



Synthèse de l'atelier Ligne E

20 octobre 2021 – Tassin

L'atelier sur le projet de création de la ligne E s'est déroulé le 20 octobre, de 18h30 à 21h00 à l'espace Jules Ferry, à Tassin, 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 **61 participants** comprenant des élus du territoire et des habitants.



Suivez l'actu du projet !



Construisons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL



Synthèses 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 l'Ouest Lyonnais par le projet de création de la ligne E.

- **UN POINT DE DEPART A ALAÏ VOIRE PLUS A L'OUEST. TASSIN CENTRE EST MAJORITAIREMENT REJETE**

TASSIN ALAÏ est le terminus privilégié par la majorité des participants. 2 arguments sont avancés :

- **Un secteur plus adapté pour faciliter les rabattements de l'Ouest Lyonnais (Monts du Lyonnais, Craponne, Francheville, Brindas, Sainte Foy - la Gravière...). De ce point de vue, les participants ont particulièrement souligné qu'Alaï dispose d'un espace suffisant pour créer le parc-relais nécessaire à ces rabattements en voiture ;**
- Une connexion avec le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL). Le renforcement de l'axe Est – ouest est majoritairement privilégié. Un terminus à Tassin Centre ne permet pas de renforcer cette dynamique de circulation sur le territoire.

Certains participants notent également que le départ Alaï va favoriser les mouvements Ouest – Est, mais cela peut être aussi une opportunité pour développer économiquement cette zone et créer des flux Est – Ouest.

Une proposition est faite d'élargir le corridor pour desservir l'ex-hôpital Charrial. Cette volonté d'amener le métro jusqu'à Craponne est exprimée par plusieurs tables, notamment pour positionner des P+R évitant l'arrivée de véhicules dans Tassin. Par ailleurs, cela permettrait de répondre à la croissance démographique de Craponne qui est assez mal desservie. Si cette option d'extension vers Craponne n'est pas faisable dans un premier temps, il faut alors l'envisager dans un second.

TASSIN CENTRE / HORLOGE n'est pas privilégié comme terminus. Il est souligné la difficulté de faire des aménagements dans ce secteur déjà très dense. Qui plus est, construire une station de métro ne ferait que renforcer la circulation déjà très dense dans ce secteur. De plus, Tassin centre bénéficie déjà d'une **bonne connexion avec les transports en commun** : le bus vers Gorge de Loup, le TTOL et le C3 : le rabattement bus y serait plus compliqué.



Suivez l'actu du projet !





Dans cette partie « Ouest » du Corridor, la desserte de **LIBERATION** constitue également une polarité plutôt confirmée en raison de sa densité économique actuelle et son fort potentiel de développement (constructions, proximité de la gare), mais également pour permettre un accès facile pour les habitants de Tassin Centre.

- UN BESOIN DE DESENCLAVER LE PLATEAU DU 5^E ARRONDISSEMENT ET SES POLARITES

Les participants privilégient la desserte du plateau du 5^e arrondissement avec 3 arrêts :

- **MENIVAL est un secteur mal desservi avec une grande densité de population et qui va beaucoup évoluer.**
- **POINT DU JOUR présente de nombreux intérêts : c'est un bassin résidentiel et un pôle commercial important, disposant de nombreuses infrastructures : centres médicaux, établissements scolaires, théâtre... C'est un quartier dense, saturé, en grande évolution, qui mérite un meilleur niveau de desserte.**
- **STE IRENEE est un pôle d'enseignement important : écoles, universités, campus. Des logements étudiants y sont également construits. La station présente aussi un intérêt touristique, pour ses vestiges antiques.**

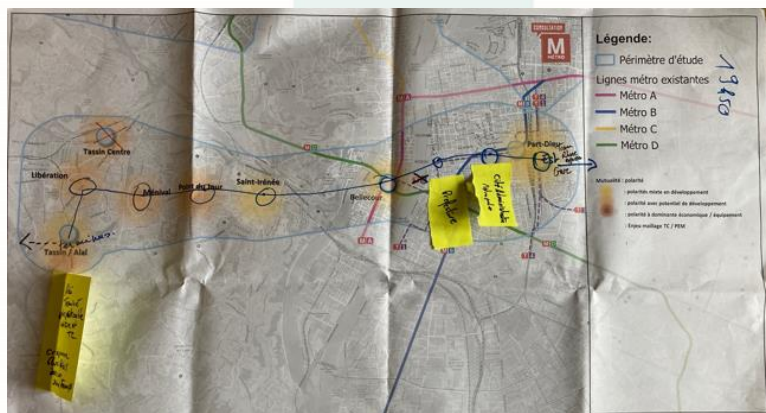
Plus généralement, la question du tracé de la ligne E pose la question de l'engorgement de Gorge de Loup. Une large majorité de personnes y voit cette opportunité. D'autres s'interrogent sur la nécessité d'étudier une nouvelle ligne ferroviaire desservant les mêmes quartiers : passage par le tunnel existant à double voie et sous utilisé entre Gorge de Loup et Saint Paul, avec prolongation vers Hôtel de Ville et Part Dieu (en évitant Bellecour) faisant ainsi de Gorge de Loup un « hub TCL ».

- UNE QUASI-UNANIMITE POUR LA DESSERTE DE BELLECOUR

La desserte de **Bellecour**, est globalement confirmée par les participants. Elle donne accès au centre-ville qui a une attractivité touristique et commerciale. C'est également une possibilité de connexion vers Vaise. Elle est jugée par beaucoup comme **évidente ou incontournable** : sa desserte permettrait de **connecter l'Ouest lyonnais au cœur de Lyon et de la Métropole** et par la même, à l'ensemble de son territoire.

Les quelques voix discordantes soulignent le **risque d'une surconcentration** des lignes sur Bellecour avec une possible paralysie du réseau quand cette station doit être fermée (manifestations...) et une surfréquentation.

Des participants évoquent la possibilité d'un terminus à **Perrache** - pour sa gare (qui pourrait ainsi être reliée à celle de la Part-Dieu dans la variante de prolongement) et sa connexion avec le quartier en développement de Confluence.



Suivez l'actu du projet !



A

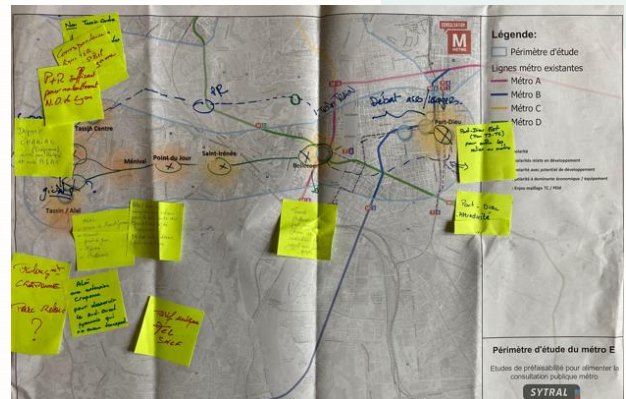


UN PROLONGEMENT JUSQU'À PART-DIEU EST SOUHAITÉ MAIS QUI NE DOIT PAS REMETTRE EN QUESTION LE PROJET EN RAISON DE SON COÛT

Une large majorité de participants adhèrent au prolongement de la ligne jusqu'à **PART-DIEU**. Cela est un réel bénéfice pour les territoires de l'Ouest lyonnais en favorisant l'accès au pôle économique et d'emplois tertiaires, le quartier d'affaire, la cité administrative ou encore à la gare, jusqu'ici éloignés pour les habitants de l'Ouest.

Elle permettrait de désengorger certaines lignes desservant la Part-Dieu comme la ligne B.

Cette desserte de Part-Dieu doit s'envisager dans son côté Est (Villette) de sorte à équilibrer les flux sur la Part-Dieu et à connecter la ligne E aux lignes fortes de transports en commun (Tramways, bus, BHNS, RhônExpress) offrant un accès simple et rapide vers l'est de la Métropole, l'Aéroport St Exupéry, le Grand Stade, Eurexpo... Certains envisagent même des développements ultérieurs de la ligne E vers l'Est.



Même si la balance coût-bénéfices paraît pour la majorité des participants comme positive, la desserte de Part-Dieu n'est pas considérée comme prioritaire au regard des enjeux de désenclavement de l'Ouest Lyonnais. Le coût de ce projet d'extension ne doit pas remettre en question la création de la ligne E, qui, en se connectant au réseau lyonnais, apportera déjà une avancée significative pour cette partie de la Métropole.

- Une Opportunité de compléter le maillage en métro du 3^e arrondissement de Lyon

Dans le cas d'un prolongement du projet jusqu'à Part-Dieu, les participants ont souligné les opportunités pour compléter le maillage du métro dans Lyon. La polarité identifiée est Place Guichard, notamment pour la correspondance avec la ligne B. Cette connexion est un enjeu souligné par certains participants. Quelques participants notent également d'autres pôles mal desservis : Préfecture, mais à défaut la desserte à Place Guichard pourrait convenir, et la Cité administrative surtout si le métro s'arrête dans le secteur est de Part Dieu.

▶▶ Concernant la desserte de nouvelles stations dans le corridor, **Jean-Charles Kohlhaas** précise qu'il s'agit d'un débat qui se répète lorsque l'on établit tout projet de transport en commun. Pour autant, cet ajout de stations génère plus de tensions sur la ligne, et allonge le temps de parcours, ce qui est en contradiction avec les objectifs d'un métro, qui se veut rapide.





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

Les apports et limites du projet de création de la ligne E ont été envisagés selon 4 thématiques avec les participants :

- LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Pour les participants, le projet de création du métro E est structurant pour le territoire pour les années à venir. Il présente bon nombre d'avantages, certains liés au développement urbain et à l'accroissement de **l'attractivité de l'Ouest lyonnais tant économique que résidentiel**, et ce dans un périmètre bien plus large que les seules communes desservies.

Le métro permettra de désengorger des quartiers aujourd'hui saturés, Point du Jour et Tassin, et redynamisera les territoires. Il pourrait mener au développement d'entreprises et à la redynamisation des commerces. L'enjeu est de parvenir à développer ces **zones d'attractivité économique** tout en maintenant les entreprises existantes sur le territoire.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** partage le constat qu'il existe un enjeu urgent de desserte du plateau du 5^e. Une solution de desserte performante devra être trouvée rapidement, avant que le métro ne se fasse.

Le métro permettra également un **rééquilibrage de la densité entre l'Est et l'Ouest Lyonnais**. Au vu de la dynamique de densification démographique et urbaine déjà observée par les participants à l'Ouest, le métro est un investissement répondant à un besoin d'avenir. Par ailleurs, il pourrait attirer une **nouvelle population** et de nouveaux ménages dynamiques.

Certains participants ont néanmoins souligné un certain nombre de questionnements quant à l'impact du projet pour l'évolution du territoire.

Des participants pointent les **risques d'une accélération de l'augmentation des prix** de l'immobilier et des loyers, nourrissant un phénomène d'exclusion d'une part croissante de ménages vers l'extérieur de la Métropole. De ce point de vue, il est signalé que la concertation de 2019 a déjà eu un effet en termes de multiplication de programmes de logements neufs, notamment au Point du Jour et à Tassin, par anticipation de l'arrivée du métro.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** a souligné en fin de réunion que si des constructions se sont accélérées dans l'Ouest Lyonnais, elles ne sont pas suffisantes pour répondre aux besoins en cas de création de la ligne E. Des milliers de logements seront à créer si la ligne est réalisée pour atteindre des densités qui justifient un métro.

Par ailleurs, la possibilité de création de la ZFE génèrera une difficulté de circulation pour les populations à faible revenu. L'alternative du métro est donc un moyen, pour cette population, de rester sur le territoire tout en pouvant se rendre dans Lyon pour y travailler. Certains participants soulignent des risques de gentrification : l'enjeu de préserver une mixité sociale est importante, comme celui de conserver un équilibre global dans le territoire.

Dessignons ensemble un territoire plus durable !

Suivez l'actu du projet !





A



- LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le métro apparaît comme le mode de transport le plus pertinent dans ce territoire pour l'ensemble des participants.

Il offre une importante capacité d'accueil pour les usagers, une fréquence importante et une grande amplitude horaire. C'est un moyen de transport sûr, accessible et propre qui apporte une garantie pour les temps de trajet.

Mais au-delà de ses qualités intrinsèques, certains participants notent le caractère structurant pour le territoire : le métro est le seul à pouvoir tracer un axe est-ouest en ligne droite en raison de la topographie qui exclut tout autre mode de transport.



Quelques aménagements peuvent être étudiés : embarquer les vélos dans le métro (notamment pour éviter la montée de Choulans en vélo), et/ou avoir des offres complémentaires en sortie de station, améliorer les services pour les familles (poussettes...) et pour les PMR. Ce point est important car l'offre hospitalière présente sur le territoire est importante et l'accès en métro des équipements hospitaliers est une alternative intéressante.

L'autre avantage du métro souligné par les participants, est qu'étant souterrain il permet de conserver un réseau de voiries contraint. Il peut ainsi s'insérer plus facilement dans des territoires déjà denses. Il répond à un certain nombre de **contraintes géographiques** liées aux **reliefs**.

Quelques points de vigilance ont été soulignés, notamment les impacts sur le réseau de bus et notamment les C20 et C21. Il y a néanmoins une nécessité de revoir ce réseau, pour assurer les rabattements nécessaires vers les stations. Enfin, la dimension budgétaire est également soulignée, ainsi que le délai de réalisation qui ne règle pas le problème à court terme...

E



Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !





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

Les participants analysent le projet de création de **la ligne E comme structurant pour l'ensemble des territoires de l'Ouest lyonnais**. Il est perçu comme un **facteur de cohésion métropolitaine** en connectant la partie Ouest et la partie Est, et en permettant une connexion plus fluide de la partie Ouest métropolitain au centre-ville de Lyon. Il va permettre de désengorger bon nombre de secteurs aux alentours : Choulans, la Mulatière, Sainte Foy.

Pour certains participants, c'est une opportunité pour l'attractivité de ce secteur en termes touristique et économique. Cela se fera si l'on garde bien une vision d'ensemble pour éviter de mettre les territoires en concurrence les uns avec les autres. La dimension sociale est également soulignée par certains participants qui notent que le métro permettra une meilleure intégration des quartiers populaires et un accès à l'emploi facilité pour l'ensemble du secteur.

Il y a un besoin de repenser les lignes de transport en commun avec le métro, pour effectuer le **rabattement** si l'on veut générer un impact positif sur tous les territoires et les désengorger. Cela se fera si les P+R sont également suffisants pour limiter le nombre de voitures qui rentrent sur le territoire. Par ailleurs, cette infrastructure va également être l'opportunité de redynamiser l'Ouest lyonnais, notamment son tissu économique et commercial.

Dans ces réflexions, la **place du Tram Train de l'Ouest Lyonnais est essentielle** à considérer. Il permet de connecter beaucoup de territoires autour de Lyon et de la Métropole. Les participants ont ainsi insisté sur le **besoin de le renforcer** parallèlement à la création du métro. Certains participants ont ainsi demandé la mise en place d'une tarification commune et une intégration au sein du Sytral sur le même modèle que le RER parisien.

►► Pour **Jean-Charles Kohlhaas**, il s'agit de relativiser l'enjeu de rabattement automobile vers les métros.

Il rappelle qu'il s'agit d'un mode auquel la grande majorité des usagers accèdent à pied, et dans une moindre mesure en bus. Ainsi, les parcs-relais n'apparaissent pas comme une priorité systématique dès lors qu'il existe une création de station.

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

Les participants estiment que la création du métro E permettrait de diminuer significativement l'utilisation de la voiture, notamment la circulation de transit, baissant ainsi les nuisances liées à la pollution (de l'air et du bruit) en décongestionnant le territoire. Alternative crédible à la voiture, le métro E permettrait une amélioration de la circulation sur le réseau viaire. Cela doit se faire en cohérence avec la ZFE.

Etant un mode de transport décarboné (électrique), il doit se mailler avec d'autres modes de transport, ce qui va nécessiter la requalification des espaces en surface (piste cyclable...). Il permettra également d'améliorer les temps de transport et les rendre moins aléatoires.

La potentielle densification du territoire doit se faire dans la limite du PLU (qui limite la densification). La croissance démographique de certaines territoires (comme Tassin par exemple), pose la question de la maîtrise du développement dans les 15 ans à venir, et notamment l'augmentation du foncier. Mais le risque est plus d'enclaver ce territoire que de le densifier.

Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !



Le métro est perçu comme un moyen de **dynamiser la vie des quartiers** desservis, développer l'économie et les commerces, notamment sur le quartier du Point du Jour en améliorant la mobilité intra plateau, assurant ainsi une **meilleure qualité de vie**.

Le métro permet la préservation des espaces verts. Cependant, certaines zones sensibles comme le Ruisseau des Plantes sur Tassin sont à protéger.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** a rappelé que la création de tunnels de métro pose également la question de l'avenir de la nappe phréatique. Celle-ci se réchauffe et se dégrade sous l'effet des activités humaines, dont les infrastructures souterraines. La préservation de cette ressource est à prendre en compte pour l'approvisionnement en eau potable.

Clôture

►► **En fin de réunion, Jean-Charles Kohlhaas**

a salué la richesse des contributions de chacun, et se félicite de l'utilité de la consultation. Il a soulevé l'importance du changement de paradigme à opérer. Selon lui, la France considère la mobilité par le prisme des infrastructures. Or, la mobilité est une science humaine, dans laquelle « la technique passe avant le béton ».

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que les décisions relatives au projet de métro retenu seront prises au Printemps 2022. La mise en service projetée paraît lointaine, car les procédures réglementaires et les travaux nécessitent ce temps.



Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !

