

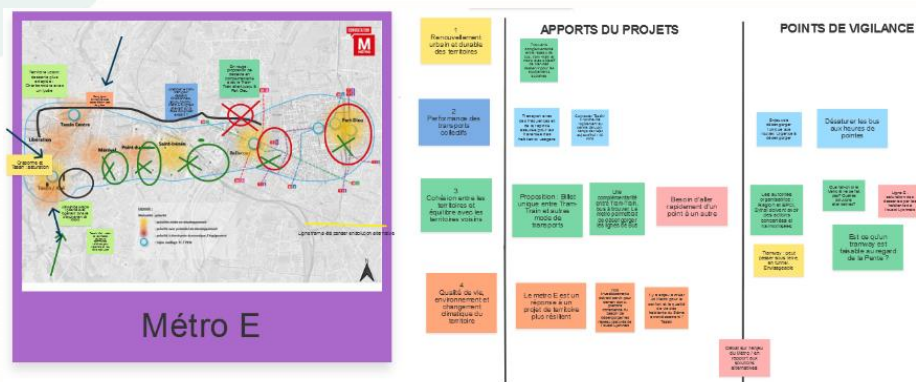


Synthèse de l'atelier Ligne E

25 octobre 2021 – Atelier en ligne

L'atelier grand public sur le développement du réseau de métro à Lyon, et plus précisément sur le projet de création de la ligne E s'est déroulé le 25 octobre, de 18h30 à 20h 30 en ligne.

Cet atelier a rassemblé **90 participants** divisés en 7 sous-groupes.



Synthèses des remarques et propositions de l'atelier

LES POLARITES A DESSERVIR SUR LE TERRITOIRE

Les participants étaient, d'abord, invités à identifier les pôles qu'ils pensent importants à desservir sur l'Ouest Lyonnais par le projet de création de la ligne E. Il y a eu un débat autour du terminus notamment à Tassin Alai ou à Tassin Centre mais aussi à Bellecour ou à Part Dieu à l'autre extrémité.

TASSIN CENTRE OU TASSIN ALAÏ : DEUX POLARITES INTERESSANTES MAIS UNE PREFERENCE POUR ALAÏ

TASSIN ALAÏ est le terminus privilégié par la majorité des participants présents. D'une part, cela permettrait de **désengorger l'axe avec Tassin centre** et d'autre part, il s'agit un secteur avec beaucoup **logements**, plusieurs **équipements de loisirs**, un **complexe sportif**...

En outre la desserte de ce secteur faciliterait les conditions de **rabattement des territoires voisins de l'Ouest Lyonnais** notamment une meilleure connexion avec Craponne, Sainte Foy... D'après les participants, pour

assurer et faciliter ces conditions de rabattement, il serait important de **créer un parc relais à Alaï**. La disponibilité de foncier sur le secteur doit le permettre facilement.

TASSIN CENTRE est néanmoins privilégié par d'autres participants pour un terminus de la future ligne E. Différents arguments sont ainsi ressortis des échanges :

- Tassin Centre est une polarité déjà constituée concentrant à la fois le « **cœur économique** » du secteur et une **densité importante de population**. Sa desserte est ainsi susceptible de générer une **fréquentation plus importante** du métro.
- La desserte de Tassin Centre serait également plus adaptée pour **rayonner sur les territoires voisins au nord du corridor**, notamment Ecully, Charbonnières-les-Bains (avec son lycée général et technologique Blaise-Pascal situé à la limite avec Tassin) ou encore Marcy-l'Etoile où se trouvent l'entreprise BioMérieux et le laboratoire pharmaceutique Sanofi.
- Tassin Centre offre également l'opportunité d'un **lien avec la gare d'Ecully-la-Demi-Lune** desservie par les **3 branches du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)**.

Cependant, d'autres participants soulignent que cette liaison avec la gare de Tassin constituerait davantage un **doublon avec la desserte de Gorge de Loup par le TTOL** qui permet déjà une connexion avec le réseau de métro. En outre, il serait compliqué de construire un parc relais à Tassin Centre par **manque de foncier** disponible.

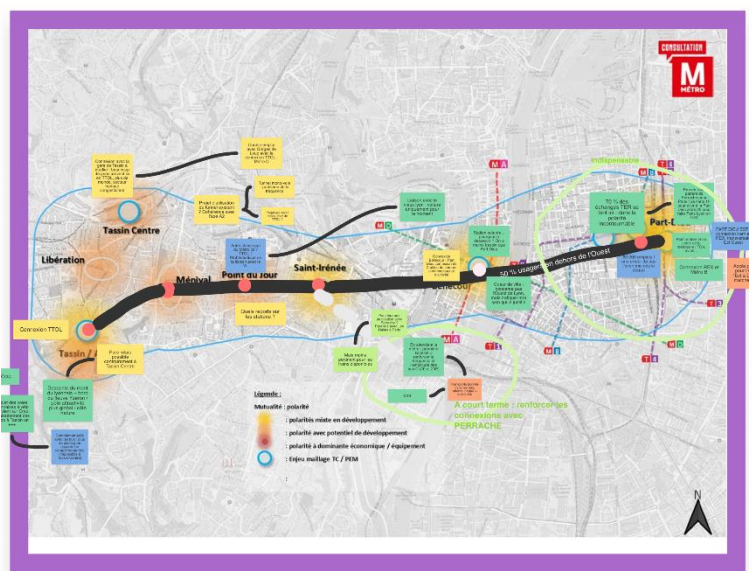
LIBERATION est également une station privilégiée par certains participants notamment au regard de sa facilité d'**accès en modes doux**.

UN BESOIN D'AMÉLIORER LA DESSERTE DU PLATEAU DU 5^E ARRONDISSEMENT ET DE SES POLARITES

MENIVAL, POINT DU JOUR et **SAINT-IRENÉE** sont également cités par les participants comme étant des secteurs importants à desservir par le métro. Ce sont des secteurs avec des entreprises, des établissements scolaires... Le métro E est aussi considéré comme une **solution à l'engorgement des axes routiers sur le tronçon Saint-Irénée / Bellecour**.

LA DESSERTE DE BELLECOUR : UN ENJEU DE CONNEXION AVEC LES AUTRES LIGNES DE MÉTRO

BELLECOUR est une station considérée par une grande partie des participants comme importante notamment pour **assurer l'interconnexion avec les autres lignes de métro** mais aussi avec les autres transports en commun.





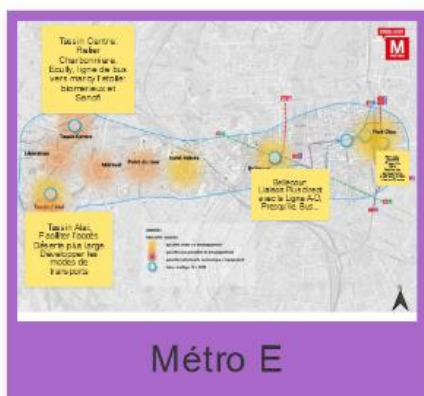
Les quelques voix discordantes estiment, inversement, que la desserte de Bellecour n'est pas incontournable dans la mesure où il existe déjà plusieurs lignes de métro et de bus et que d'autres connexions avec le centre sont à rechercher.

LE PROLONGEMENT DU METRO JUSQU'À PART-DIEU INCONTOURNABLE MAIS AVEC QUELQUES RESERVES SUR LE TEMPS DE CONSTRUCTION ET LE COUT

Le prolongement du métro E jusqu'à **PART DIEU** est également jugé indispensable par la majorité des participants car c'est un **pôle d'attractivité** avec le **quartier d'affaire**, ses **entreprises** ainsi que le **centre commercial**.

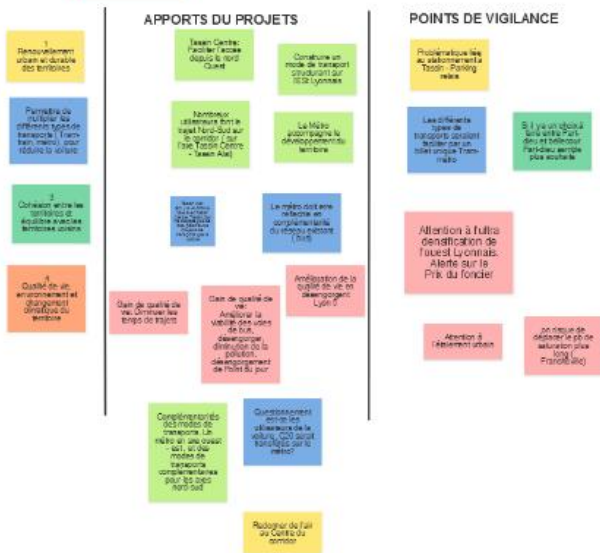
La desserte Part Dieu permettrait de **bénéficier de l'offre de mobilité importante** notamment avec la **gare Part Dieu**, la liaison avec l'aéroport via le **Rhône Express**, **l'interconnexion avec le métro B vers Oullins et Charpennes**, les lignes de tram et de bus.

Par contre, certains participants craignent que le terminus à Part Dieu risque de pénaliser le projet en termes de **temps**, de **durée de construction** et de **coût**.



Métro E

Facilitateur à - ANADINE





A

LES APPORTS ATTENDUS ET POINTS DE VIGILANCE SOULIGNES DU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE E SELON LES PARTICIPANTS

LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le projet de création du métro E présente selon les participants des avantages liés au renouvellement urbain, et relatifs, principalement, au **développement de l'attractivité des quartiers**.

Avec la création du métro E, il y a un enjeu important d'attractivité et de **développement économique pour l'Ouest Lyonnais** notamment avec sa densification déjà en cours. Le métro permettrait de **dynamiser les territoires qui seront desservis**, ce qui, pourrait également attirer de **nouveaux habitants et de la main-d'œuvre pour les entreprises** du secteur.

Le métro permettrait de **desservir des zones denses** et aux contraintes de relief, qui ne possèdent que peu de place disponible en surface. Le non-empiètement des voiries par le métro de **développer d'autres modes de transport**, les **mobilités douces**, la **viabilité des voies bus**.

Par ailleurs, les participants ont souligné le **risque de l'ultra densification** que pourrait engendrer le métro ainsi que **l'accroissement des prix de l'immobilier**.

PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le métro est considéré par les participants comme le mode de transport le plus pertinent en ce sens qu'il permettrait de **désenclaver l'Ouest Lyonnais**. L'avantage du métro est aussi sa **rapidité**, sa **fréquence** mais aussi sa **grande capacité d'accueil**. Contrairement au bus, le métro n'est pas soumis **au risque d'embouteillage**.

Pour ces différentes raisons, le métro permet de réaliser de grandes distances dans un **temps de parcours attractif**, encourageant le **report modal**. Les participants considèrent qu'avec la zone à faibles émissions qui va être mise en place, les transports en commun doivent constituer des alternatives crédibles qui permettent réellement aux ménages concernés de ne plus être dépendants à la voiture.

Cependant, les participants soulignent également que le métro E seul, ne pourra pas résoudre tous les problèmes de mobilité identifiés aujourd'hui dans l'Ouest lyonnais. Il faudrait **développer d'autres modes de déplacement en complément**. Selon les participants, le **développement du tram train de l'Ouest Lyonnais** pour irriguer l'Ouest lyonnais reste également une priorité, en complément du métro.

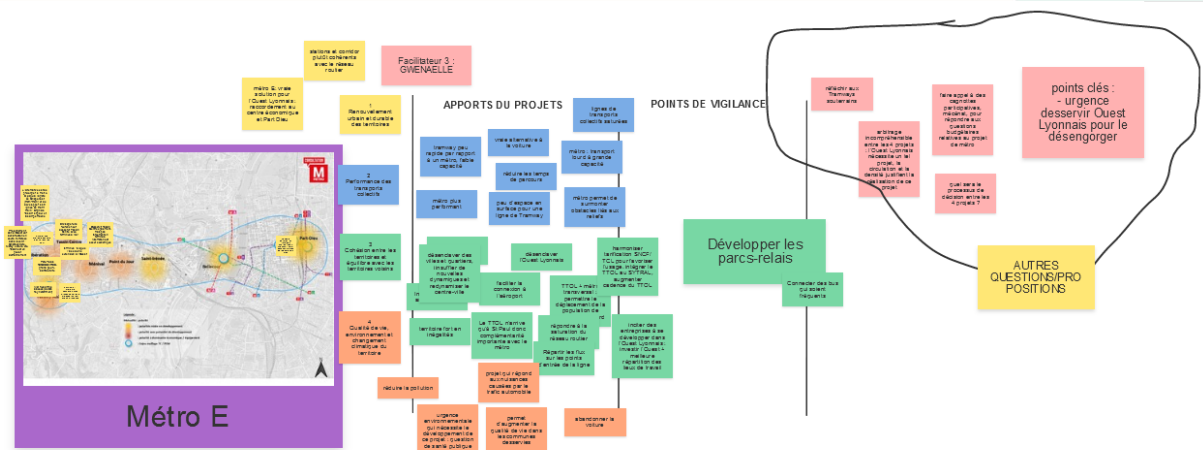
Ils proposent aussi de faire en sorte qu'il y ait une **complémentarité recherchée entre tous les modes de transports (TTOL, métro, bus)**. Certains proposent l'idée de **mettre en place une tarification unique** entre le tram-train et les autres modes de transport. De la même manière, la **connexion avec les futures Voies Lyonnaises** (réseau structurant de voies cyclables à l'échelle de la Métropole) doit être travaillée.

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

L'arrivée du métro E permettrait de **relier et de connecter plusieurs communes voisines** pour rejoindre et ou traverser Lyon. Il **faciliterait le rabattement des territoires voisins de l'Ouest Lyonnais par le biais de parcs relais**.

Le métro aura **une zone très large de chalandise** aussi bien au nord qu'au sud du corridor et il est important de prendre en compte ses impacts sur les territoires voisins. Plusieurs villes comme Craponne, Ecully, Francheville, Charbonnières-les-bains... pourraient ainsi tirer profit de la création du métro E.

D'ailleurs certains participants ont également émis l'idée d'un **prolongement ultérieur du métro jusqu'à Craponne** via Tassin Alai.



L'IMPACT SUR LA QUALITE DE VIE, L'ENVIRONNEMENT DU TERRITOIRE ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les participants ont identifié plusieurs avantages du métro vis à vis de l'environnement. Le métro est selon eux, la solution **la plus écologique** par rapport à la voiture ou aux bus en ce sens qu'il est souterrain. Il permettrait d'améliorer leur **cadre de vie** et la **qualité de l'air** en limitant le nombre de voitures en circulation, permettant de fluidifier le trafic et de **décongestionner** le secteur.

De fait, le métro participe à la **réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution** émises par les voitures ou encore aux **nuisances sonores liées au trafic**.

Par contre certains participants craignent les **nuisances que peuvent engendrer les travaux** d'un métro sur la vie des habitants sachant que la création d'une ligne de métro dure plusieurs années.

DES REFLEXIONS SUR DE POSSIBLES ALTERNATIVES

Même si la majeure partie des participants considèrent le métro comme le mode de transport le plus pertinent pour l'Ouest Lyonnais, le sujet des alternatives au métro a été évoqué, notamment pour en **limiter le coût ou accélérer la réalisation** d'un mode « lourd » de transports collectifs. L'option d'un **tramway, en partie souterrain** a ainsi été proposée comme une piste à étudier.