



Synthèse de l'atelier Ligne E

15 octobre 2021 – Espace Jean Couty (Lyon 9)

L'atelier sur le projet de création de la ligne E s'est déroulé le 15 octobre, de 18h30 à 21h à l'espace Jean Couty, à Lyon, 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 **70 participants** comprenant des élus du territoire et des habitants.



Quelques réactions ont pu être entendues dans la salle avant le passage en atelier.

Thomas RUDIGOZ, député du Rhône, a rappelé la qualité de la concertation menée en 2019 sur le métro E. Il regrette le format en atelier proposé pour cette réunion qui limite le nombre de participants et ne permet pas l'expression de tous.

► **Jean-Charles Kohlhaas** a rappelé les restrictions sanitaires et la jauge covid qui s'impose tout en soulignant qu'aucun participant n'a été refusé ce soir. Par ailleurs, c'est bien volontairement que cette rencontre est organisée sous la forme d'un atelier et non d'une réunion publique : la consultation, qui intervient avant la prise de décision, a été pensée comme un temps d'intelligence collective et non d'un simple questions-réponses.

François Pastré, 1^{er} Adjoint de Craponne, souhaite s'assurer que parmi les 65 000 voyageurs par jour projetés sur la ligne selon l'étude du SETEC, sont compris tous les habitants du territoire, dont les Craponnois, et pas seulement les habitants du corridor.

►► **Emilie Burquier** a précisé que les études tenaient bien compte de l'ensemble des déplacements sur la ligne, y compris des communes et territoires voisins.

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.



- UNE PREFERENCE POUR UN POINT DE DEPART A ALAÏ

TASSIN ALAÏ est le terminus privilégié par la majorité des participants présents. Le secteur est décrit comme :

- un « quartier d'avenir » et une zone de construction en pleine densification constituant déjà un **pôle important** de loisirs et d'équipements sportifs (Aquavert), d'enseignement (écoles, crèches)...
- un quartier enclavé bénéficiant d'une desserte plus faible en transports collectifs que Tassin Centre ;
- 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 par-relais nécessaire à ces rabattements en voiture ;
- un **nœud multimodal** : en passant par ce pôle, le métro pourra désengorger les transports en commun de Tassin et s'articuler avec l'offre du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL).

Pour autant, Tassin Alaï témoigne également de réticences de la part de quelques participants qui soulignent déjà l'existence d'une gare permettant sa desserte et qui estiment que ce quartier ne constitue pas le centre de Tassin.

TASSIN CENTRE / HORLOGE n'est privilégié comme station terminale que par un petit nombre de participants. Pour ces participants, **Tassin Centre est difficile d'accès** aujourd'hui, d'où la nécessité d'y implanter une station de métro. Surtout, ils soulignent la **plus grande densité de population et d'activité** qui permettrait d'assurer une bonne fréquentation de la ligne.

Une autre possibilité émise est la localisation d'une station vers la **PLACE DES 3 RENARDS** qui présente plusieurs avantages, parmi lesquels la desserte du campus numérique, et la possible captation des voitures qui arrivent depuis Charbonnière, la Tour de Salvagny, Marcy l'Etoile, etc. Cette station, envisagée comme un terminus, permettrait de répondre à un enjeu de rabattement des habitants en provenance de ces communes plus au nord. Les participants mettent l'accent sur la nécessité d'y créer un parc-relais.

Pour les autres participants, Tassin centre bénéficie déjà d'une **bonne connexion avec les transports en commun** : le bus vers Gorge de Loup, le TTOL et le C21. Quelques participants estiment que le rabattement bus y serait plus compliqué. Du fait de sa **forte densité**, cette station serait également incapable d'accueillir les parcs-relais demandés par les participants. Enfin, ils craignent que la desserte de Tassin Centre par la ligne E n'encombre le **centre-ville de Tassin**. S'il ne doit pas constituer un « terminus », Tassin Centre pourrait ainsi être une station intermédiaire après Alaï dans une logique de desserte fine du territoire.

Dans cette partie « Ouest » du Corridor, la desserte de **LIBERATION** constitue également une polarité plutôt confirmée (pour elle-même ou à la place de Tassin Centre) comme une zone à fort potentiel de développement (constructions, proximité de la gare), l'espace qui l'entoure offre la possibilité de créer des arrêts de bus, et des parcs-relais. Par ailleurs, le quartier Libération jouit également d'une bonne connexion avec les territoires voisins.

UN PROLONGEMENT VERS CRAPONNE A PLUS LONG TERME ? Plusieurs participants ont rappelé la possibilité débattue en 2019 d'une desserte de Craponne. Ils soulignent la saturation des lignes de bus vers Lyon 5^e et Vaise depuis cette commune. Une desserte de Craponne par le métro est ainsi envisagée comme un prolongement ultérieur possible d'une ligne E portée dans un premier temps jusqu'à Alaï.

▶▶ En réaction à ces éléments, en fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** a rappelé qu'un courrier de la part de plusieurs Maires du territoire a fléchi la possibilité de créer une station terminale à Tassin Centre mais que le sujet restait ouvert. Concernant la connexion avec le TTOL, il souligne néanmoins que les connexions sont plus nombreuses avec Tassin-Centre que Tassin-Alaï puisque 3 des branches du TTOL y passent contre 1 seule à Alaï.





- UN BESOIN D'AMELIORER LA DESSERTE DU PLATEAU DU 5^E ARRONDISSEMENT ET DE SES POLARITES

Le besoin de desserte du plateau du 5^e arrondissement a été rappelé sans faire l'objet de débat. Les polarités identifiées ont ainsi été confirmées :

- **MENIVAL** est une zone insuffisamment desservie, qui nécessite la desserte par le métro E, le relief ne lui permettant pas d'accueillir un Tramway. Etant également un nœud de circulation congestionné, la desserte par le bus n'est pas envisageable pour les participants.
- **POINT DU JOUR** présente de nombreux intérêts : centres médicaux, établissements scolaires, théâtre, l'affluence y est forte et un moyen de transport capable de prendre en charge cette importante fréquentation est nécessaire.
- **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. Enfin, une desserte par le métro à Ste Irénée permettrait une connexion avec le funiculaire.

Nadine Georgel, Maire du 5^e arrondissement, est intervenue pour souligner le nécessaire renforcement de l'offre de transport dans son arrondissement. Les attentes sont notamment fortes pour les entreprises mais également pour les ménages nouvellement résidents dans l'arrondissement. La réflexion doit donc intégrer les conséquences en cas de non-réalisation du projet de métro.

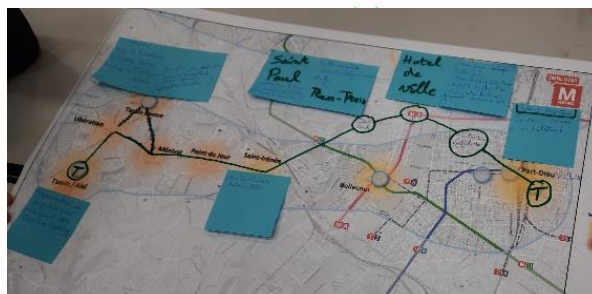
A contrario, des participants pointent le secteur du **Vieux-Lyon** à ne pas desservir, de crainte que cela n'entache son patrimoine architectural, et que le temps de travaux génère des pertes économiques importantes liées au tourisme.

- UNE QUASI-UNANIMITE POUR LA DESSERTE DE BELLECOUR

La desserte de **BELLECOUR**, retenue lors de la concertation de 2019, est globalement confirmée par les participants. **Hypercentrale**, 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 sur- fréquentation en faisant le « Châtelet de Lyon ».

D'autres requestionnent plus globalement la logique même du projet de ligne E en ouvrant des pistes de réflexion pour un raccordement à **Perrache** - pour sa gare (qui pourrait ainsi reliée à celle de la Part-Dieu dans la variante de prolongement) et sa connexion avec le quartier en développement de Confluence – ou encore pour un tracé plus au nord via **Saint-Paul** (permettant une connexion avec le TTOL et les communes qu'il traverse : Limonest, Dardilly, Ecully...) et un prolongement au nord de la Presqu'île (Hôtel de Ville / Terreaux).





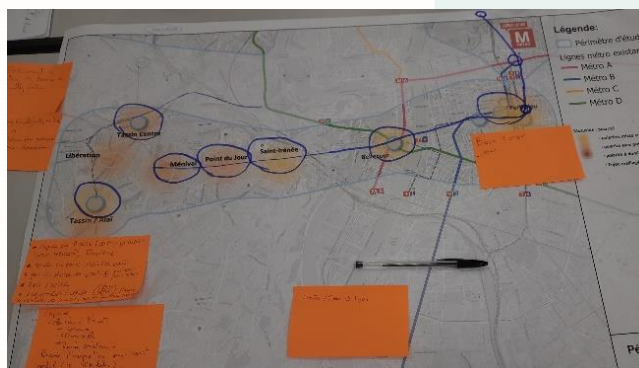
- **UNE VARIANTE DE PROLONGEMENT JUSQU'À PART-DIEU QUI FAIT D'AVANTAGE DEBAT AU REGARD DU COUT DU PROJET**

En soi, un **accès facilité à la PART-DIEU depuis l'Ouest constitue un objectif largement partagé** comme **bénéfique pour les territoires de l'Ouest lyonnais** :

- en favorisant l'accès au pôle économique et d'emplois tertiaires du quartier d'affaire ou encore à la gare, jusqu'ici éloignés **pour les habitants de l'Ouest** ;
- dans une **logique de rééquilibrage global de la Métropole** en facilitant la diffusion des touristes et visiteurs dans l'Ouest, et plus largement, le développement de l'attractivité du secteur pour de nouvelles activités, pour faciliter les recrutements par les entreprises installées à l'Ouest...

Cette desserte de la Part-Dieu constituerait également un **avantage pour le centre de Lyon** -et notamment la Presqu'île, en réduisant les flux de transit de l'Ouest vers la Part-Dieu. Elle permettrait aussi de désengorger certaines lignes desservant la Part-Dieu comme la ligne B.

Enfin, elle s'inscrirait dans **une vision de cohésion territoriale métropolitaine en instaurant une ligne liant l'Ouest et l'Est du territoire**. Pour cette raison la 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, Rhône Express) 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.



Si l'accès facilité à la Part-Dieu constituerait un avantage reconnu par tous, il ne constitue **pas une priorité** pour l'ensemble des participants qui sont restés partagés sur la question. La **priorité doit rester le désenclavement de l'Ouest lyonnais** et, pour beaucoup, celui-ci serait atteint en desservant Bellecour. L'importance de l'offre de transports dans le centre de Lyon est soulignée comme permettant de rejoindre à partir de ce point l'ensemble du territoire. Pour ces participants, le risque de vouloir défendre une ligne E jusqu'à la Part-Dieu est celui **d'un projet trop coûteux qui empêcherait sa réalisation globale**. La desserte de Part-Dieu ne doit pas empêcher, budgétairement, la création d'une nouvelle ligne dans l'Ouest

Inversement, d'autres participants considèrent que la liaison entre Bellecour et la Part-Dieu n'est pas si performante que cela et **qu'une rupture de charge à Bellecour réduirait fortement les apports de la ligne E** en termes de désenclavement performant de l'Ouest ou encore d'attractivité pour leur territoire. Ils soulignent également le surplus de fréquentation pour la ligne E induit par cette variante de prolongement.



- 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 et accompagner la recomposition de certains de ses quartiers. Les polarités identifiées renvoient ainsi à :

- **PREFECTURE**, secteur dense en population et en emplois, qui mérite à ce titre un moyen de transport de forte capacité. La desserte à Préfecture présente l'opportunité d'une correspondance avec le C4 de Jean Macé à la Cité Internationale ;
- **PLACE GUICHARD** notamment pour la correspondance avec la ligne B ;
- **LE QUARTIER GARIBALDI / CITE ADMINISTRATIVE D'ÉTAT**, secteur en recomposition qu'il serait intéressant de desservir par un mode structurant.



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 transports en commun. Pour autant, cet ajout de stations 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 SOULIGNÉS DU PROJET DE CRÉATION 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 présente des avantages certains liés au développement urbain, et relatifs, principalement, à l'accroissement de **l'attractivité de l'Ouest lyonnais** compris dans un périmètre bien plus large que les seules communes desservies.

Il permettrait de redynamiser le territoire en développant un pôle économique majeur dans l'Ouest Lyonnais : le métro 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.

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 encore une **nouvelle population** avec des 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 ainsi 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.

Si le métro est **majoritairement vu comme un levier de développement**, certains s'interrogent néanmoins sur de possibles effets pervers d'une liaison directe avec le centre au regard de la **concurrence** que pourraient constituer les services, commerces, activités de la Presqu'île ou de la Part-Dieu. Il ne faudrait pas que le métro conduise, notamment pour le 5^e arrondissement, à une transformation en un « arrondissement dortoir » qui aurait perdu ses emplois.

► En écho, **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 nécessaires 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.

- LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

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

En effet, il s'agit d'un transport de grande **capacité**, capable d'absorber beaucoup de trafic, étant **rapide** et **cadencé**. Il offre ainsi une fréquence régulière aux usagers, une grande **amplitude horaire**. Il est par ailleurs **modulable** en fonction de la fréquentation. Mode de transport **sûr, automatique, accessible** et **propre**, le métro apparaît pour l'ensemble des participants comme la meilleure option. Il permet de réaliser de grandes distances dans un **temps de parcours attractif**, encourageant le **report modal**.

Il représente également un intérêt considérable relatif à son caractère sous-terrain au regard des spécificités d'un territoire au réseau de voiries contraint laissant peu de solution pour d'autres modes lourds en surface. Il peut ainsi s'insérer plus facilement dans des territoires déjà denses. Il répond à un certain nombre de **contraintes géographiques** liées aux **reliefs**.

Pour autant, selon quelques participants, le projet présenterait quelques limites dans l'objectif d'amélioration de la performance des transports collectifs. Les besoins de liaison entre Bellecour et Part-Dieu risqueraient de remettre en cause le **T8**. Par ailleurs, le **chantier pour sa construction** risquerait de créer des problèmes pour la bonne circulation des autres modes.





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

Les participants envisagent le projet de création de **la ligne E comme structurant pour l'ensemble des territoires de l'Ouest lyonnais**. La question du **rabattement** vers le métro est donc essentielle pour générer un impact positif sur toutes les communes alentours (emploi, attractivité, etc.).

Dans ces réflexions, la **place du Tram Train de l'Ouest Lyonnais est essentielle** à considérer. Il permet de mettre en relation de larges 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. Plus encore, son intégration avec le réseau TCL est à rechercher. Certains participants ont ainsi appelé de leur vœu un transfert de sa gestion au SYTRAL, qui ouvrirait de nouvelles possibilités (partage de l'infrastructure pour les transports urbains...) et la mise en place d'une tarification commune.

L'autre grand enjeu de rabattement identifié concerne **l'accès au métro en voiture** et la nécessité de prévoir des parcs-relais suffisants pour accueillir ces voitures. Dans le cas inverse, le risque est d'aggraver fortement la congestion automobile de l'Ouest lyonnais et de graves problèmes de stationnement dans les polarités desservies.

Comme indiqué plus haut, à une échelle plus large, le projet de métro E est perçu comme un **facteur de cohésion métropolitaine** en mettant en relation sa partie Ouest et sa partie Est.

Une **habitante de Lyon** soulève les problématiques liées à la géographie du territoire des Monts du Lyonnais. Elle estime que le Métro E, couplé avec un parc-relai pourrait apporter des solutions simples aux habitants du territoire.



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. Les rabattements doivent se faire en priorité à pied, à vélo ou en bus.

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

Les participants estiment que la création du métro E permettrait d'améliorer significativement leur **cadre de vie** et la **qualité de l'air** en décongestionnant leur territoire d'un trafic automobile important.

Le métro représente une **alternative attractive à la voiture** et favoriserait ainsi le **report modal** au profit des transports en commun. Etant un mode de transport décarboné (électrique), il participe à la **réduction des émissions de gaz à effet de serre et à de la pollution** émise par les voitures (émissions de **particules fines**) et **sonore**. Par ailleurs il n'est pas soumis aux aléas du réseau viaire (trafic automobile du tunnel de Fourvière, accidents).

Il participerait ainsi à la **fluidification de la circulation automobile** mais aussi au **désengorgement des lignes de transports en commun** saturées par sa grande capacité. La réalisation du métro permettrait d'offrir plus de sérénité aux habitants.

Le métro est également vu comme un moyen de **dynamiser la vie des quartiers** desservis (développement économique), assurant de facto une **meilleure qualité de vie**.

En illustration de ces éléments, une **habitante du Point du Jour** souhaiterait obtenir des précisions sur la saturation du quartier, congestionné à cause de l'axe majeur automobile qui le traverse. Elle regrette que des vélos ne soient pas mis à disposition, et que la création d'un tramway ne soit pas envisagée. Le bus n'est pas une solution envisageable, étant donnée la saturation du trafic en heure de pointe. Le quartier est aujourd'hui « sclérosé » avec un impact important pour la qualité de vie dans ce quartier.

► **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.

Enfin, le métro étant souterrain, il permet également la **préservation des espaces verts** à la surface.

Pour autant, quelques participants nuancent ce constat. Certes, le métro présente des avantages, mais génère également des nuisances. Parmi celles-ci, sont citées les nuisances liées aux **travaux du métro**, l'« **hyperurbanisation** » générée avec des impacts environnementaux mais aussi sur le cadre de vie par la densification induite, l'impact environnemental sur les sols

Enfin, la pollution dans les couloirs et station du métro est un sujet à prendre en compte.

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 seront prises au Printemps 2022. La mise en service projetée paraît lointaine, car les procédures réglementaires et les travaux nécessitent ce temps.

