



## Synthèse de l'atelier Ligne A

18 octobre 2021 - Hippodrome Lyon Carré de Soie

L'atelier grand public 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 18 octobre, de 18h30 à 21h, à Vaulx-en-Velin, 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, ouvert aux élus, a rassemblé **13 participants** dont des représentants de Décines, de Meyzieu, de Vaulx-en-Velin, et des conseillers municipaux dont certains avaient déjà participé à l'atelier « institutionnel ».

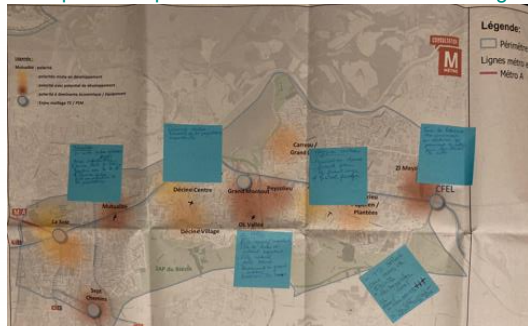
### Synthèses des échanges et propositions de l'atelier

#### LES POLES A DESSERVIR SUR LE TERRITOIRE

Les participants étaient invités dans un premier temps à identifier les pôles à desservir sur le territoire de l'est lyonnais par le projet d'extension de la ligne A.

- **UN METRO QUI NE DOUBLONNE PAS LE T3 : LA PREFERENCE POUR UN TRACE AU SUD DU TERRITOIRE AVEC UNE DESERTE AUTOUR DE 6 POLES**

Exemple d'une production d'une des tables d'échanges



Les travaux en sous-groupes ont donné des identifications globalement similaires aux propositions faites par l'atelier mené avec les élus. Il ressort quasi unanimement que le tracé du métro doit être complémentaire au tracé du T3, pour ne pas rentrer en concurrence avec cette infrastructure, et apporter des réponses à des développements dans les 15-20 ans qui viennent.

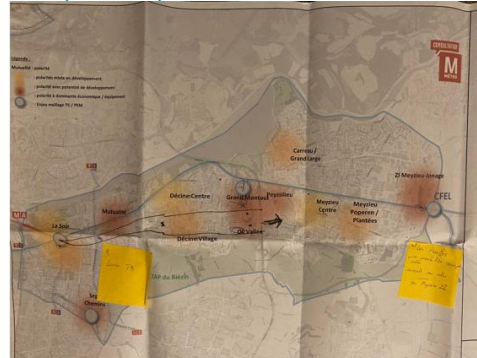
## - LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Les participants ont souligné les points suivants : le développement de la Métropole est à l'est, le Tram ne suffit plus et le réseau viaire est déjà saturé.

Voici les principaux pôles pointés comme pertinents à desservir à l'avenir :

- **LA SOIE** : les participants sont unanimes sur le besoin de renforcer l'offre de transport sur cette zone même si elle est aujourd'hui assez dense (terminus du Métro A, tram T3, RhôneExpress...). Il y a un fort enjeu de décongestion de ce secteur, notamment pendant les heures de pointe.
- **LE SECTEUR MUTUALITE** est peu desservi actuellement mais de nombreux projets vont contribuer à son développement visant notamment à augmenter le nombre d'habitants mais également le nombre d'entreprises sur le territoire via l'aménagement de la ZI. Par ailleurs, ce secteur a un gros pôle médico-social, résidence sénior ... Cette station doit également faire la connexion avec le futur tramway T9. Cela permettrait de connecter cette polarité avec le Sud vers 7 chemins et Bron. Sur ce secteur, une option est de positionner la station plutôt au sud afin de desservir au mieux la ZI qui pourrait être un pôle mixte résidentiel-économique à horizon 2035-2040.
- **DECINES CENTRE – DECINES VILLAGE** : La commune présente une forte densité de population qui va croître dans les 15 / 20 ans qui viennent. Il y a un besoin de désengorger les transports actuels (notamment le bus), et d'améliorer l'accès aux infrastructures de loisirs. La zone au sud de Décines centre est également amenée à se développer avec la création d'un pôle de loisir. La station se positionnerait entre Décines Centre et Décines Village avec un besoin de maillage fin sur ces deux territoires.
- **L'OL VALLEE** est un pôle sportif et de loisir en plein développement, avec de nombreux restaurants et des activités culturelles. C'est également une polarité avec un pôle médical et un lycée. Les participants demandent que le métro passe par ce pôle, notamment pour le transport des supporters mais également pour anticiper le développement économique que cette zone va connaître (implantation d'entreprises nécessitant le transport des salariés).
- **LE CENTRE DE MEYZIEU** est une polarité importante avec une forte concentration de population, qui comprend toutes les activités et les usages d'un centre-ville. Bien que le développement se fasse plus au sud, la desserte de Meyzieu centre est nécessaire en créant des liaisons Nord Sud entre le T3 et la station. Par ailleurs, le métro entre Décines et Meyzieu pourrait renforcer la coopération entre les 2 villes et favoriser l'équilibre commercial.
- Quartier politique de la ville, **LES PLANTEES**, ainsi que les alentours de l'Espace Poperen, doivent voir leur offre de transports renforcée, dans une perspective d'égalité des territoires. Cela permettrait également de desservir le lycée ainsi que le stade d'entraînement de l'OL.

Exemple d'une production d'une des tables

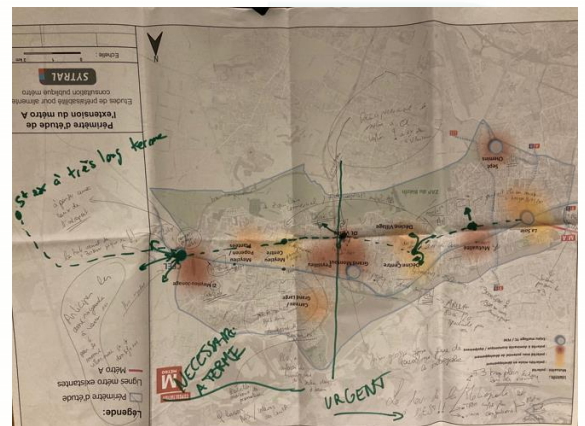


## - UN TERMINUS A MEYZIEU ZI ET UNE CONNEXION AU CFEL

Le terminus du prolongement de la ligne A doit permettre à la fois :

- **UNE BONNE DESSERTE DE MEYZIEU ZI** pour la rendre plus accessible aux employés, et notamment ceux venant de Lyon ce qui justifierait une desserte par la ligne A.
- **UNE CONNEXION AVEC LE CHEMIN DE FER DE L'EST LYONNAIS (CFEL)**. Des participants ont souligné que des personnes parcourent une distance de 30 kms pour accéder à l'agglomération lyonnaise. Avoir une interconnexion avec le T3 et augmenter la capacité du parc-relais existant, permettraient de diversifier l'offre de transport en commun, et ainsi éviter les flux de voitures dans l'agglomération.
- Pour certains, **UNE LIAISON JUSQU'À L'AÉROPORT SAINT-EXUPÉRY EST NECESSAIRE**. Une proposition est faite de transformer la ligne du RhônExpress en ligne de métro ou en tram express.

Exemple d'une production d'une des tables



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

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

### ▪ LE RENOUVELLEMENT ET DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLES

Selon les participants, cette extension du métro est une réponse au développement que connaît l'Est de la Métropole lyonnaise et qui va perdurer dans les années à venir. Il est nécessaire de renforcer l'offre Est-Ouest et de proposer des connexions Nord Sud pour faire du rabattement (notamment sur la zone des 7 chemins avec la ligne Centre-Est).

De grosses polarités économiques (Soie, OL Vallée, Sud Mutualité, bassin de Jonage) et résidentielles (Meyzieu, Décines) doivent être accompagnées d'infrastructures de transport en commun, afin de désengorger le réseau viaire mais également désaturer les infrastructures existantes (bus et T3).

L'irrigation des structures éducatives, médicales, sportives, culturelles du territoire est également un enjeu pour améliorer le bien vivre.

Le **renforcement des liens entre Décines et Meyzieu** est un élément important. Il doit s'accompagner d'une **coordination pour équilibrer l'urbanisation**, et coordonner les rabattements vers les transports en commun.

#### ▪ LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les participants ont souligné que le métro est un moyen de transport volumique, non polluant et régulier. Dans une zone où la densification urbaine est importante, il a également l'avantage de ne pas avoir d'impact sur l'emprise au sol et donc de laisser la place aux développements fonciers et à la circulation.

Il est une réponse pour les mouvements pendulaires massifs de cette zone, mais également pour la création de liaisons entre les communes « dortoir ».

Le métro et le T3 doivent fonctionner en complémentarité, avec la création de voies pour les déplacements alternatifs (marche, vélo...), notamment entre Décines et Meyzieu et entre l'OL Vallée et Meyzieu.

Il est également proposé de faire des tranchées couvertes, moins chères qu'un métro et présentant peu d'impact sur la qualité de vie.

Dans cet espace qui va se densifier, la question se pose du maillage fin à laquelle la réponse pourrait être de **desservir les stations de métro par des bus ou des stations de vélos en libre-service.**

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

Les participants ont souligné que le territoire est essentiellement « dortoir », ses habitants ne travaillant pas à l'Est. Il y a donc un besoin important de transport pour ces populations, et un vrai bénéfice d'être connecté avec le centre de Lyon.

Par ailleurs, des flux massifs traversent ce territoire ; il est donc important de prendre en compte leur besoin en déplacement. Si le T3 permet la desserte du corridor Lyon-Villeurbanne, le métro permettrait de transporter efficacement les personnes de l'Est au Nord Est de la Métropole.

Il serait également un bon moyen pour « libérer » le quartier de la Soie qui est saturé.

Le prolongement du métro A constituerait en ce sens une opportunité pour éviter l'entrée de véhicules dans la Métropole.

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

Les participants estiment que le **métro préserve le cadre de vie et offre une meilleure qualité de vie grâce à la rapidité des déplacements.** Ils soulignent le faible impact sur l'environnement de ce moyen de transport, mais alertent sur le risque de création d'îlots de chaleur s'il n'y a pas une maîtrise suffisante de la densification du territoire. L'augmentation de la pression foncière et du prix de l'immobilier est également soulignée.

Considéré comme un transport régulier et massif, le métro permettrait de réduire **la circulation très dense dans l'est lyonnais**, et particulièrement au niveau de la rocade-est. Aussi, le métro permettrait une amélioration de la qualité de l'air.

Cependant, le métro doit respecter les espaces naturels existants et préserver le patrimoine bâti.



## LES POINTS EVOQUES PAR JEAN-CHARLES KOHLHAAS EN CONCLUSION DE LA REUNION

- ▶▶ L'intermodalité avec le vélo est un point important avec la création de stations de métro et le développement de stationnement sécurisé. Oullins est cité en exemple.
- ▶▶ Depuis 25 ans, il y a la construction d'une « toile d'araignée » autour de Lyon, avec sur la partie sud, le T10 (via Saint Fons), et sur la partie nord, le T9 (Villeurbanne Vaulx en Velin). La question de l'axe Nord Sud sur ce territoire nécessite d'abord de savoir ce que l'on veut faire de la zone vers Bron. Une réflexion urbanistique est lancée avant de définir quelque tracé que ce soit.
- ▶▶ L'augmentation de la capacité du T3 est un réel enjeu. Plusieurs éléments sont étudiés : le réaménagement de l'accès à Part Dieu, l'augmentation des fréquences, la capacité qui est déjà passée de 32 à 40 mètres. Une étude est faite pour avoir 2 rames de 32 mètres mais cela nécessite des aménagements (notamment des quais).
- ▶▶ La question du prolongement de la ligne jusqu'à l'aéroport semble difficilement envisageable, en raison du coût très important d'un tel chantier.
- ▶▶ Le métro est fait pour desservir des zones déjà denses. La desserte uniquement de pôles événementiels ou d'activité n'est pas concevable. Le mélange des usages est nécessaire.