



Synthèse de l'atelier Grand Public Ligne B

11 octobre 2021 – Salle des fêtes de Crépieux à Rillieux la Pape

L'atelier grand public sur le développement du réseau de métro à Lyon, et plus précisément sur le projet d'extension de la ligne B, s'est déroulé le 11 octobre, de 18h30 à 21h, à la salle des fêtes de Crépieux à Rillieux la Pape 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 **39 participants**, dont 4 élus (les maires de Rillieux la Pape et de Caluire, et leurs adjoints), ainsi que 35 citoyens : 12 venant de Rillieux la Pape, 11 de Caluire, 6 de Sathonay, 3 de Lyon 4, 1 de Lyon 9, 1 de Lyon 3 et 1 d'Oullins.



A



Synthèses des remarques 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 par le projet d'extension de la ligne B.

- **UN ENJEU DE DESSERTE DU PLATEAU NORD, ENCLAVE ET SATURE DE VEHICULES INTERNES AU CORRIDOR OU VENANT DE L'AIN ET DU VAL DE SAONE**

L'enjeu est de **desservir le Plateau Nord**, qui est enclavé, saturé de véhicules sur le territoire et qui bénéficie de l'**afflux de déplacements provenant des territoires voisins (Ain - Val de Saône)**.

- **UNE DESSERTE DU TERRITOIRE AUTOUR DES POLES RESIDENTIELS, ECONOMIQUES, LOISIRS ET EDUCATIFS**

La desserte de l'extension de la ligne B permettrait de créer du lien entre les différents pôles (différents bassins de vie, de travail, les établissements d'enseignements supérieurs et de loisirs). Les enjeux de développement de l'activité commerciale ainsi que de cohésion sociale ont été relevés.

Les pôles à desservir identifiés :

- Cité Internationale et/ou Saint Clair
- Place Foch
- Vernay en raison de la densité de l'habitat dans le secteur
- Gare de Sathonay, dans une logique multimodale notamment avec la connexion au TER
- Le Pôle Périca, au vu du développement de la zone et/ou le Rond-point Charles de Gaulle. Les participants se sont questionnés sur la desserte des deux pôles ou l'un des deux. La station Charles de Gaulle semble être privilégiée par une majorité de participants.
- Rillieux-Ville Nouvelle est privilégiée en raison de l'urgence sociale sur le quartier, à l'exception d'une table qui choisirait un tracé direct de Charles de Gaulle à la ZA de Sermenaz.
- Ostérode au vu du projet urbain et du flux entrant de l'Ain.

A l'inverse, les pôles de la Doua et du Tonkin sont écartés.



▪ UN CHOIX DE TERMINUS

Plusieurs options ont été avancées : une station à Ostérode avec un P+R, ou un terminus entre la ZA de Sermenaz et Ostérode avec un positionnement de l'arrêt très à l'est. Il serait couplé avec un P+R pour ne pas subir le flux de voitures entrant dans cette zone.

LES APPORTS ET LIMITES DU PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE B

Les participants ont identifié les apports et limites du projet d'extension de la ligne B selon 4 thématiques :

▪ LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le métro est perçu comme un transport permettant d'accompagner la mobilité sur des zones à forte densité. Il est considéré comme une opportunité pour **desservir Rillieux-Ville Nouvelle** et **permettre l'accès à l'emploi** et à une meilleure intégration sociale.

Un projet de métro s'accompagne d'une crainte de pression foncière en raison d'un risque de densification qui peut faire augmenter les prix. La question de l'artificialisation des sols est également évoquée. Le stationnement sur la gare de Sathonay est également un point d'inquiétude en raison d'un risque de développement résidentiel sur le Val de Saône.

▪ LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le métro est perçu comme le moyen le plus efficace et le plus pertinent pour désengorger le plateau. La rapidité, la régularité, la capacité, le cadencement et la fiabilité font du métro le moyen de transport le plus efficace et le plus adapté à la situation du territoire surtout avec un métro automatique. Il apportera de la rapidité d'accès à Lyon et répondra aux besoins de flux pendulaires. Il permettra également la décongestion du trafic routier depuis le Nord et des centres villes sur le tracé.

Il est bien pointé qu'il y a un équilibre à trouver entre, d'un côté, le nombre de stations à créer sur ce fuseau et la rapidité du transport. Les participants veulent s'assurer que le surcoût généré par les stations supplémentaires ne soit pas un obstacle à la concrétisation du projet.

Un autre intérêt du métro est qu'il consomme peu de foncier et donc l'emprise au sol est moins problématique pour desservir des quartiers déjà denses. Compte tenu du temps de construction avancé du projet, un aménagement d'un métro aérien-sous terrain permettrait d'accélérer sa mise en circulation, même si l'option aérienne peut être mal acceptée par les riverains.

Enfin, pour palier l'urgence de la situation actuelle : les C1, C2 et C5 saturés..., il est proposé de créer un C2 bis et un BHNS (pour une liaison avec Trevoux et le Val de Saône) pour désengorger rapidement certains quartiers déjà saturés. Ce projet d'extension ne doit pas avoir comme effet de diminuer l'offre actuelle notamment de bus qui est un bon moyen pour les personnes âgées (contact avec les chauffeurs). Par ailleurs, le maillage des bus peut servir de rabattement pour le métro.





Pour désengorger le territoire, la conception de ce métro doit se faire avec la possibilité d'embarquer les modes de déplacement doux tels que le vélo, les trottinettes... ainsi qu'avec des stationnements suffisants dans les parkings relais.

Ce projet d'extension de ligne B est considéré comme vital pour le plateau. S'il n'aboutit pas, il y a un réel risque de saturation de la circulation automobile sur le plateau et une accentuation des déséquilibres sociaux et sécuritaires.

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

L'extension de cette ligne créera mécaniquement un flux supplémentaire sur cette zone, en raison d'un risque d'étalement urbain vers l'Ain qui devra traverser le plateau. Une discussion avec les territoires voisins pour la maîtrise de leur urbanisme, mais également sur la question du maillage en transport par bus doit être engagée, notamment une offre de Bus à Haut Niveau de Service entre Lyon-Trévoux.

La question des P+R est avancée pour limiter les flux entrants, notamment à Ostérode.

Sathonay doit être conçu comme un vrai pôle d'échanges car cette extension de ligne doit s'accompagner d'un développement TÈR dont la fréquence pose aujourd'hui problème. La question de la tarification unique entre le TER et le métro est également soulignée par les participants comme un sujet essentiel.

Cette extension faciliterait également l'accès entre le Nord et Saint Priest-Carré de Soie. Elle fluidifierait l'accès à la Doua et au centre d'affaire de la Cité Internationale, et désengorgerait les quais du Rhône. Elle permettrait un accès plus aisé à Part Dieu permettant ainsi une liaison avec l'aéroport.

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

Le métro est pointé comme un transport facile d'accès pour les classes populaires pouvant leur permettre de voyager plus facilement vers les lieux de vie (piscine, école, commerces, cinéma, mais également les écoles, lycées...). C'est une infrastructure favorisant à la fois le développement du commerce et l'intégration. Il sera l'occasion de revitaliser et d'améliorer le cadre de vie aux abords des stations construites.

Un accent est particulièrement mis sur l'apport en sécurité du métro : plus de cadence et donc les personnes restent moins statiques aux arrêts, des infrastructures d'accès adaptées aux PMR ou aux personnes âgées, moins de densité que dans les transports par bus qui sont saturés...

L'étalement urbain répond à une demande de qualité de vie. Le métro enterré n'a pas d'impact visuel ni de nuisance sonore. Il faut être vigilant à ne pas additionner cet étalement avec un surcroît de pollution des voitures. Un lien est à faire avec le projet de ZFE.

Il apparaît essentiel de préserver le plateau des Maraîchers et le ruisseau du Ravin qui est une Zone Naturelle Sensible. De même la question du franchissement du Rhône est une question environnementale forte.

Les participants notent que l'arrivée du métro nécessite l'étude de l'implantation des pôles d'énergie qui alimenteront le métro.



A



Compte tenu de la durée des travaux, la question se pose de savoir comment à court terme il est possible de désengorger cette zone.

Temps d'échanges

Un temps d'échange a permis aux participants de réagir et de poser leurs questions dans la salle et d'échanger avec Jean-Charles KOHLHAAS sur les points évoqués.

▶▶ **Jean-Charles Kohlhaas** remercie les participants de leur contribution. L'objet de la consultation est bien de recueillir l'ensemble des avis, idées et contributions de l'ensemble des habitants. Il confirme que la dessert du Plateau Nord est bien prise en compte.

▶▶ **Jean-Charles Kohlhaas** précise que sur le métro le débat doit être ouvert. Le montant de l'investissement est très important et le délai de construction est sur une durée de 15 ans minimum qui ne permet pas de régler la situation à court terme. Il confirme qu'une réflexion sur des alternatives est ouverte. L'important est moins le métro que de desservir le territoire de manière adaptée à la fois à court terme et à long terme.

▶▶ **Jean-Charles Kohlhaas** aborde la question des parkings relais qui représentent un coût extrêmement important. Qui plus est on analyse que sur celui d'Oullins, l'utilisation de ces parkings est majoritairement faite par des personnes situées à moins de 3 kms.

▶▶ **Jean-Charles Kohlhaas** évoque que le projet de liaison Lyon – Trévoux a une capacité réduite, avec un bus tous les quarts d'heure. Il aura du mal à dépasser les 5000 voyages/jour et aura donc un impact assez faible. Par ailleurs, sa temporalité n'est pas la même qu'un projet de métro. S'il ne s'y substitue pas, il convient, par contre, d'imaginer une connexion entre les deux.

▶▶ **Jean-Charles Kohlhaas** relate enfin le fait que la question de l'étalement vers l'Ain doit prendre en considération le fait que les temps de parcours domicile – travail n'a pas évolué depuis 50 ans et se stabilise autour de 50 minutes. Le temps de rabattement sur les transports est en général de 10 minutes pour que les personnes changent leurs habitudes de transport. Il faut donc bien prendre en considération cet élément pour ne pas se tromper d'analyse sur la mutation des flux voiture.





A



D



B

E



Suivez l'actu du projet !

