

CONSULTATION

M
MÉTRO

Synthèse de l'atelier thématique 2

Des métros pour quelle métropole en 2040 ? Renouvellement urbain, cohésion territoriale, performance des mobilités, qualité de vie et environnement...

22 novembre 2021 - Villeurbanne

Dans le cadre de la 2e phase de la consultation, le public est invité à procéder à une analyse comparative des 4 projets de métro mis en débat.

Le deuxième atelier thématique de la phase 2 de la consultation s'est déroulé le 22 novembre 2021 à l'Espace Tête d'Or, de 18h30 à 21h00. Il avait pour thématique la comparaison des projets :

- Sur le renouvellement urbain, pour accompagner les accès aux quartiers de la politique de la ville,
- Sur la cohésion entre les territoires pour renforcer la cohérence des politiques de mobilité dans la métropole et les territoires voisins,
- Sur la qualité de vie et l'environnement pour un développement durable du territoire.

Il s'est déroulé en présence de **Jean-Charles KOHLHAAS**, Vice-Président du Sytral et de la Métropole de Lyon, et du Sytral, ainsi que de :

- **Emmanuel PERRIN** du CEREMA, qui a présenté les nouvelles pratiques de mobilité et les effets de la crise sanitaire sur l'usage du métro,
- **Emilie BURQUIER** du bureau d'études SETEC, qui a présenté une synthèse des différents projets d'extension et de création de lignes de métro au regard des enjeux de renouvellement urbain, de cohésion entre les territoires et de qualité de vie et d'environnement.

▶▶ Au cours de la présentation, une question est posée sur l'impact de la construction de ces nouvelles lignes sur la nappe phréatique. Emilie BURQUIER répond qu'à ce stade, les études n'ont pas été menées dans le détail, mais que l'on a bien conscience des enjeux liés à la nappe. Dans les études approfondies qui seront faites en fonction des projets retenus, une partie sera particulièrement dédiée à cette analyse d'impact.

Suivez l'actu du projet !



1

Construisons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL



50 participants

Sur les 47 participants, une partie venait de Lyon, de Caluire, Villeurbanne, Rillieux, Sathonay-Camp et Meyzieu, Tassin et Craponne. Des collaborateurs de la Métropole assistaient également à cette réunion.

Communes des participants



SYNTHESE DE TRAVAUX

►► **PRIORISATION DES CRITERES A PRENDRE EN CONSIDERATION DANS L'ANALYSE DES 4 PROJETS**

LES 3 CRITERES CONSIDERES COMME PRIORITAIRES PAR LES PARTICIPANTS SONT :

- Renforcer le maillage des réseaux de transport collectif
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les gaz à effet de serre
- Améliorer la connexion avec les autres solutions de mobilité

LES 2 CRITERES LES MOINS PRIORITAIRES SONT :

- Prévenir les risques d'étalement urbain
- Améliorer le cadre de vie



Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !





A

**D'autres critères ont été proposés pour l'analyse comparative des 4 projets :**

- Encourager la piétonnisation et les modes actifs (vélos, trottinettes, etc.) et développer la qualité des espaces publics
- Assurer l'accessibilité et la sécurité des personnes présentant un handicap : le métro ne coupe pas d'autres cheminements (voiture, bus ou piste cyclable...)
- Prendre en compte la densité actuelle des territoire cible (rattrapage)

L'analyse de ces critères fait ressortir plusieurs remarques :

- L'accompagnement et le renforcement des pôles urbains des territoires peuvent être réalisés par d'autres modes doux que le métro
- Les projets doivent prioritairement accompagner les quartiers de politique de la ville
- Le renforcement du maillage des réseaux de transport collectif doit rendre plus efficace les autres modes : train, BHNS, bus. On doit également favoriser la création de pôles multimodaux.
- L'étalement urbain : c'est un phénomène qu'il faut prendre en compte dans l'Est Lyonnais, avec le Nord Isère et le sud de l'Ain
- L'amélioration du cadre de vie doit se faire en maîtrisant l'augmentation du prix du foncier



E



Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !



A



► ANALYSE DE CHAQUE LIGNE AU REGARD DES DIFFERENTS CRITERES

À l'issue de la priorisation des critères, les participants ont été invités à se prononcer sur l'analyse qu'ils feraient de chacune des lignes au regard de chaque critère. La synthèse des réflexions est la suivante :

	Extension ligne A	Extension ligne B	Extension ligne D	Création Ligne E
PERMETTRE UN DEVELOPPEMENT ET UN RENOUVELLEMENT URBAINS DURABLES DES TERRITOIRES	Beaucoup de projets urbains engagés ou à venir (OL Vallée, Décines, Vaulx-en-Velin) Des développements plus économiques que résidentiels Un territoire déjà bien desservi par le T3 et le T7	Beaucoup de projets urbains engagés ou à venir (notamment sur Rillieux) : il y a un besoin de rattrapage et d'accompagnement des nouveaux projets Desservir la Cité Internationale et Périca Etablir la connexion avec l'aéroport à Part-Dieu Meilleure desserte de Sathonay et de Rillieux	Des projets urbains déjà engagés Plutôt améliorer l'existant que développer un nouveau projet	Territoire assez hétérogène en termes de développement Le métro n'apportera rien de plus au renouvellement actuel
DEVELOPPER LA COHESION ENTRE LES TERRITOIRES A DIFFERENTES ECHELLES ET RENFORCER LA COHERENCE DES POLITIQUES DE MOBILITES	Enjeu de maîtrise de l'étalement urbain au-delà de la Métropole Peu d'enjeux de correspondance – connexion	Enjeu de maîtrise de l'étalement urbain au-delà de la Métropole sur l'axe Nord – Sud Peu d'offre de transport sur le territoire Améliorer l'offre multimodale à Sathonay-Camp	Moins d'enjeux d'étalement urbain sur cette partie de la métropole Développement du quartier de la Duchère	Un fort enjeu de connexion avec le Tram Train de l'Ouest Lyonnais Un territoire qui a une faible desserte actuellement Nécessité de relier le 5 ^{ème} arrondissement, et offrir une interconnexion avec le train et la route
AMELIORER ET PRESERVER LA QUALITE DE VIE DES RESIDENTS DE LA METROPOLE, PRESERVER L'ENVIRONNEMENT ET REPENDRE AUX ENJEUX CLIMATIQUES DU TERRITOIRE	De fortes nuisances sont créées par la rocade. Le tracé de la ligne A aura peu d'impacts, mais pourra au contraire favoriser le report modal	Fort intérêt de cette ligne pour baisser les nuisances notamment sur le secteur de Saint-Clair Améliorer l'accès aux services publics et aux différents équipements Offre de transport saturée (C1, C2, 70, C5) La commune de Caluire est concernée par l'extension de la ZFE (Zone à faibles émissions) en 2026 La Route de Strasbourg et la Montée des Soldats sont très polluées (bruit et carbone) Un report modal important (moins de pollution et de bruit, mais une meilleure circulation – désengorgement des routes)	Les dessertes actuelles ont déjà bien agi sur le cadre de vie : une offre de transport en bus performante Le cadre de vie est déjà réaménagé, mais le projet peut améliorer encore la qualité de vie des résidents	Décongestion des nœuds routiers (Tassin, Vallée de l'Izeron...) Report modal intéressant sur cette ligne pour désengorger le trafic routier Ouvrir l'Ouest au logement social Impact sur la nappe phréatique à évaluer
AUTRES CRITERES	Espaces urbains peu favorables aux modes actifs et aux transports en commun lourds (faible densité)	Enjeu de forte amélioration de la qualité des espaces urbains (moins de voitures et plus de piétons)	Un territoire déjà engagé dans cette dynamique	Enjeu de forte amélioration de la qualité des espaces urbains (moins de voitures et plus de piétons)

Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !





LA PRIORISATION DES 4 PROJETS

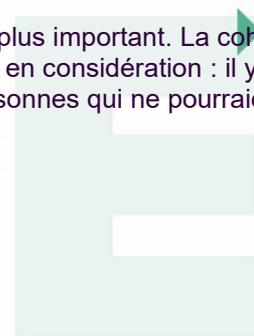
Au regard des 4 objectifs d'un métro (renouvellement urbain, cohésion territoriale, performance des mobilités, qualité de vie et environnement...), les participants considèrent majoritairement que l'extension de la ligne B puis la création de la ligne E sont les projets les plus pertinents au regard des critères définis.

Seul un groupe de participants mettent la ligne A en seconde position des projets, notamment sur le critère de l'amélioration de la qualité de vie pour le quartier.

La priorisation du projet d'extension de la ligne B est liée au besoin majeur de désengorgement du plateau Nord, qui est saturé, et la création d'une interconnexion avec la gare de Sathonay pour limiter le nombre de voitures qui rentrent dans la Métropole. Cela nécessite la création de P+R en amont.

- ▶▶ **Emmanuel PERRIN** du CEREMA explique que le report modal vers un P+R est peu important et est une solution de confort. En effet, les études montrent que les utilisateurs habitent à proximité.
- ▶▶ **Jean Charles KOHLHAAS** a complété ces informations en fin de réunion. Une étude faite sur le P+R d'Oullins montre que 71% des voitures qui y stationnent proviennent d'un rayon de moins de 1 km. Les usagers pourraient donc accéder au transport en commun par un autre mode. Il faut donc penser autrement la gestion des P+R pour qu'ils soient utiles ou ouvrir une réflexion sur une gestion différente du foncier.

Pour les participants, les lignes B et E permettent le report modal le plus important. La cohérence avec la ZFE (Zone à faibles émissions) est également un élément à prendre en considération : il y a une nécessité d'apporter à des territoires, une égalité sociale pour assurer aux personnes qui ne pourraient pas changer de voiture une solution pour aller travailler.




Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !



EN SYNTHÈSE

Extension de la ligne A

Les participants notent que les enjeux de développement de ce territoire sont plus liés à de l'activité économique qu'à du résidentiel et que l'existence des lignes de tramway T3 et T7 ne rend pas forcément prioritaire cette extension si on arrive à augmenter la capacité des lignes de tramway.

Extension de la ligne B

Les participants notent un vrai besoin de désengorgement et de désenclavement de ce secteur. Plusieurs points sont mis en avant : d'une part, la nécessité de fluidifier l'accès au plateau Nord et d'autre part, apporter des solutions d'accès au centre-ville pour la population de Rillieux Ville Nouvelle. Au regard de la mixité sociale présente dans ce fuseau, il est noté qu'il y a une réelle nécessité de développer l'accès à l'emploi pour certaines personnes sur ce quartier. Par ailleurs, l'enjeu est de créer un pôle multimodal à Sathonay et d'éviter l'entrée des flux dans la Métropole, notamment en créant un P+R. Enfin, sur cette ligne figurent de forts enjeux de rénovation urbaine.

Extension de la ligne D

Ce projet est considéré comme le moins prioritaire car l'enjeu est plus d'améliorer l'existant.

Création de la ligne E

Le principal atout est le désengorgement et le désenclavement de l'ouest lyonnais, une zone à ce jour peu desservie, notamment le quartier du Point du Jour. La question de la densité actuelle des territoires de l'Ouest Lyonnais est à prendre en considération. La connexion avec le TTOL est soulignée par les participants car elle apporterait une solution crédible pour les personnes venant de l'Ouest dans la Métropole et pour la décongestion des grands axes en favorisant le report modal.

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

►► **Jean-Charles KOHLHAAS** en conclusion de la réunion a rappelé les points suivants :

- La qualité des échanges et la pertinence des analyses faites pour les participants qui ont une vision métropolitaine, moins « localiste » que les élus. Il salue la capacité des citoyens à prendre de la hauteur et du recul.
- Le critère de desserte de métro sur Marseille est de 150 habitants à l'hectare dans un rayon de 500 mètres soit un potentiel de 12.000 habitants. Ce critère reviendrait à faire du plus « gros » des 4 projets de métro, le plus petit de France si l'on prend comme critère le nombre de voyageurs annuel.
- Sur l'impact environnemental, la question de la nappe phréatique doit être étudiée pour les lignes B et E afin de s'assurer que l'eau reste consommable en 2050 ! Par ailleurs, la ZFE est aujourd'hui définie sur un certain périmètre qui, à l'échelle de temps de la construction du métro, sera probablement étendue
- Le diagnostic fait par les tables est partagé : il y a un réel besoin de mobilité sur les 4 corridors étudiés. Mais il y aura des réponses différentes en fonction des alternatives qui seront étudiées lors de l'atelier dédié aux possibles alternatives : augmentation de la capacité du T3, desserte du plateau du 5^{ème} qui est le lieu de la métropole le moins bien desservi en ligne forte. Sur l'Ouest lyonnais, il y a également dans les alternatives à prendre en considération, les connexions avec les lignes de train dont on pourrait réétudier les fréquences : le Tram Train de l'Ouest Lyonnais et la Ligne Centre Ouest pour la desserte de Vaise. Ces sujets sont en discussion avec la Région Auvergne Rhône Alpes. La question de la réduction des voitures est un véritable enjeu : pour la freiner, il faut contraindre, si l'objectif de ces infrastructures est de produire du report modal dans les déplacements.

Dessignons ensemble un territoire plus durable !

Suivez l'actu du projet !