg en Bresse : les **TER ont des rames doubles**. L'offre d'un Bus à Haut Niveau de Service entre **Lyon-Trévoux** est attendue. Le **métro à Sathonay-Camp** apporterait une **efficacité supplémentaire du TER** qui permettrait un rabattement large jusqu'au métro et un accès rapide au centre de la Métropole pour les voyageurs des territoires voisins.
- l'enjeu serait de **désenclaver les zones d'activités économiques**.

## - LA QUALITE DE VIE, L'ENVIRONNEMENT ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les participants ont mis en avant les impacts positifs du métro pour le territoire en matière de cadre de vie et d'environnement et plus particulièrement :

- **une réduction de la congestion automobile** : le principal effet attendu du métro est une circulation plus fluide et rapide sur le Plateau en déchargeant les voiries d'une partie des automobilistes qui pourront prendre le métro. Cette amélioration du trafic permettra également une moindre pollution visuelle et moins de nuisances sonores liées à la saturation du secteur ;
- **une amélioration de la qualité de l'air avec la baisse de la circulation automobile permise par le métro**. Certains nuancent néanmoins ces effets du métro au regard du renouvellement du parc automobile avec une part importante de véhicules électriques ou encore sous l'influence de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) en déploiement ;
- **le caractère sous-terrain du métro** est perçu comme un facteur favorable à l'environnement et au patrimoine du Plateau en **évitant d'occuper de l'espace en surface**
- **l'accès à la culture** (sortir le soir pour un spectacle, favoriser l'accès aux sites touristiques comme le Mémorial Jean Mallon, le fort de Vancia, usine des eaux, le parc de la Tête d'Or, la Cité Internationale, le cinéma, le Radiant Bellevue, la halle Tony Garnier) ou **aux espaces verts à la fois des habitants du Plateau vers le reste de l'agglomération qu'au profit de l'ensemble des métropolitains pour découvrir la richesse du Plateau** (faire découvrir aux métropolitains les espaces verts du Plateau Nord).

Les échanges ont également permis de rappeler **l'attachement des participants à la voie verte** de Caluire, qui doit être préservée en opposition à tout projet d'infrastructure « aérienne » dans le secteur ainsi que l'intérêt du **Plateau des Maraîchers**.

## LA QUESTION D'ALTERNATIVES POSSIBLES AU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE B

Notamment à l'occasion des temps d'échanges en formation plénière, la question de projets alternatifs au prolongement de la ligne B tel qu'imaginé pour le moment a été posée, en particulier **pour en réduire le coût**.

**Un habitant** demande si au regard du **coût**, d'autres possibilités sont envisagées ? Il souligne notamment que des lignes ferroviaires existent.

▶▶ **Jean-Charles Kohlhaas** confirme que la réflexion sur des alternatives est ouverte. L'important est moins le métro que de desservir le territoire de manière adaptée.

- **POSSIBLES ADAPTATIONS AU PROJET PRESENTE : RACCORDEMENT DE LA LIGNE B AUX BROTTEAUX ET PROLONGEMENT DE LA LIGNE C**

**Philippe Cochet, Maire de Caluire** demande si au regard des difficultés techniques et des coûts qu'elles entraînent, il est toujours envisageable de **faire démarrer la ligne aux Brotteaux et non à Charpennes**.

▶▶ **Emilie Burquier** répond que même en démarrant aux Brotteaux les contraintes techniques sont les mêmes avec un croisement de la ligne A problématique au regard de la profondeur égale des deux lignes existantes.

Un habitant demande pourquoi ne pas plutôt **prolonger la ligne C**, déjà présente sur le plateau Nord.

►► **Philippe Bossuet, directeur au SYTRAL**, confirme que sur la ligne C, le problème d'obsolescence est actuellement étudié. Si on devait transformer la ligne C, il apparaît que le terminus à Hôtel de Ville n'est pas configuré pour recueillir une grande capacité de flux d'usagers. De plus, l'analyse des origine-déplacements démontre que la partie rive gauche du Rhône (Charpenne, Brotteaux...) constitue une destination beaucoup plus demandée que la Presqu'île.

#### POSSIBILITE D'UN METRO EN PARTIE AERIEN

La question de réaliser une partie de l'extension de la ligne B en aérien a été discutée, notamment dans la **perspective de faire baisser les coûts** du projet. Une grande partie des participants se montrent néanmoins réticents à cette option, notamment sur le Plateau lui-même, au regard des nuisances que cela entraînerait ainsi que de l'impact sur le réseau de voiries. Pour certains, un tronçon en aérien sur le boulevard Stalingrad à Villeurbanne pourrait être envisagé.

**M. Petigand, Conseiller municipal de Rillieux** évoque le fait que sur le boulevard Stalingrad et le passage du Rhône, il a été question d'aérien

**Chantal Crespy, conseillère Métropolitaine Plateau Nord** demande comment ne pas empiéter sur le boulevard Stalingrad avec la création de deux voies pour le métro.

Une habitante estime qu'il faut faire attention aux nuisances sonores à la gare de St Clair avec l'aérien qui en rajouterait.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** répond que la ligne C arrive à Hôtel de Ville ce qui rend la ligne moins attractive car elle ne dessert pas la Part-Dieu. Par ailleurs, la spécificité de la ligne C est d'avoir une capacité très limitée. Il faut aussi avoir en tête que d'ici une dizaine d'années, elle sera en fin de vie (systèmes et matériels) et devra avoir été modernisée.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** répond qu'une alternative aérienne sur le Rhône et le boulevard Stalingrad est à considérer. Une 5<sup>e</sup> voie ferrée y existait il y a très longtemps. Un métro sur l'emprise ferroviaire serait en effet intéressant en permettant de diminuer le coût et la complexité de passer sous le Rhône avant de remonter la pente de Caluire. Dans le cadre du Nœud Ferroviaire Lyonnais une réflexion a été faite pour empiéter sur une partie du boulevard avec un encorbellement. C'est une option à discuter avec la SNCF et à affiner techniquement

