

CONSULTATION

M
MÉTRO



A



Synthèse de l'atelier Ligne A en distanciel

Lundi 25 octobre 2021

Un atelier sur le développement du réseau de métro à Lyon, et plus précisément sur le projet d'extension de la ligne A, s'est déroulé le 25 octobre, de 18h30 à 20h30, **en distanciel** via Zoom, en présence de **Laurence BARBERIA** du SYTRAL.

Cet atelier, ouvert au grand public et aux acteurs, a rassemblé **20 participants** dont des habitants de Décines, de Meyzieu, de Jonage, et de Vaulx-en-Velin.

Il s'est déroulé en 3 séquences :

Séquence 1 : La présentation du territoire et du projet (30 mn)

Séquence 2 : En sous-groupes, atelier pour échanger sur les apports et limites du projet de métro sur le territoire (1h15)

Séquence 3 : Synthèse collective et échanges (15 mn)

Les participants ont été invités à échanger sur les apports et les limites du projet de métro A selon 4 thématiques :



- Limites et apports du projet pour le renouvellement urbain des territoires
- Limites et apports du projet pour la performance des transports collectifs
- Limites et apports du projet pour la cohésion entre les territoires et l'équilibre avec les territoires voisins
- Limites et apports du projet pour la qualité de vie, l'environnement et le changement climatique du territoire

E



Suivez l'actu du projet !



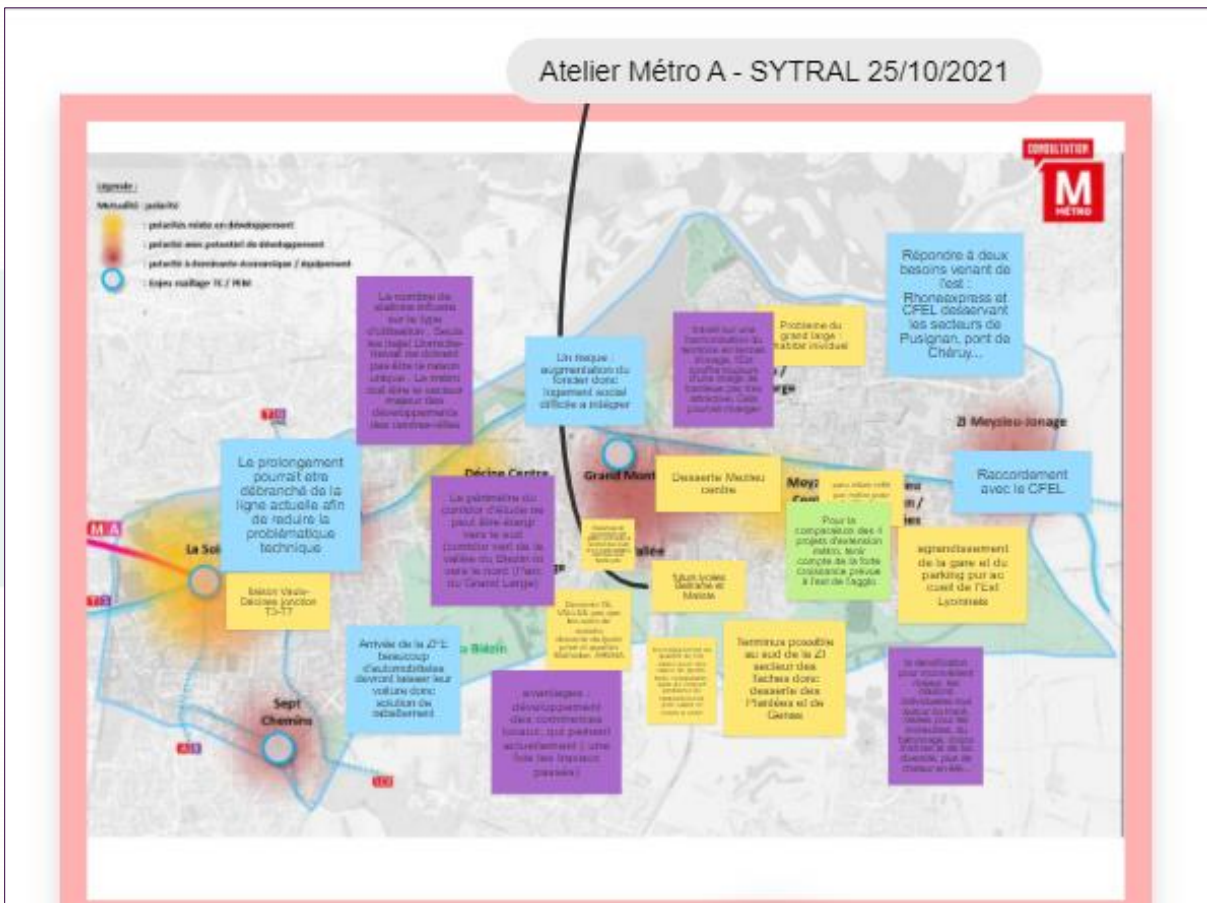
1

Construisons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL



Synthèses des échanges et propositions de l'atelier



LIMITES ET APPORTS DU PROJET POUR LE RENOUELEMENT URBAIN DES TERRITOIRES

L'ENJEU EST DE CONTINUER A MAILLER UN TERRITOIRE EN FORT DEVELOPPEMENT, NOTAMMENT A L'EST DE LA METROPOLE, ET DE PALLIER LA SATURATION A VENIR DU TRAMWAY. Le métro pourrait également contribuer à changer l'image de l'Est de la métropole, qui souffre toujours d'une image de banlieue pas très attractive.

LE PROLONGEMENT DU METRO A PERMETTRAIT D'AMELIORER LA DESSERTE DES CENTRES DE DECINES ET DE MEYZIEU. Pour certains participants, le métro A ne doit pas suivre le même parcours que le T3. L'enjeu est de compléter la desserte offerte par le T3 et non de la doubler, sans trop de raccordement. Pour d'autres au contraire, il faudrait se rapprocher du T3 et en compléter les arrêts, notamment Décines centre vers la mairie (le Toboggan, les nouvelles halles).

LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE A DOIT SERVIR L'ATTRACTIVITE DE DECINES ET PERMETTRE UNE MEILLEURE DESSERTE DES EQUIPEMENTS ET ZONES-CLE DU TERRITOIRE : OL Vallée (pas uniquement les soirs de match), lycée privé et quartier Mathiolan, ARENA, futurs lycées Beltrame et Mariste, ZI Meyzieu et Jonage depuis Lyon centre et le reste de la Métropole. Le projet pourrait également accompagner le développement



du quartier de l'OL Vallée, ses salles de sports, bars, restaurants, salle de concert, le futur Pôle santé et de loisirs.

Le métro présenterait l'autre avantage de contribuer au développement des commerces locaux, une fois les travaux passés.

LE METRO CONTRIBUERAIT NEANMOINS A DENSIFIER LE SECTEUR, CE QUI POUR CERTAINS EST UN INCONVENIENT MAJEUR. Il y a un risque que les maisons individuelles tout autour du tracé soient rasées pour construire des immeubles, favorisant le bétonnage, la disparition d'arbres et de biodiversité, générant des îlots de chaleur...

LIMITES ET APPORTS DU PROJET POUR LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le tramway et le métro doivent répondre à des enjeux de mobilité à des échelles différentes. Le métro A répond à des enjeux de desserte à grande échelle, alors que le T3 à des enjeux de desserte plus fine.

LES STATIONS SONT UN SUJET MAJEUR, ET NOTAMMENT LEUR NOMBRE QUI A UNE INFLUENCE SUR LE TYPE D'UTILISATION. Le métro ne doit pas servir qu'aux déplacements pendulaires domicile-travail, mais être au contraire le vecteur majeur du développement des centres-villes.

LES SERVICES SUR LE RESEAU EXISTANT (AUGMENTATION DE LA FREQUENCE DU T7 QUI DESERT UN POLE DE LOISIRS...) DOIVENT ETRE AMELIORES A COURT TERME. La desserte en bus est jugée insuffisante, notamment à Décines centre, et le T7 rencontre de nombreux aléas techniques. L'enjeu est d'apporter des solutions à la saturation observée des T3 et T7, ainsi qu'aux incivilités et problèmes techniques. Une nouvelle infrastructure de transport dans le corridor permettrait une meilleure exploitation des T3 et T7.

UNE CONNEXION AVEC LE CHEMIN DE FER DE L'EST LYONNAIS (CFEL) EST EVOQUEE, dans la perspective du développement d'une nouvelle liaison en transports collectifs sur cette emprise pour la desserte du bassin pontois. Il s'agirait d'obtenir une interconnexion supplémentaire avec le T3 et de profiter du parc-relais existant.

LA DESSERTE DE L'AEROPORT EST IDENTIFIEE COMME UN POINT DE VIGILANCE, car elle est jugée « aberrante », en termes de coût et d'accessibilité. Notamment l'absence d'arrêt à Décines n'est pas logique pour les habitants situés entre Vaulx-en-Verin et Meyzieu ZI. Une proposition est faite de transformer la ligne du Rhônexpress en ligne de tramway.

Le terminus pourrait être situé au sud de la ZI de Meyzieu, dans la zone des Tâches pour desservir les secteurs des Plantées et de Genas.

LIMITES ET APPORTS DU PROJET POUR LA COHESION ENTRE LES TERRITOIRES ET L'EQUILIBRE AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE A PRESENTE L'OPPORTUNITE DE REFLECHIR A UNE LIAISON NORD SUD VERS LES AUTRES COMMUNES. Il pourrait également être envisagé de prolonger le corridor du projet vers le sud (Confluence, Oullins, Pierre-Bénite...), afin d'accompagner et acter réellement le déclassement de l'autoroute (avec un rapport modal lourd avec P+R).

À contrario, d'autres participants pensent que le périmètre du corridor d'étude ne peut pas être élargi vers le sud en raison de la présence de richesses écologiques (corridor vert de la vallée du Biez, Parc du Grand Large vers le Nord).






IL FAUT ÊTRE VIGILANT À ADOPTER UNE VISION COHÉRENTE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE, en coordonnant par exemple les horaires et la fréquence entre les trains SNCF et les transports en commun, notamment le matin et le soir.

LIMITES ET APPORTS DU PROJET POUR LA QUALITÉ DE VIE, L'ENVIRONNEMENT ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DU TERRITOIRE

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, COMME CELLE DU T3, EST UN FREIN À LEUR USAGE, ET DONC AU REPORT MODAL. Le projet de prolongement de la ligne A présente des atouts pour favoriser le report modal et réduire l'usage de la voiture (amplitude plus importante avec le métro...). La fréquence et les arrêts pourraient être adaptés en fonction des heures de la journée.

Pour favoriser l'usage du métro et désengorger la circulation dans le corridor, il faudra néanmoins être vigilant aux points suivants :

- **LA LOCALISATION DES P+R À L'EST DE MEYZIEU**, avec un dimensionnement qui doit être en adéquation avec l'ambition de report modal (équipements d'envergure pour éviter leur saturation) et en cohérence avec les politiques communales.
- **LES SOLUTIONS DE RABATTEMENT (ZONES ÉTENDUES) VERS LE MÉTRO**, avec la réorganisation des réseaux de bus existants. Les solutions de rabattement vers les TC sont d'autant plus importantes qu'avec la création de la ZFE (Zone à Faible Emission), de nombreux automobilistes devront laisser leur voiture aux portes de la Métropole.

L'ENJEU SOCIAL EST ÉGALEMENT MAJEUR. Le métro A doit permettre à des personnes ne disposant pas de voiture d'accéder aux zones d'emploi (des apprentis sont contraints parfois de refuser un emploi par manque de solution de transport). Le métro est d'ailleurs très attendu par les salariés et les étudiants. Néanmoins, il pourrait entraîner une augmentation du foncier, avec comme conséquence l'obligation de s'éloigner encore plus pour certaines catégories sociales. Le logement social aurait en effet du mal à s'intégrer dans un contexte de foncier en augmentation.

Même si le métro présente de nombreux atouts pour les participants, l'impact des travaux est un point de vigilance, tout comme l'insertion dans le milieu naturel : zones humides, nappes phréatiques...



