



Synthèse de l'atelier Ligne D

28 octobre 2021 – Maison des Fêtes et des familles – La Duchère - 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 19h00 à 21h30 dans la Maison des Fêtes et des Familles de la Duchère à Lyon 9^{ème}, 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 **23 personnes** venant essentiellement du quartier de la Duchère en présence de Madame la Maire du 9^{ème} arrondissement, une conseillère métropolitaine et d'un adjoint à la mairie de Limonest.



Suivez l'actu du projet !



1

Construisons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL



Synthèses des remarques et propositions de l'atelier

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

Les sous-groupes ont travaillé sur les principales dessertes du territoire :

- LE QUARTIER DE L'INDUSTRIE** est une zone arrivée à saturation avec ses pôles résidentiels, de loisirs (notamment le cinéma Pathé) et d'entreprises avec quelques programmes d'habitations encore à livrer et qui à date ne sont pas desservis en transport en commun. Sur cette zone, certains notent un besoin de gérer des flux importants en fonction des horaires de travail.
- LE PLATEAU DE LA DUCHERE**, secteur très dense avec plus de 30 000 habitants avec des projets de renouvellement notamment autour de la Sauvegarde. Le métro permettrait un désengorgement de la circulation au niveau des quartiers de la Duchère. En revanche, il ne doit pas se substituer au maillage actuel des bus qui est important et qui doit même se renforcer pour assurer une granularité des dessertes de ce quartier.

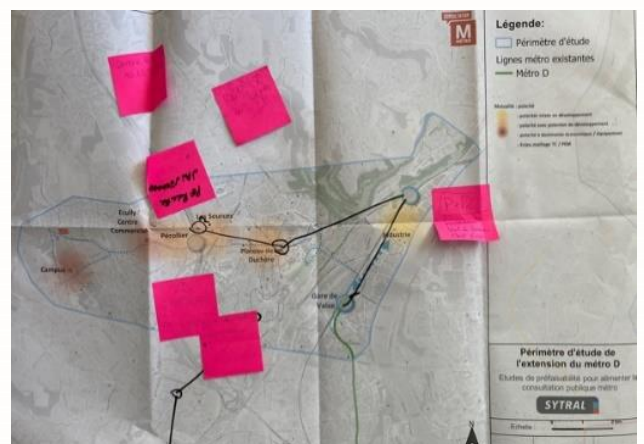
Sur cette zone, le pôle du lycée de la Martinière pose la question d'un traitement spécifique pour les heures d'affluence.



- UN CHOIX DE TERMINUS QUI DIFFERE SELON LES GROUPES**

Les sous-groupes n'ont pas eu la même vision de la fin de ligne. Les scénarii évoqués sont les suivants :

- LE PEROLLIER - LES SOURCES** : pour ce scénario, la desserte du secteur de la Sauvegarde / du Pérollier permettrait d'accompagner le développement de ces zones et de mieux desservir le pôle de santé de la Sauvegarde (la station pourrait se situer au-dessus de la clinique). Cela permettrait également de desservir les nouveaux quartiers qui se développent. Est également proposée par certains participants la prolongation de la ligne vers Techlid qui a 48.000 emplois dont 9.000 sur Dardilly. Avec un P+R, cet arrêt permettrait d'éviter l'entrée de véhicules dans le corridor.

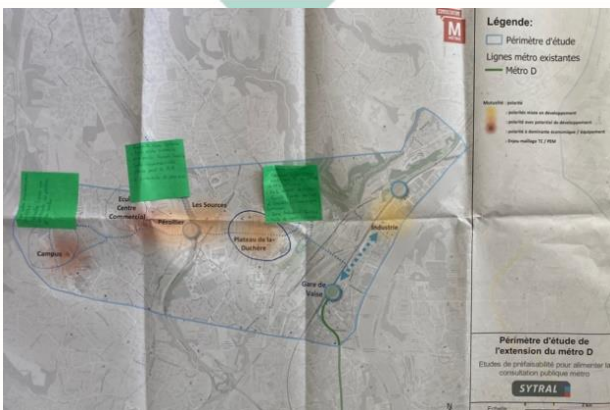
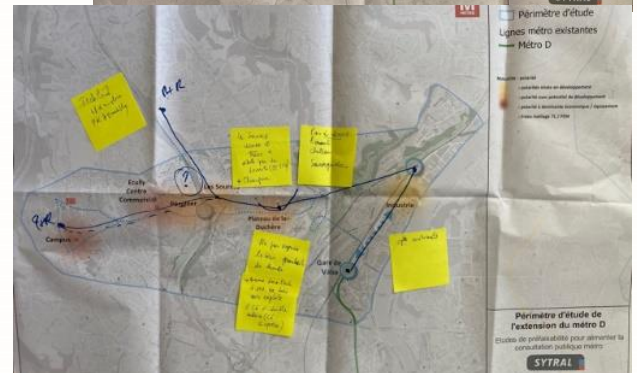
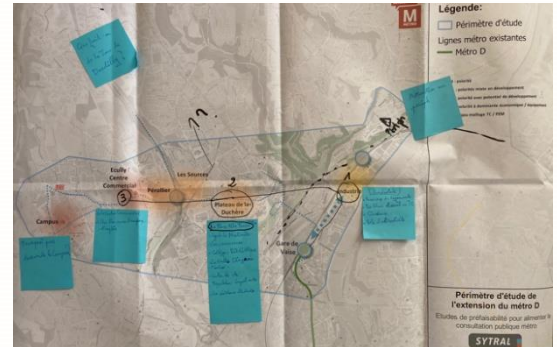


A

- LE CENTRE COMMERCIAL D'ECULLY**, qui est un pôle d'attractivité majeur du territoire et un lien avec bon nombre d'emplois dans cette zone. Par ailleurs, certains suggèrent que le grand parking du centre commercial pourrait avoir des fonctionnalités de P+R pendant la semaine où son utilisation est moindre. La proximité avec les zones du Pérollier, Tassin et Dardilly donnent à cette zone une centralité. Par ailleurs, elle est à proximité du pôle numérique que développe la Région.

▶▶ En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** note l'idée d'utiliser le parking du centre commercial en P+R.

- LE CAMPUS** permettrait de relier les étudiants au centre-ville. Cette population est fortement utilisatrice des transports en commun à toute heure de la journée. Avec un P+R, cela permettrait également d'éviter l'entrée de véhicules dans cette zone.



E

LES APPORTS ATTENDUS ET LES POINTS DE VIGILANCE SOULIGNÉS 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

Même s'il y a des contraintes techniques indéniables, le projet permettra de :

- Diminuer les flux de circulation dans les quartiers du Plateau de la Duchère
- Donner une centralité avec la Place Abbé Pierre qui serait l'endroit le plus pertinent pour positionner la station de métro
- Faciliter l'accès des territoires voisins, notamment Dardilly, Champagne et Limonest
- Avoir un lien plus fort avec le centre-ville et notamment l'accès à la gare Part-Dieu
- Permettre aux étudiants l'accès à des points d'attrait.

Les participants soulignent néanmoins que 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...).

La desserte du Nord-Ouest de Lyon est également soulignée avec une amélioration du tram-train.

▪ LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les participants soulignent les avantages du métro : la rapidité, la régularité, la fiabilité, la fréquence, la capacité. Le métro est également un moyen de transport sécurisé (vidéo surveillance).

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. Il est sans impact pour la circulation, il peut même contribuer à la réduction de la circulation, et ne présente aucune gêne visuelle.



Les participants soulignent que, même si le métro a un intérêt notamment pour éviter l'entrée de voitures dans cette zone et pour accéder plus simplement au centre-ville, des alternatives existent probablement moins coûteuses et plus rapides à mettre en œuvre au regard de l'urgence de certains points déjà saturés. Sont cités notamment : le renforcement des bus (le C6 pour aller à Part-Dieu), le lien avec le projet de TCSP et la ligne pour désengorger Vaise. Ces alternatives doivent notamment être pensées en réponse aux besoins de vieillissement de la population qui nécessite à la fois des aménagements, de la sécurité et du confort.

▶▶ En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** alerte sur le fait que c'est un projet à long terme qui ne répondra pas immédiatement aux besoins. Il insiste sur le fait que les usagers du métro proviennent pour la plus grande partie de la zone de proximité.

▪ 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**. Il faciliterait l'accès au centre-ville de Lyon et désengorgerait ces quartiers ainsi que l'Ouest Lyonnais. Ce projet pourrait également apporter de la visibilité sur la zone verte du Parc du Vallon.

L'articulation avec la M6 doit se faire avec une implantation d'un P+R vers Techlid afin de retenir en amont l'afflux de circulation pour désengorger Fourvière.

▶▶ En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** expose les enjeux liés au P+R. Il relate que les données provenant d'une étude sur le P+R d'Oullins montrent que 35% des utilisateurs de cette infrastructure habitent à moins de 3 kms. Il explique par ailleurs que les temps de parcours domicile – travail n'ont pas évolué depuis 50 ans pour se stabiliser à 50 minutes. Dans ce temps de transport, 10 ou 20 minutes sont consacrées au rabattement.

Plus globalement, l'extension du métro permettrait d'améliorer les liens avec les territoires voisins, notamment Limonest, Dardilly, Champagne, Charbonnières (depuis le point d'entrée du centre commercial d'Ecully), mais également Tassin, et de désengorger la gare de Vaise. Un **impact positif sur toutes les communes aux alentours (emploi, attractivité, etc.) est attendu.**

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

Les participants soulignent l'impact positif de ce projet sur la qualité de vie : un métro sous terrain évite toute pollution de l'air, sonore et visuelle. Le métro permettrait également d'augmenter l'attractivité de la Duchère et de mieux faire connaître les infrastructures dont elle bénéficie : piscine, parc, bibliothèque, espaces sportifs... Il est également positif pour l'égalité sociale et la pacification des routes.



A



Ce projet doit être fait en portant une attention particulière sur la protection des espaces verts (Rochecardon et la zone de Saint Didier au Mont Dore notamment) et les zones sensibles. Est également abordée la question des fouilles sur Vaise pouvant complexifier la construction des infrastructures, notamment les stations.

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

►► **Jean-Charles Kohlhaas** indique qu'une ligne centre ouest (LCO) est en cours d'étude. Il annonce également que la Métropole travaille avec la Région sur ce dossier. Ce projet de tram train sur l'ouest lyonnais permettrait une desserte de Techlid et Dardilly avec une fréquence de desserte de 3 minutes et demie à Tassin.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** partage le besoin d'agir rapidement pour décongestionner les quartiers. Il analyse la baisse d'attractivité des grandes métropoles et la complexité de la fin de l'artificialisation des sols en 2030, qui vont obliger à penser les territoires et les infrastructures de transport autrement.



E

