

CONSULTATION

M  
MÉTRO

## Synthèse de l'atelier Ligne A

6 octobre 2021 – Vaulx-en-Velin

L'atelier institutionnel 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 6 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 **23 participants** dont des représentants de Décines, de Meyzieu, de Jonage, de de Vaulx-en-Velin, et des conseillers métropolitains.

### 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 MAILLAGE COMPLEMENTAIRE AU REGARD DU FORT DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



Les travaux en sous-groupes ont donné des identifications globalement similaires des polarités, avec **une desserte passant au sud de la ligne T3**, de manière plus ou moins rectiligne.

L'enjeu mis en avant par les élus présents est de continuer à mailler un territoire en fort développement et de pallier la saturation à venir du tramway. Les polarités identifiées se détachent ainsi de l'axe du T3.

Suivez l'actu du projet !





## - UNE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

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

- **LA SOIE**, terminus actuel de la ligne A, dont les participants ont rappelé la grande fréquentation du quartier et de ses infrastructures économiques notamment. Il a été rappelé qu'elle constitue déjà un pôle d'échanges multimodal (PEM), en étant le terminus du métro A et en étant desservie par la ligne de tramway T3, la ligne Rhône-Express et de nombreuses lignes de bus.
- **LE SECTEUR MUTUALITE/D-SIDE/PISCINE CAMILLE MUFFAT/JEAN JAURES** est également à investir davantage au regard du fort développement de logements (notamment pour les personnes en situation de handicap), et est devenu récemment un véritable pôle de services de santé et économique. Pour autant, il est encore peu desservi à ce jour, alors même que son développement se poursuit.
- **LA ZONE INDUSTRIELLE DE DECINES** est actuellement non desservie, ce qui la rend difficile d'accès pour les employés. En outre, le développement du secteur est en cours et son attractivité nécessite encore d'être renforcée, particulièrement par la densification immobilière. C'est aussi un point de correspondance avec le futur T9.
- **LE CENTRE DE DECINES** : la partie « village » de la commune représentent aussi deux pôles à desservir davantage. D'une part, il s'agit de désengorger le centre-ville et notamment l'avenue Jean Jaurès et de pallier la saturation des lignes de bus qui y circulent. Au-delà de certains points précis, la zone reste peu desservie, alors que de nombreuses infrastructures très utilisées y sont présentes (piscine, stade municipal, établissements scolaires, ...) et le parc-relais y est encore trop peu fonctionnel. Elle abrite pourtant une grande densité de population.
- **L'OL VALLEE** constitue un pôle de loisirs de rayonnement métropolitain qui nécessite une desserte à la hauteur de sa fréquentation, notamment lors des grands événements. C'est également un pôle médical et commercial. Il convient donc d'y implanter une offre de transports dense et efficace. La desserte du secteur permettrait également de toucher le quartier du Prainet, en politique de la ville, de même que les établissements scolaires voisins (particulièrement le lycée Charlie Chaplin), pour renforcer l'égalité entre territoires et l'accès à l'emploi pour ces habitants. En outre, ce pôle pourra constituer une potentielle interconnexion avec, plus au nord, la gare routière depuis l'arrêt du T3 Grand Large, d'autant plus qu'un parc-relais y est situé.
- **LE CENTRE DE MEYZIEU** est un centre économique et administratif, qui comprend toutes les activités d'un centre-ville et donc ses



usages. De plus, son développement résidentiel est en cours. S'ajoute à cela, la nécessité de relier Meyzieu à l'OL Vallée.

- 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.

▶▶ En écho, **Jean-Charles Kohlhaas** a rappelé que le métro est fait pour desservir des zones déjà denses mais entraîne aussi de la construction et de la densification supplémentaire.

La desserte uniquement de pôles d'activité n'est pas concevable car la ligne ne serait utilisée qu'aux heures de pointe. Le mélange des usages est nécessaire.

#### - UN TERMINUS QUI FAIT DEBAT : MEYZIEU ZI, CONNEXION AU CFEL, AEROPORT

La question du terminus du prolongement de la ligne A a donné lieu à des échanges entre les participants. Il apparaît que la zone industrielle de Meyzieu doit être plus facilement accessible aux employés, et notamment ceux venant de Lyon ce qui justifierait une desserte par la ligne A.

La question est de savoir si celle-ci devrait être poussée plus à l'Est et notamment pour rechercher

- **UNE CONNEXION AVEC LE CHEMIN DE FER DE L'EST LYONNAIS (CFEL)** dans la perspective du développement d'une nouvelle liaison en transports collectifs sur cette emprise pour la desserte du bassin pontois. Il s'agirait ainsi d'obtenir également une interconnexion supplémentaire avec le T3 et de profiter du parc-relais existant ;
- voire, pour certains, **UNE LIAISON JUSQU'À L'AEROPORT SAINT-EXUPERY** pourrait être envisagée à plus long-terme pour faciliter l'accès à l'aéroport mais aussi pour en faire un pôle d'échanges multimodal en utilisant les grands parkings présents pour capter des automobilistes venant dans la Métropole.



En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** est revenu sur la question du prolongement de la ligne jusqu'à l'aéroport : pour lui, cela semble difficilement envisageable, même à long terme, en raison du coût très important qu'un tel chantier représenterait. De plus, la gestion des parkings de l'aéroport est privée et leur utilisation restreinte, et l'aéroport est déjà une zone bien desservie (Rhône Express).



## LES APPORTS ATTENDUS ET POINTS DE VIGILANCE SOULIGNES 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, l'extension du métro répondrait aux **enjeux de développement démographique et économique de l'Est lyonnais**. Plus largement, l'extension de la ligne A permettrait **d'accompagner le dynamisme du territoire** et de **renforcer son attractivité**, par exemple en favorisant l'implantation d'entreprises et les déplacements d'une nouvelle main d'œuvre. Il s'agit d'équiper le territoire au regard de l'attractivité métropolitaine de certains de ses secteurs et de ses équipements.

Les échanges ont également souligné l'attention portée à une forme d'équilibre dans le développement engagé sur l'Est lyonnais avec l'importance pour les élus présents de constituer une **ville inclusive, où la mobilité est possible pour tous, quel que soit son lieu de vie**. L'objectif est de favoriser l'accès à l'emploi, à la culture, aux loisirs pour tous les habitants, y compris ceux issus des quartiers en politique de la ville. A cet égard, un point de vigilance a été souligné concernant le **quartier Berthaudière** de Décines qui restera excentré par rapport à un tracé plus au sud.

Le **renforcement des liens entre les polarités de Décines et de Meyzieu** est un élément important pour la vie quotidienne et le fonctionnement de ce bassin de vie élargi. Elle doit s'accompagner d'une **politique concertée de maîtrise et de gestion de l'urbanisation**, ainsi qu'une **politique incitative de transports, impliquant le rabattement vers le métro et le report modal**.

Un point de vigilance a été pointé sur le **risque de transfert de la saturation de La Soie vers Meyzieu**, et sur la nécessité de permettre la **traversée de banlieue à banlieue**, que cette extension ne permettra pas de régler.



### ■ LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Selon les participants, le métro présente **l'avantage indéniable de ne pas être impacté par la circulation**, parfois dense et bloquante, car en souterrain. C'est donc un moyen de transport rapide, qui permet également **d'accueillir un nombre important de personnes**, en même temps, et ainsi de **désengorger la ligne T3**. Pour autant, il s'agira d'inscrire le métro en complémentarité du T3, c'est-à-dire en le développant en parallèle, au sud, de la ligne de tramway.

Néanmoins, contrairement au bus, il présente une certaine rigidité et les arrêts sont très espacés. Se pose entre autres la question du « dernier kilomètre », 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'EQUILIBRE AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Les élus ont unanimement souligné **l'importance de prendre en compte les territoires voisins** et leurs besoins d'accès à la Métropole. Le prolongement du métro A constituerait en ce sens une opportunité pour **capter les flux de déplacements en voiture depuis l'extérieur** de la Métropole. Les besoins de parc-relais ont ici été soulignés.

Un **point d'attention a néanmoins été marqué sur l'étalement urbain** que le prolongement du métro risquerait d'accentuer si le métro facilitait trop l'accès à la Métropole depuis des territoires de plus en plus éloignés. La taille et la localisation des parkings-relais à créer ont alors été questionnées par certains pour ne pas augmenter ces risques.

▶▶ En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** a abondé sur les risques à prendre en compte en matière d'étalement urbain. Il rappelle la tendance des dernières décennies à une stabilité des temps consacrés à se déplacer doublée d'un allongement des distances parcourues. Des solutions de transports collectifs plus rapides peuvent encourager ce phénomène avec des habitants qui s'installent dans des communes de plus en plus lointaines où les prix de l'immobilier sont moins élevés.

▶▶ En lien avec le projet, bien qu'indépendamment de celui-ci, **Jean-Charles Kohlhaas** évoque la proposition d'extension de la ligne T3 vers Crémieux qui a été récemment émise. Effectivement, cela permettrait d'obtenir une continuité depuis les territoires de l'est lyonnais jusqu'à la Part-Dieu. Le métro A pourrait y constituer une correspondance.

Est également abordée la concertation lancée sur la ligne centre-est qui devait couvrir la Part-Dieu/Jonage/Chassieu. Ce projet a finalement été scindé en 2, avec d'une part un tram sur roues entre la Part-Dieu et Jonage, et d'autre part un bus express amélioré entre Vaulx-en-Velin, Jonage et Chassieu, permettant une connexion au métro. L'amélioration de la desserte pour Jonage-Chassieu est donc certaine.

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

Les participants estiment que le **métro ne dénature pas le cadre de vie** (pollutions visuelle et sonore), car il est souterrain. Il est possible de donner aux stations de métro une dimension artistique, ou du moins de bien les intégrer au paysage.

Comme indiquait précédemment, le métro viendrait surtout « **alléger** » la **circulation très dense dans l'est lyonnais**, et particulièrement au niveau de la rocade-est. Le métro favoriserait en effet le report modal et donc le délaissement de la voiture individuelle au profit des transports collectifs, y compris pour aller jusqu'au centre-ville de Lyon (Presqu'île).

En termes de changement climatique, à long-terme, le métro est le moyen de transport qui **engendre le moins d'émissions carbone** selon les participants. Cela étant, il représente des émissions **très importante au moment de sa construction**, sur le court-terme donc.

Le métro s'accompagne également inévitablement de **densification accrue, voire d'étalement urbain**, et donc de pression foncière. Cet élément est à prendre en compte et à maîtriser pour **préserver le cadre de vie** des habitants de l'est lyonnais et les espaces naturels et agricoles.



## LA QUESTION D'ALTERNATIVES POSSIBLES AU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE A

Un participant souligne l'absence d'offre ferroviaire dans le secteur et que le CFEL n'est encore qu'à l'état de projet. Dans le cas où l'est lyonnais ne bénéficierait pas du prolongement de la ligne A, y aura-t-il **d'autres alternatives** ? Et quel est le budget disponible ?

►► **Jean-Charles Kohlhaas** rappelle qu'aucun budget « métro » à proprement parler n'est alloué sur ce mandat : le projet commencera dans 10 ans, et concernera donc le budget du prochain mandat. Le mandat actuel prévoit simplement un budget d'études pour de futures lignes de métro. Le plan d'investissement du SYTRAL est de 2,5 milliards d'euros sur le mandat (et pourrait être encore abondé à mi-mandat). C'est 2,5 fois le budget du mandat précédent.

Si les 4 projets de métro sont faits, cela prendra au moins 50 ans. Il est en effet nécessaire de mener d'autres projets en parallèle et de trouver d'autres alternatives à la voiture.

En outre, l'amélioration des lignes ferroviaires est à privilégier, en alternative à la voiture pour certaines communes et les territoires voisins. Pour le corridor, le renforcement du T3 est également une solution à regarder pour répondre aux besoins du territoire.

