

CONSULTATION

M
MÉTRO



Synthèse de l'atelier Ligne D

14 octobre 2021 – Hôtel de la Métropole de Lyon

L'atelier institutionnel sur le développement du réseau de métro à Lyon, et plus précisément sur le projet d'extension de la ligne D, s'est déroulé le 14 octobre, de 19h à 21h 30 dans la Salle Louis Pradel de la Métropole de Lyon, 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 **dizaine d'élus** de Limonest, d'Ecully, de Saint Cyr au Mont d'Or et des conseillers métropolitains.

Synthèses des remarques et propositions de l'atelier

LES POLES A DESSERVIR SUR LE TERRITOIRE : UNE DESSERTE AU-DELA DE LA DUCHERE

Les participants étaient invités dans un premier temps à identifier les pôles à desservir par le projet d'extension de la ligne D. Les travaux en sous-groupes ont donné des identifications globalement similaires des polarités :

- **LE QUARTIER DE L'INDUSTRIE** qui est une zone assez **dense en habitation** avec une présence importante d'entreprises et du cinéma Pathé
- **LE PLATEAU DE LA DUCHERE**, secteur très peuplé avec plus de 30 000 habitants. Le Plateau est très fréquenté avec ses **5 grands quartiers, le lycée La Martinière...** Il s'agit également de pallier la saturation des lignes de bus qui y circulent. Le métro s'inscrirait par ailleurs dans **la logique du projet de renouvellement urbain** mené sur ce **quartier politique de la ville** dans un souci d'égalité entre les territoires.



Suivez l'actu du projet !



1

Construisons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL

- **LE PEROLLIER** : pour les participants, il est impératif, que le prolongement du métro aille au-delà de la Duchère pour desservir le secteur **de la Sauvegarde / du Pérollier** et accompagner le développement de ces zones. Il s'agit de toucher les nouveaux quartiers qui s'y développent et les quartiers « HLM » au Pérollier et aux Sources ou encore faciliter l'accès à la clinique de la Sauvegarde
- **LE CENTRE COMMERCIAL D'ECULLY**

Pendant la restitution collective, **Marie-Christine BURRICAND (conseillère métropolitaine)** est revenue sur **l'importance de desservir le quartier de l'Industrie** qui compte différents équipements et zones attractives comme le cinéma, un gros pôle industriel et une toute nouvelle zone d'habitations. Aujourd'hui, tout ce secteur n'est pas très bien desservi avec des temps d'attente des bus parfois longs.

▶▶ En réponse, **Emilie BURQUIER** explique que la station à Industrie représente aussi une opportunité technique avec un emprise suffisante pour faire entrer le tunnelier qui creusera le tube du métro.

Les études ont montré que la station Industrie avait, par ailleurs, un potentiel d'usager assez intéressant. Il y a en effet un flux important entre la gare de Vaise et le quartier Industrie. Aujourd'hui la configuration des voiries est très pratique pour la marche et peu cyclable pour l'instant avec des grosses voiries à traverser. Une vraie opportunité est à créer un point d'accès dans ce quartier Industrie qui est en plein développement.

LES APPORTS ATTENDUS ET LES POINTS DE VIGILANCE SOULIGNES DU PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE D SELON LES PARTICIPANTS

Les apports et limites du projet d'extension de la ligne D ont été envisagés selon 4 thématiques par les participants :

▪ LE RENOUVELLEMENT ET DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLES

Selon les participants le métro est le meilleur mode de transport par sa **rapidité et sa grande capacité**. Même s'il y a des contraintes techniques indéniables, le projet permettra :

- de **revitaliser les quartiers du Plateau** de la Duchère en le désenclavant
- de **décongestionner** le secteur de Vaise.

Dans un territoire en mutation, le métro présente également l'avantage d'être sous-terrain et de **demander peu, voire pas, d'adaptations aux nouveaux aménagements urbains** qui peuvent être réalisés au fil du temps.



Néanmoins, pour les élus présents, le métro seul ne suffira pas à répondre à ces enjeux :

- c'est **l'ensemble de l'offre de mobilité qui est à renforcer autour du métro** (bus pour un maillage plus fin, modes actifs...) et plus largement une **politique globale de revitalisation** (commerces, services...)
- son horizon de réalisation aux années 2030 – 2040 est également en **décalage avec des besoins actuels déjà importants** : des solutions plus rapides à mettre en œuvre doivent également être recherchées.

Max VINCENT, Maire de Limonest a tenu à souligner lors de la conclusion de l'atelier que l'Est lyonnais était aujourd'hui **bien équipé avec les dernières lignes de tramway**. Alors que le Plateau de la Duchère est **dépourvu d'infrastructures lourdes de transports collectifs**, il peut apparaître comme le « parent pauvre » et que le métro D devrait de ce point de vue être prioritaire.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** lui répond qu'il entend bien les besoins du territoire même si on ne peut affirmer à ce stade qu'un des projets est prioritaire sur tous les autres.

▪ LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les élus présents ont souligné les avantages du métro, moyen de transport rapide qui, contrairement au bus, a une plus grande capacité permettant **d'accueillir un nombre important de personnes**. Le métro constitue une solution clé pour jouer positivement sur la **circulation automobile** dans le secteur. Il faudra néanmoins veiller au dimensionnement des rames pour éviter que le métro lui-même ne soit saturé.



Pour que le métro garde son attrait, un point de vigilance est souligné pour que les stations ne deviennent pas des zones de « non-droits ». Au contraire, il s'agira d'imaginer **ces stations comme des lieux vivants**, notamment avec des commerces, des activités...

Les participants pensent également que la **ligne Centre-Ouest à l'étude serait complémentaire au métro**.

►► En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** a réagi à certains des éléments débattus. Il est vrai que le métro est un moyen de déplacement plus rapide mais il oblige à une distance inter-stations plus importante. On place des arrêts de bus ou de tramway en moyenne tous les 300, 400 mètres. La distance moyenne monte à 1km ou plus pour un métro. Il rajoute qu'en termes de mobilité, il faut réfléchir en temps de parcours et pas seulement en vitesse d'un mode.

En ce qui concerne la nécessité de désenclaver le Plateau de la Duchère, Jean-Charles Kohlhaas alerte sur le fait que c'est un projet à long terme qui ne répondra pas immédiatement aux besoins.



A



▪ LA COHESION DES TERRITOIRES ET L'ÉQUILIBRE AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Les participants ont pointé l'opportunité permise par le projet de **développer cette partie du territoire**. Créer les conditions au **développement du Plateau de la Duchère** s'inscrirait dans une logique de **moins de concentration des activités dans l'hypercentre de la Métropole**.

Plus globalement, l'extension du métro permettrait de **relier les communes entre elles**, notamment Limonest ou encore Lissieu, avec des zones tertiaires qui se développent. Un **impact positif sur toutes les communes aux alentours (emploi, attractivité, etc.) est attendu**.

▪ LA QUALITÉ DE VIE, L'ENVIRONNEMENT DU TERRITOIRE ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les participants soulignent le caractère sous-terrain du métro qui permet de **ne pas dénaturer pas le cadre de vie**. Le métro favoriserait également **le report modal** avec le délaissement de la voiture individuelle au profit des transports en commun. Pour les participants, cela participera à la **réduction de la pollution** des voitures.

LA QUESTION DES ALTERNATIVES POSSIBLES AU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE D

Fatiha BENAHMED (Elue de la circonscription Lyon-Ouest) indique que si toutefois le métro ne se faisait pas sur cette portion Industrie, Duchère, Ecully..., elle insiste pour la création d'un tramway qui donnerait un signal positif aux habitants du Plateau de la Duchère. Malgré la mixité qui commence à s'installer, ce sont des populations avec un niveau de vie assez bas. Il est vrai que les bus ont été augmentés depuis quelques années, mais cela ne suffit plus, ils sont saturés.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** indique qu'une ligne centre ouest (LCO) est en préparation pour relier Part-Dieu, le tunnel de la Croix Rousse, Vaise, La Duchère, Ecully, Pérollier et les Grandes Ecoles. Pour l'instant ce projet est à des études préalables. On ne se sait pas encore si un tramway ou un BHNS serait le plus pertinent. L'objectif est une réalisation en 2028 : ce serait ainsi un des projets du début de prochain mandat. Ce projet n'est aujourd'hui pas décidé mais c'est un des projets sur lesquels le SYTRAL travaille.

E

