

CONSULTATION

M MÉTRO

ully GdOuest :
S, LCO, mais
gné (950m) du
Sauvegarde
de la M6

Centre
Commercial

Pérollier

Les Sources

Plateau Duchère
(Pl. Abbé Pierre ?)
: cœur de quartier,
lycée Martinière
(2700 élèves, trafic
pendulaire
"inversé"),
équipements
sportifs : qqes
établissements
culturels

Industrie /
Rochecardon :
entreprises, loisirs
(secteur du
cinéma), actuelle
faible desserte en
bus (notamment
peu adaptée
horaires pro) avec
des activités à toute
heure ; lien avec le
Nord

Île Barbe ? :
liaison avec Nord
de l'agglo / Val de
Saône, mais
secteur peu
dense, notamment
desservi par TER
(à renforcer ?) & ill
étalement urbain

Campus

Campus : ???
solution à
comparer à un bus
en site propre
(C6/LCO) / ligne
forte ?
mais dommage de
ne pas aller
jusqu'au bout du
faisceau

Echangeur
Pérollier (plutôt
côté
Duchère/Sauvegar
de qu'Ecully) : pôle
d'échange
multimodal
(arrivée de lignes
de bus dont en site
propre), liaison M6
: commerces ;
Clinique de la
Sauvegarde ;
liaison Techlid

Plateau de la
Duchère

Château : très
enclavé, vallonné
(mais pourrait-il
être desservi par
extension ligne E
Tassin > Château
> Ecully ?)

Gare de
Vaise

Industrie

Synthèse de l'atelier Ligne D

25 octobre 2021 – Atelier en ligne

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 18h30 à 20h30 en ligne. **Philippe BOSSUET**, Directeur de la Prospective a présenté le diagnostic du territoire.

Cet atelier a rassemblé une **dizaine de participants** (2 habitants La Duchère, 3 de Lyon 9, 1 Ecully à la limite de La Duchère, 1 de Lyon 3, 1 habitant la limite de Lyon 3 et Lyon 5)

Synthèses des remarques et propositions de l'atelier

LES POLES A DESSERVIR SUR LE TERRITOIRE : UNE DESSERTE AU-DELA DE LA DUCHERE DE 3 A 4 STATIONS

Les participants ont évoqué plusieurs pôles à desservir sur l'extension de la ligne D

- **INDUSTRIE / ROCHECARDON** : l'enjeu serait de **desservir les entreprises, les équipements de loisirs (secteur du cinéma)**. Ce quartier bénéficie actuellement d'une **faible desserte en bus**, peu adaptée aux horaires du monde du travail (horaires flexibles ou après 19h). Le desservir permettrait de créer une **liaison avec le nord de la Métropole**.
- **ÎLE BARBE ?** : cette desserte fait débat parmi les participants car même si elle permet la **liaison avec le nord de la Métropole et le Val de Saône**, le secteur reste **peu dense** et est **desservi par le TER**. Il faudrait faire attention à l'étalement urbain que cela pourrait produire.
- **PLATEAU DUCHERE (PLACE ABBE PIERRE ?)** : il est important de desservir le **cœur de quartier** pour **faciliter la vie des habitants**. De nombreux équipements sont à mieux desservir : le lycée Martinière (2700 élèves, trafic pendulaire "inversé" de Lyon vers la Duchère), les équipements sportifs comme le stade, les établissements culturels (MJC, centres sociaux, Musée des Sapeurs-Pompiers, bibliothèques...)
- **CHATEAU** : ce secteur est très enclavé, vallonné, mais pourrait-il être desservi par extension ligne E Tassin > Château > Ecully ?
- **LES SOURCES (SAUVEGARDE NORD)** : cette desserte vise à casser la barrière Est/Ouest créée par la M6.

- **ECHANGEUR PEROLLIER (PLUTOT COTE DUCHERE/SAUVEGARDE QU'ECULLY)** : il pourrait devenir un pôle d'échange multimodal avec l'arrivée de lignes de bus dont en site propre, la liaison avec M6, les commerces, la Clinique de la Sauvegarde. Il permettrait de faire la **liaison avec Techlid, Dardilly et le Campus** et d'accueillir les voitures avant qu'elles aillent à Vaise. Si un prolongement au-delà de Sauvegarde est envisagé, il faudra **recréer du lien "au-dessus" de la M6** en desservant les deux côtés de la M6 car ce sont des lieux d'habitations.
- **CENTRE COMMERCIAL, ECULLY GRAND OUEST** : il est desservi par le C6, possiblement par la future LCO, mais il reste éloigné de 850m du côté de La Sauvegarde de la M6.
- **CAMPUS ?** Certains des participants regrettent que le métro n'aille pas « jusqu'au bout du faisceau », c'est-à-dire le campus, dont la **desserte par un transport efficace et fréquent** est attendue au vu des nombreuses écoles. D'autres estiment que ce mode de transport n'est pas forcément un métro. Il faudrait comparer avec un Bus A Haut Niveau De Service (BHNS) en site propre (C6/ Ligne Centre Ouest ou LCO qui desservirait Part-Dieu, La Duchère, Ecully.).

De plus la **desserte de Techlid est à renforcer**. La **durée de trajet** aujourd'hui pour travailler sur Techlid en arrivant de Part-Dieu est importante, il s'agit d'un **frein à l'implantation d'entreprises**

A l'issue de l'atelier, les participants ont été invités à proposer une priorisation de desserte. Le débat autour du cout représenté par l'ajout d'une station a permis de conclure à la nécessité de trois à quatre stations :

- Vaise
- Industrie
- Duchère Martinière ou vers la place Abbé Pierre
- Pérollier

Un participant demande si l'extension du métro D sera mis en concurrence avec le projet de ligne Centre-Ouest (LCO)

▶ En réponse, **Philippe BOSSUET** explique que la ligne est un projet évoqué dans le cadre du Plan de Mandat du SYTRAL. La fin de la consultation du métro pourra également faire évoluer ce projet, que certains ont pu évoquer comme une piste d'alternative au métro.

LES APPORTS ATTENDUS ET LES POINTS DE VIGILANCE SOULIGNES 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**

Ce projet d'extension du métro D **désenclaverait** et favoriserait l'**attractivité du Plateau de la Duchère**, en continuité du projet renouvellement urbain/NPNRU.

L'extension du métro D bénéficierait ainsi au **développement économique hors du centre-ville** (Techlid, ...). Par ailleurs, le **renouvellement du secteur de l'échangeur Pérollier** est à accompagner.

Le **développement urbain et le plan de transport est à articuler. Le métro est pertinent** s'il s'accompagne d'une **densification dans des secteurs mutables** comme le pavillonnaire à Ecully, Pérollier. Les besoins en logements sont importants. Il semble que **l'étalement urbain consécutif** au prolongement d'un transport en commun lourd en banlieue ne soit pas une fatalité, sauf si on lui adjoint un parc relais mais un des participants espère que cela ne fait plus partie de la doctrine du Sytral.

• LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Ce projet d'extension de métro est intéressant car il allégera :

- **les temps de parcours** entre le centre-ville et La Duchère, mais aussi entre La Duchère et Vaise. Il favorisera le report modal en désengorgeant le pôle bus de la Gare de Vaise et le parc relais bénéficiant aux habitants de Dardilly, Limonest, La Duchère.
- **le nombre de correspondances pour rejoindre les secteurs hors centre-ville.** Aujourd'hui, se rendre au métro à Vaise depuis La Duchère démultiplie les correspondances, peu importe la destination : 2 ou 3 correspondances sont nécessaires pour aller de La Duchère à la Halle Tony Garnier ou Caluire.

Les bus C14 & C6 sont rarement vides. Un participant estime qu'ils le seraient avec un métro en concurrence. Si le C14 a un problème cela crée des difficultés pour plusieurs usagers, il est instable en raison de son terminus à Jean Macé. Si 30 à 40 000 usagers du bus se reportent vers le métro, on retire l'intégralité des voyages/jours réalisés dans les C14 & C6. Ce sujet a fait débat, certains se demandent **si les habitants du Château, du Piémonte, du Tunnel vont se reporter vers le métro.** D'autres craignent que **l'arrivée du métro réduise le nombre de bus** qui assurent la **desserte fine nécessaire** des quartiers non desservis par le métro (Château, Piémonte, Balmont).

Un des enjeux sera de favoriser le **rabattement vers le métro, intermodal, avec des lignes de bus complémentaires.** Les parcs relais favorisent un **mauvais report modal selon une étude** en Ile de France citée par un des participants, les personnes se déplaçant en modes doux vont préférer prendre la voiture pour profiter de la gratuité du stationnement. Il faudrait **voir la question de la tarification des parcs relais.** Des **parcs relais pour les vélos et les trottinettes** sont à développer à La Duchère (au vu du moindre dénivelé sur le Plateau).

Un point de vigilance est identifié, un projet de métro risque d'être retardé dans le temps avec les études, les travaux. Le **temps de réalisation du projet** est long au vu des **besoins actuels.** Il faut se projeter sur les besoins d'ici 10 à 15 ans, la population aura encore augmenté et si le réseau n'est pas plus performant, nous arriverons à un **risque de saturation à moyen terme.** Il faut **préparer un projet pour l'avenir.**

Des discussions ont eu lieu entre les participants sur le **coût du projet.** Certains ont calculés le **ratio du coût** du projet : 1 milliard d'euros pour un **report modal** de 6000 personnes, ce qui représente 167 000€ par nouveau usager. Les participants estiment que cela représente un **important investissement** mais que ce projet s'inscrit sur « plus que du **long terme** ». Un participant affirmait également qu'il était opportun d'investir maintenant car aujourd'hui les finances du Grand Lyon sont saines et les emprunts à taux faible.

La **profondeur des stations** nécessaire génère un **coût supplémentaire** sur le projet. A l'usage, les participants se questionnent sur le temps de descente qui pourra **décourager les usagers du métro** de le prendre et de se reporter vers le bus.

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

Malgré le **maillage en transports lourd du Nord et Ouest de l'agglomération** (TER, TTOL, ...), la Duchère n'en bénéficie pas puisqu'ils contournent ou passent en dessous. L'enjeu est de **faciliter les correspondances pour les lignes desservant l'Ouest de l'agglomération**. Les lignes existantes de **Champagne vers Dardilly**, les **gares de Jubin et Limonest** gagneraient peut-être à correspondre à la Duchère ou au Pérollier. Aujourd'hui la voie en site propre de Limonest au Pérollier est sous-exploitée.

Il faudrait **augmenter les TER vers le Nord de la Métropole et le Val de Saône**. Le TER vers Lozanne est peu utilisé mais le Réseau Express Métropolitain fait espérer une plus grande fréquentation. Il faut engager des discussions avec la Région.

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

Même si le Plateau de la Duchère **a la chance de pas être trop congestionné par les automobiles**, Le **dénivelé du territoire** génère de la **consommation de carburant**, contribuant à la pollution et aux nuisances (sonores également). Le territoire est défavorisé en termes de nuisances et de pollutions liés à la proximité de l'autoroute.

Malgré la desserte visant des secteurs denses, certains des participants évoquent des **risques quant à l'étalement urbain**, alors que l'Ouest Lyonnais est encore préservé. La sensation d'être en dehors de la ville est appréciée dans l'Ouest.

L'extension du métro permet aux métropolitains et aux touristes de se rendre dans les **établissements culturels** du secteur ou dans les **espaces naturels** via des correspondances.