MÉTRO LIGNE E

Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Concertation préalable du 4 mars au 6 mai 2019

Compte-rendu

Atelier cartographique

Secteur Alaï

Mardi 2 avril, Francheville

SYTRAL syndicat mixte des transports pour le rhône et l'agglomération lyonnaise

LA VILLE EN MOUVEMENT

Préambule

Experts :

- Rodolphe MUNIER, SYTRAL
- Laurent BOURG, Egis Rail

Animation : Marianne RIBOULLET et Coline GRÉGOIRE, Sennse

Co-animation par table :

- Armelle GAUTIER, SYTRAL
- Patrick VIOLET, Egis Rail
- Séverine LARDELLIER, Algoé
- Oriane PICHOT, G + C cabinet d'architectes
- Laurent FILLOD, Agence d'Urbanisme de Lyon
- Ophélie DELEPINE, Sennse
- Maxence COSSALTER, Sennse
- Hélène GALLINELLI, Sennse

L'atelier s'est déroulé en présence de 44 participants et du garant Lucien BRIAND

Rodolphe MUNIER, Directeur du Développement du SYTRAL, ouvre l'atelier en rappelant que la rencontre s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de création d'une nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise. Il rappelle que l'enjeu de ces deux mois est de pouvoir s'informer, échanger et participer sur ce projet structurant de mobilité. Il remercie l'ensemble des participants présents, ainsi que Michel RANTONNET, maire de Francheville, présent au début de l'atelier.

Lucien BRIAND, Garant de la concertation, présente son rôle et celui de son co-garant, Jean-Claude RUYSSCHAERT. Il précise qu'ils sont présents tout au long de cette étape pour s'assurer que les modalités de concertation permettent à tous de s'informer et s'exprimer.

Il commente la carte sur laquelle les participants ont positionné leur lieu de résidence. Il souligne la bonne représentation du secteur d'Alaï, secteur d'implantation du terminus, où réside la majorité des participants. Certains participants viennent des « hauteurs » et des communes de l'ouest de l'agglomération environnant Francheville.

Localisation de l'origine des participants

Marianne RIBOULLET, animatrice, présente le déroulé de l'atelier :

1) Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?
2) Quel terminus est le plus adapté à nos besoins ?
3) Quelles sont les bonnes conditions pour que la future station puisse s'insérer sur notre secteur ?
4) Les enseignements de la soirée.

1 | Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?

1.1 TEMPS DE PRÉSENTATION

La vidéo *« Le SYTRAL vous invite à découvrir le projet de métro ligne E »* est projetée.

Rodolphe MUNIER rappelle les principales caractéristiques du projet et présente les 4 axes principaux pour accompagner l'arrivée du métro :

- Préserver le cadre paysager du plateau.
- Trouver l'équilibre tranquillité – convivialité.
- Soutenir l'usage du vélo sur le plateau.
- Intégrer les dynamiques liées à la voiture.

Il présente également les principaux enjeux identifiés sur le secteur Alaï : l'organisation de l'intermodalité et l'intégration du parking relais.

Il rappelle que la concertation porte sur l'ensemble du projet, mais que le SYTRAL attend notamment des contributions sur 3 sujets :

- Le choix du tracé parmi les deux scénarios issus de l'étude de faisabilité :

  Alaï <> Bellecour / Alaï <> Hôtel de Ville.
- Les zones d'implantation des stations, sur deux secteurs en particulier, celui de

  Libération/Constellation/Ménival et celui de Trion/Saint-Irénée.
- La bonne accessibilité aux stations tous modes confondus : transport en commun, TER,

  voiture, covoiturage, à pied, à vélo…

Laurent BOURG, Egis Rail, apporte des précisions sur les critères et contraintes techniques à prendre en compte pour définir l'implantation d'une station de métro, qui :

- est un ouvrage souterrain de 80m x 25m ;
- doit être positionnée au maximum sur une surface non bâtie ;
- doit être orientée dans l'axe du fuseau de l'étude.

1.2 INTRODUCTION AU TEMPS DE TRAVAIL PAR TABLE

Les participants sont répartis autour de 8 tables de travail. Le temps de travail en sous-groupes débute par une présentation de chacun. Ils sont invités à choisir leur(s) moyen(s) de déplacement privilégié(s), à l'aide d'un jeu de carte, et à partager leurs habitudes avec le reste du groupe.

Les modes de transport suivants étaient utilisés pour tout ou partie des déplacements quotidiens des participants :

Voiture individuelle	32
Bus	25
Métro	24
Marche	14
Vélo	9
Train	7
Vélo électrique	5
Tramway	2
Autopartage	1
Covoiturage	1
Moto	1
Trottinette électrique	1

7 autres modes de transport étaient proposés mais n'ont pas été cités : trottinette, hoverboard, skate, scooter, scooter électrique, navette et funiculaire.

2 | Quel terminus est le plus adapté à nos besoins ?

Les participants ont 20 minutes pour échanger collectivement autour de la question : « Quel terminus est le plus adapté à nos besoins ? ». Pour cela, les tables disposent de plusieurs plans :

- La carte du projet
- Les lignes fortes du réseau TCL actuel
- Une vue de l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Les participants doivent identifier les « points forts » et « points faibles » de chacun des deux terminus proposés (Bellecour et Hôtel de Ville). Le co-animateur rédige un compte-rendu en direct sur une grille conçue à cet effet. À l'issue de la séquence, les participants déterminent les principaux points forts et points faibles identifiés par terminus (1 à 3).

Ces contributions ont été synthétisées et thématisées dans les tableaux suivants.

Scénario terminus « Hôtel de Ville »

Principaux points forts retenus		Principaux points faibles retenus	
Contribution	**Nombre d'occurrence**	**Contribution**	**Nombre d'occurrence**
Création d'un arrêt à Saint-Paul et d'une liaison Saint-Paul – Hôtel de Ville.	**3**	Risque de doublon avec le tram-train	**6**
Connexion avec la ligne C, offrant une liaison directe pour aller à la Croix-Rousse et permettant de desservir le nord.	**2**	Plus excentré et moins attractif	**4**
Desserte des lieux touristiques et culturels	**2**	Connexion au réseau existante moins intéressante	**3**
Connexion possible avec la gare Part-Dieu sans rupture de charge pour le C3.	**1**	Risque de doublon avec la ligne de bus C3	**2**
		Secteur facilement desservi à partir d'autres arrêts (ex : à pied à partir de Saint-Paul) et par les lignes existantes	**2**
		Tracé essentiellement touristique	**1**
		Rapport bénéfice/coût défavorable	**1**
		Station très petite	**1**

Scénario terminus « Bellecour »

Principaux points forts retenus		Principaux points faibles retenus	
Contribution	**Nombre d'occurrence**	**Contribution**	**Nombre d'occurrence**
Connexion aux lignes A et D.	**7**	Station très fréquentée, présentant un risque d'engorgement et de saturation.	**6**
Connexions existantes plus intéressantes, permettant d'aller plus facilement et plus directement à de nombreux endroits (Part-Dieu, Vénissieux, Perrache, Confluence, etc…).	**8**	Perturbations régulières du service et terminus bloqué en cas d'événement (notamment manifestations).	**2**
Plus central et plus proche des centres d'intérêts.	**4**	Problématique de la circulation pendant le chantier.	**1**
Tracé plus intéressant pour desservir les pôles économiques et bassins d'emplois.	**3**	Pas de création de station à Saint-Paul .	**1**
Tracé plus direct.	**1**		
Coût moins important.	**1**		
Chantier plus simple.	**1**		
Permet d'alléger la ligne D sur une portion chargée.	**1**		
Plus d'espace pour connecter la ligne E et faire une nouvelle entrée.	**1**		

À la fin du temps d'échange et de réflexion, chaque groupe est invité à partager son terminus préférentiel. Les scénarios exprimés ont été :

- Terminus « Bellecour » : 6 tables

[À noter que 2 des 6 tables ont proposé un prolongement jusqu'à la Part-Dieu via Bellecour]

- Terminus « Hôtel de Ville » : aucune table n'a privilégié ce scénario
- Terminus autre : 1 table a proposé un terminus « Part-Dieu »
- Aucune préférence : 1 table

[À noter que 1 table a proposé une solution alternative au terminus Alaï à l'ouest et propose un terminus « Bel Air » ou Craponne afin d'éviter la congestion des « esses»].

3 | Quelles sont les bonnes conditions pour que la station puisse bien s'insérer sur notre secteur ?

Lors de la seconde séquence contributive, les participants disposent de 30 minutes pour échanger autour de trois questions :

- Quelle localisation est la plus adaptée pour la station ?
- Quel scénario et quelle localisation sont les plus adaptés pour le parking relais ?
- Comment garantir la bonne accessibilité à la station, tous modes confondus, et quels services prévoir pour les usagers ?

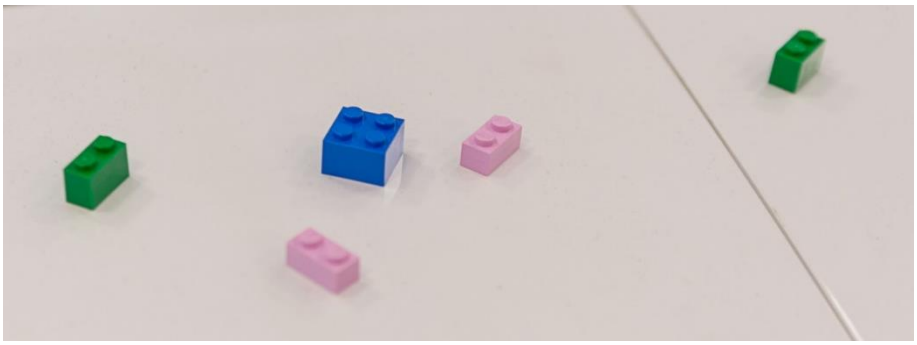
Rodolphe MUNIER précise qu'un besoin de l'ordre de 1000 places de stationnement dans le secteur Alaï a été évalué pendant la phase d'étude de faisabilité.

Deux possibilités sont envisagées pour le parking relais :

- soit un parking relais unique de 1000 places ;
- soit deux parking relais de 500 places.

Des Lego sont mis à disposition des participants sur chacune des tables :

- 2 Lego roses, symbolisant la station de métro ;
- 1 Lego bleu, symbolisant un parking relais de 1000 places ;
- 2 Lego verts, symbolisant des parking relais de 500 places.



Par ailleurs, de nouveaux plans sont mis à disposition sur chacune des tables :

- une vue du secteur Alaï avec la zone d'implantation possible autour de la station envisagée ;
- la carte du réseau de bus actuel du secteur Alaï ;
- une planche photo montrant les principaux lieux et équipements du secteur.

3.1 QUELLE LOCALISATION EST LA PLUS ADAPTÉE POUR LA STATION ?

Les participants doivent identifier les « points forts » et « points faibles » des deux ou trois scénarios d'implantation de station qu'ils doivent eux même imaginer sur le secteur. Les contributions les plus fréquentes ont été synthétisées et thématisées dans les tableaux suivants.

Les tables ont identifié 3 principales zones d'implantation de la station :

- **Implantation de la station au niveau de la Halle aux chaussures ;**
- **Implantation de la station au niveau du Parking Aquavert ;**
- **Implantation d'une station à Bel Air.**

Implantation de la station au niveau de la Halle aux chaussures

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Interconnexion et proximité avec le tram-train.	Risque de congestion, lié à une circulation trop importante dans cette zone.
Proximité avec la gare d'Alaï.	Encombrement du secteur, zone déjà dense.
Proximité avec la piscine.	Impact sur la circulation sur la route de Brignais pendant les travaux.
Position centrale.	Risque de perturbation du carrefour d'Alaï.
	Site exiguë.

Implantation de la station au niveau du Parking Aquavert

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Bonne connexion au réseau de transport en commun.	Flux de poids lourds sur la route de Brignais.
Zone centrale.	Espace contraint pour la giration des bus.
Zone avec beaucoup de logements.	
Espace suffisant pour l'implantation d'une gare routière.	

Implantation d'une station à Bel Air

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Désengorgement d'Alaï.	Plus éloigné de la connexion avec le tram-train.
Plus sécurisé pour les piétons, car la circulation et le trafic routier sont moins importants.	
Plus de place, offrant la possibilité d'implanter la station, le parking relais et le centre de maintenance, au même endroit.	

A noter : une table a proposé l'implantation d'une station comprenant deux bouches de métro, de part et d'autre de l'avenue du Châter, avec une bouche au niveau de la Halle aux chaussures et une autre au niveau du Parking Aquavert.

À la fin du temps d'échange et de réflexion, chaque groupe est invité à partager son scénario préférentiel. Les scénarios exprimés ont été :

- Station au niveau de la Halle aux chaussures : 4 tables
- Station au niveau du Parking Aquavert : 3 tables
- Station avec 2 bouches, de part et d'autre de l'avenue du Châter : 1 table
- Station à Bel Air : 2 tables.

3.2 QUEL SCÉNARIO ET QUELLE LOCALISATION SONT LES PLUS ADAPTÉS POUR LE PARC-RELAIS ?

Les participants doivent identifier les « points forts » et « points faibles » des deux scénarios envisagés pour le parking relais (un P+R unique de 1000 places ; deux P+R de 500 places), dont ils doivent imaginer l'implantation sur le secteur. Les contributions les plus fréquentes ont été synthétisées et thématisées dans les tableaux suivants.

P+R 500 places à Alaï, associé à un P+R 500 places plus à l'ouest

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Limitation du risque de congestion et d'engorgement d'Alaï, en interceptant les flux de circulation en amont.	Nécessité de mettre en place des navettes pour relier le parking relais à Alaï.
Positionnement d'un P+R en amont pour les voitures venant des communes environnantes.	
2 parking-relais au lieu d'un unique grand parking, trop imposant.	

P+R 1000 places au niveau de LEADERS PARK (espace de bureaux au sud du Parking Aquavert)

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Proximité du parking Aquavert, qui peut devenir une gare routière.	Nécessité d'un accès propre pour les voitures qui évite le croisement Joliot Curie/route de Brignais.
Zone d'activité peu dense permettant une optimisation du terrain.	Eventuelle relocalisation de bureaux, notamment de l'Institut médico-pédagogique Judith Surgot (IMP).

P+R 1000 places au niveau du Parking Aquavert

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Possibilité de regrouper la station et le parking relais au même endroit.	Impossibilité de capter tous les flux.
	Parking trop gros, avec un risque d'impact visuel.

À la fin du temps d'échange, chaque groupe est invité à partager son scénario préférentiel, entre un P+R 1000 places ou deux P+R 500 places. Les scénarios exprimés ont été :

- Scénario « deux P+R 500 places » : 6 tables
- Scénario « un P+R 1000 places » : 1 table
- Scénario combinant « un P+R 1000 places » et « deux P+R 500 places » : 1 table.

À noter : la majorité des participants privilégient un parking-relais enterré, pour limiter l'impact visuel.

3.3 COMMENT GARANTIR LA BONNE ACCESSIBILITÉ À LA STATION, TOUS MODES CONFONDUS, ET QUELS SERVICES PRÉVOIR POUR LES USAGERS ?

Les participants ont également réfléchi aux bonnes conditions d'accessibilité tous modes aux stations, ainsi qu'aux services à prévoir pour les usagers. Ils ont notamment identifié les principaux axes à aménager pour des accès vélo au secteur Alaï.

Les principaux points identifiés sont :

- Aménager tout le quartier pour l'accès à vélo, en repensant si besoin les flux de voitures et de poids lourds pour libérer de l'espace pour les cyclistes :
  - A l'ouest, prévoir un accès à vélo le long de l'ancienne voie de chemin de fer.
  - A l'est, prévoir une piste cyclable le long de la rue Joliot-Curie, en direction de Lyon.
  - Au nord, prévoir une piste cyclable le long de l'Allée des Garennes, puis du Chemin de la Raude, pour rejoindre le centre de Tassin-la-Demi-Lune.
  - Au sud, prévoir une piste cyclable le long de l'avenue du Châter/route de Brignais.

- Prévoir des parkings vélos sécurisés et fermés.
- Prévoir des stations Vélo'v.
- Laisser ouverts les accès par le parc Aquavert (ex : accès Chemin des Hermières) pour permettre la circulation des vélos et des piétons.
- Prévoir des voies d'accès pour les piétons et les vélos sans croiser de flux routier.
- Prévoir des bornes de recharge, ainsi que des places réservées aux voitures électriques dans le parking relais.
- Prévoir des navettes relais pour faire la liaison entre la gare d'Alaï et les parking relais (pour les scénarios où ceux-ci sont placés en dehors du secteur).

4 | Zoom sur la concertation

Rodolphe MUNIER conclue la rencontre et remercie les participants. Il encourage les personnes présentes à participer aux différentes rencontres et à donner leur avis en ligne.

TABLE 1 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 1

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Dégorgement possible par Saint-Paul si Hôtel de Ville bloqué (faisable à pieds).	• Risque de faire doublon avec le tram-train entre Alaï et Saint-Paul, qui a un potentiel de développement.	• Ticket combiné SNCF/TCL nécessaire.
TERMINUS « BELLECOUR »	• Plus d'espace pour connecter la ligne et faire une nouvelle entrée. • Connexion aux lignes A et D, permettant d'aller notamment au Carré de Soie, à Vénissieux et à Vaise. • Connexion plus facile aux gares. • Plus central.	• Terminus bloqué en cas d'événement. • Trop grande concentration sur le même lieu.	• A Lyon, on a des petits centres-villes partout. • La connexion aux gares, et en particulier à la Gare Part-Dieu, est très importante.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 1

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 A la place de la Halle aux chaussures	• Connexion au train plus directe.	• Impact sur la circulation sur la route de Brignais pendant les travaux. • Risque de congestion, d'une circulation trop importante.	• Prévoir 2 sorties, dont une traverse la route de Brignais. • Améliorer l'accessibilité au train.
	LOCALISATION 2 Parking Aquavert	• Pas de rue à traverser entre la gare et le parking. • Place pour la gare routière (bus).	• Plus loin de l'accès au train.	

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 1

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places Leader's Park	• A proximité du parking Aquavert, qui peut être une gare routière. • Zone d'activité peu dense : une optimisation du terrain est possible.	• Faisable si l'on crée 2 accès pour les voitures : depuis Francheville (av. du Chater) et depuis la rue Joliot Curie.	• Nécessite un accès propre pour les voitures qui évite le croisement Joliot Curie/route de Brignais.
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places 1.Francheville (boulangerie) 2- Frange de Leader's Park	• Évite de ramener des voitures autour du parking Aquavert et au croisement de la rue Joliot Curie/route de Brignais. • Pas de rue à traverser.	• Nécessite de traverser des voies de circulation.	

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

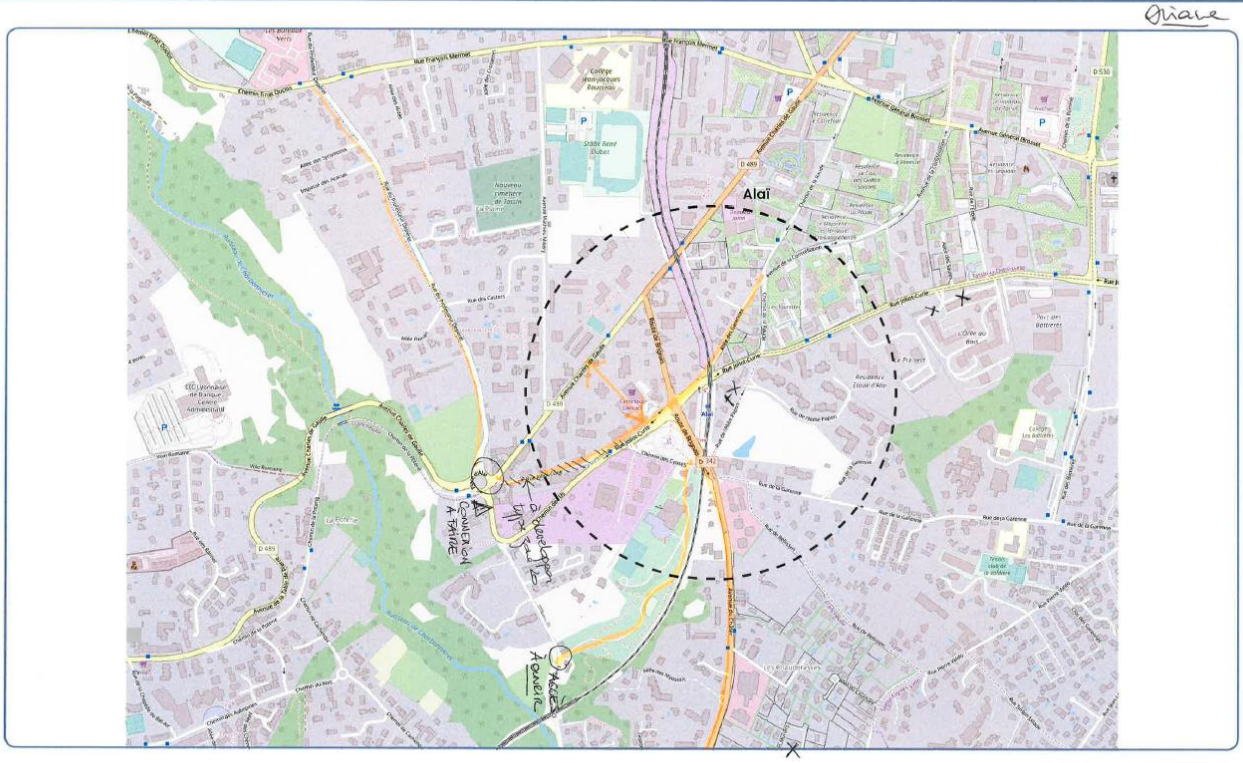
Table 1

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?	• Développer les accès piétons sans traversée de voirie. • Aménager tout le quartier pour l'accès en vélo : - Mettre en place une « zone 20 » sur la portion de la rue Joliot Curie entre la place d'Alaï et le parking Aquavert. - Point de vigilance au niveau du rond-point de l'Etoile.
QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?	• Ouvrir/laisser ouvert les accès par Aquavert (ex : accès Chemin des Hermières).

Alaï

Alaï

Séquence 3 – Vue du secteur Alaï



MÉTRO LIGNE E

TABLE 2 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 2

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »		• Fait double emploi avec le tram-train. • Fait double emploi avec le C3. • Quartier Hôtel de Ville peu attractif, à part pour sortir.	
TERMINUS « BELLECOUR »	• Interconnexion avec les lignes D et A. • Proximité avec Perrache et lien avec Confluence. • Connexion plus facile à la Part-Dieu. • Lieu de vie, avec un rayonnement plus important des transports en commun.	• Flux et charge de la station et de la ligne D.	• Le terminus à Alaï risque de congestionner le secteur de Craponne : il doit être provisoire. • Il faut implanter un terminus à Bel-Air, dont le but serait de diminuer les bouchons dans les « S » de Craponne. • Prolongement jusqu'à la Part-Dieu, avec un arrêt Place Guichard ou au niveau de la Préfecture.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 2

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 Halle aux chaussures	• Interconnexion au tram-train.	• Pas un lieu à forte concentration d'habitat. • Congestion du carrefour d'Alaï. • Zone déjà très dense. • Proche de Libération. • Problème d'empiètement avec la piscine.	
	LOCALISATION 2 Rond-point d'Alaï	• Beaucoup d''espace. • Meilleure connexion pour Grézieu-la-Varenne et Craponne.	• Moins bonne connexion pour Francheville.	
	LOCALISATION 3 Avenue de la Table de Pierre (ancien centre d'insémination de taureaux)	• Possibilité d'implanter un parking au niveau de cette station. • Baisse de circulation en aval de la ligne. • Passe la colline.	• Besoin d'une station supplémentaire, à Alaï, pour conserver la logique de la ligne et permettre la connexion au tram-train.	• Terminus à Bel-Air, qui viendrait s'ajouter à la station Alaï.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 2

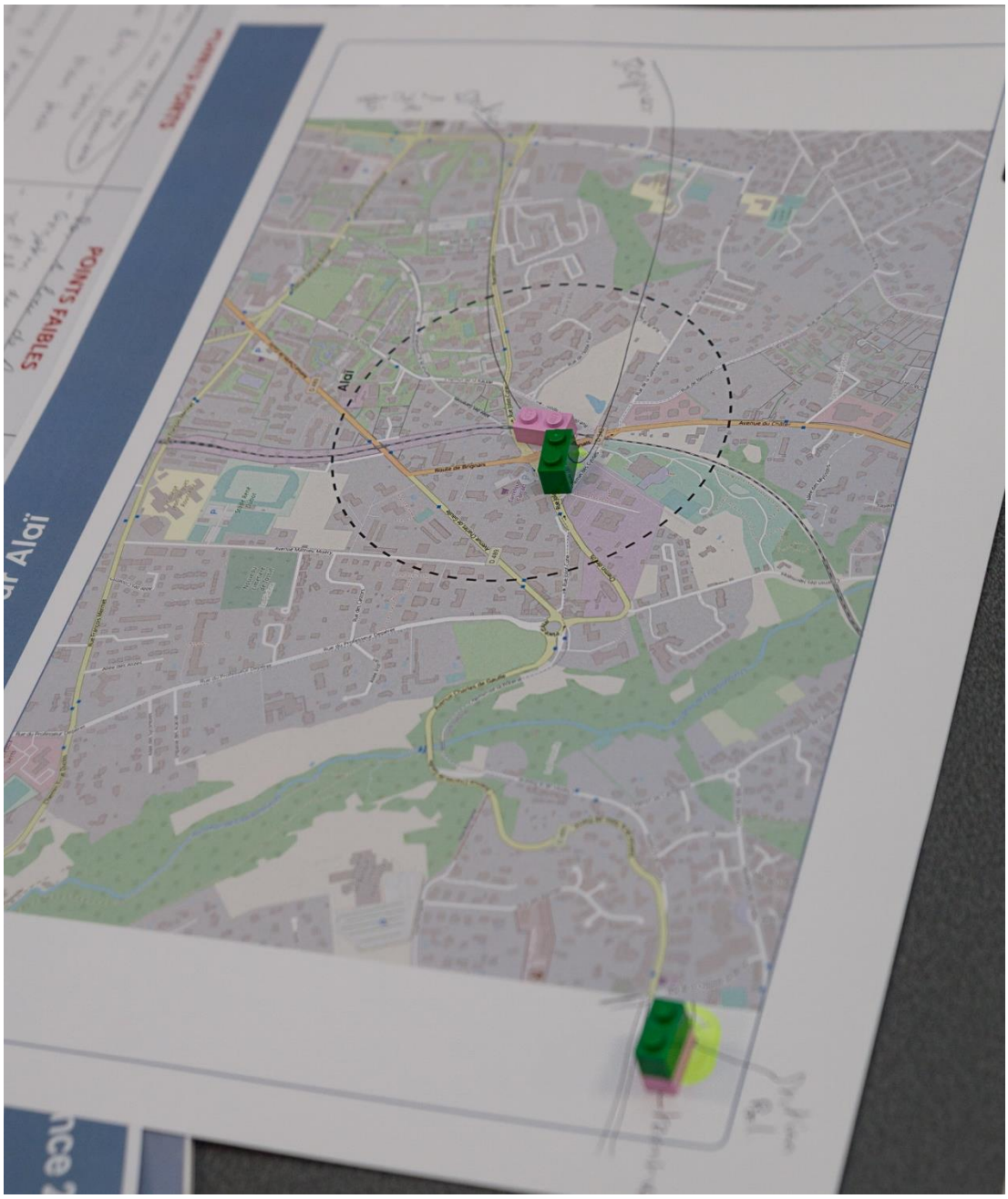
		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places			
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places 1. Alaï 2. Bel-Air	• 2 parkings relais, à Alaï et à Bel-Air.		

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 2

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?	• Prévoir un accès à pied et à vélo le long de la voie de chemin de fer entre Cachenoix et Alaï. • Développer le tram-train et mieux développer l'interconnexion au tram-train. • Prévoir un parking vélo et des stations Vélo'v. • Prévoir une boutique TCL – billetterie. • Prévoir des bornes de recharge pour voitures électriques.
QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?	• Envisager l'intégration de la Halle aux chaussures dans le parking-relais à Alaï.


POINTS FAIBLES
Alaï

Séquence 3 – Vue du secteur Alaï

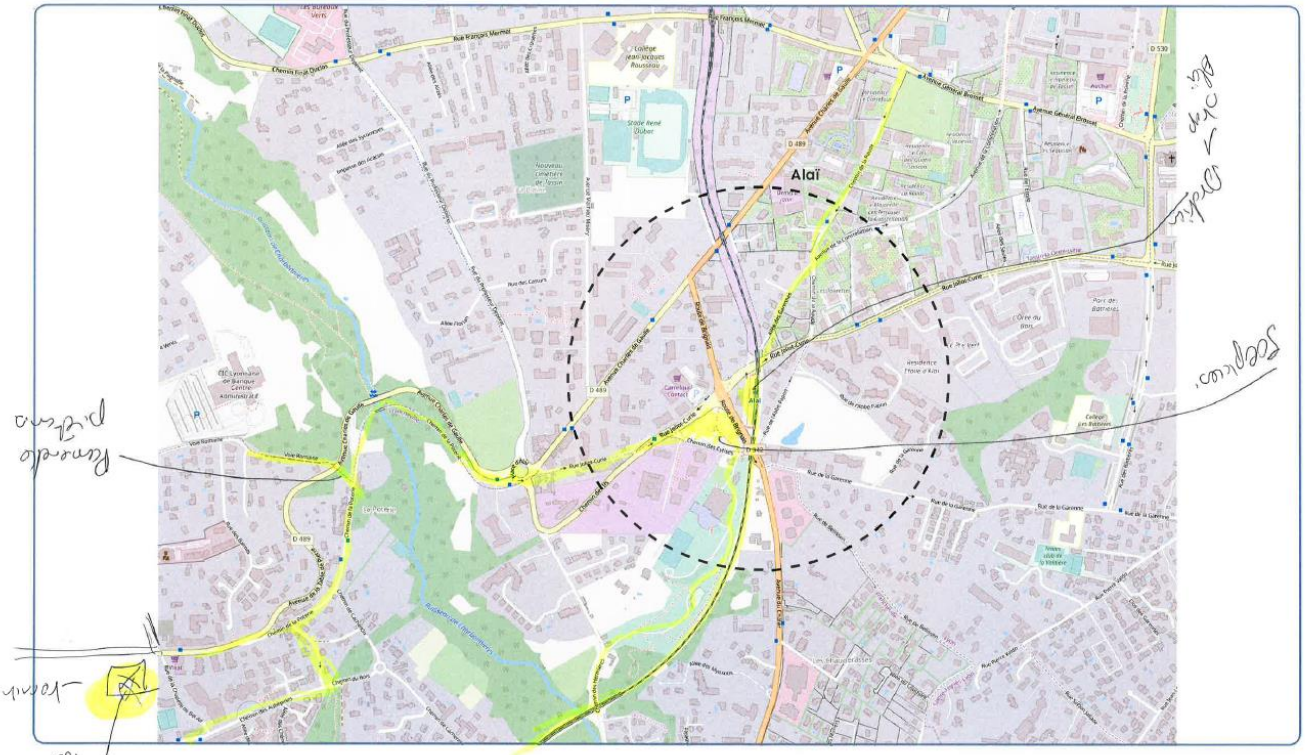


TABLE 3 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 3

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Permet de connecter la gare de Saint-Paul aux lignes A et C à Hôtel de Ville.	• Doublon avec le tram-train, auquel le métro ferait concurrence. • Hôtel de Ville est desservi facilement en connexion avec la ligne A à Bellecour.	• Pourquoi ne pas prolonger le tram-train de l'ouest lyonnais de Saint-Paul à Part-Dieu ? • Problématique de l'intégration tarifaire.
TERMINUS « BELLECOUR »	• Connexion au métro D : - Permet la connexion à Grange Blanche. - Plus efficace en ouest-est. • Connexion à la ligne A. • Plus central pour les activités. • Proximité avec Confluence.		• Une distance importante entre la station de la ligne E et les stations des lignes A et D ne serait pas contraignante. • Possibilité d'intégrer des commerces si un tunnel de connexion est construit. • Demande d'un prolongement de la ligne vers Craponne (Charial), au-delà d'Alaï, car il y a une inquiétude quant à la circulation sur le secteur Alaï et les « S » de Craponne. • Demande d'un terminus à Part-Dieu : - Gare attractive. - Pôle d'emplois. - Possibilité de relier directement Bellecour et Hôtel de Ville.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 3

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 Collée à la halte tram-train	• Correspondance aisée avec le tram-train. • De part et d'autre de la RD 342, pour des accès des 2 côtés.		• Prévoir un parking à vélos au-dessus de la station. • Trouver une solution pour maintenir de la végétalisation.
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places Aquavert		• Nécessite de reconstruire une piscine. • Impact visuel.	• Demande d'un parc-relais sous-terrain, totalement ou partiellement, sur 3 étages. • Faire un (ou des) parc-relais en amont avec des navettes à forte fréquence.
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places A la place des bureaux (au Sud du parking Aquavert)		• Nécessite la relocalisation de l'Institut médico-pédagogique Judith Surgot (IMP).	• Proposition de reconstruire des bureaux au-dessus du parc-relais. • Coller le parc-relais le long du chemin de fer pour limiter l'impact visuel.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 3

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?	• **Prévoir des voies d'accès pour les vélos, n'obligeant pas à traverser les voiries pour s'y connecter.** • **Créer une passerelle pour éviter les « S » et limiter le dénivelé vers/depuis Craponne.**
QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?	

Séquence 3 – Vue du secteur Alaï

Patrick VIOLET

MÉTRO LIGNE E

TABLE 4 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 4

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Création d'un arrêt à Saint-Paul (attractivité).	• Doublon avec le tram-train. • La station est très petite. • Ligne essentiellement touristique.	• Ligne de tram-train très peu connue et avec une fréquence moins importante qu'un métro. • Demande d'un abonnement combiné tram-train/métro. • Pourquoi un terminus à Alaï ?
TERMINUS « BELLECOUR »	• Connexion aux lignes A et D, pour aller vers l'est. • Bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. • Tracé plus direct. • Plus proche des centres d'intérêts du centre-ville et du pôle touristique. • Tracé plus intéressant pour desservir les pôles économiques. • Connexion plus direct à la Part-Dieu.	• Risque d'engorgement.	• Prolongement vers la Part-Dieu, par Bellecour, permettant une connexion avec la gare, l'aéroport et les autres lignes. • Besoin d'une desserte pour le Campus numérique, qui draine beaucoup de monde. • Demande de développement des bus. • Prolongement de la ligne du côté ouest, pour gérer le flux automobile et éviter la congestion d'Alaï. • Envisager la 5G dans le métro.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 4

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 Halle aux chaussures	• Proximité avec la piscine. • Proche des connexions avec le tram-train et le bus.		• Une station qui s'impose.
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places Parking Aquavert + triangle à l'ouest de la halte ferroviaire		• Risque d'une congestion trop importante.	• Pas favorable au scenario d'un P+R de 1000 places, qui entrainerait trop de congestion. • Inquiétudes sur l'aspect paysager : privilégier un parking enterré.
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places 1. Parking Aquavert 2. Terrain des Maraichers	• Permet de limiter le risque de congestion en ne faisant pas un seul et même grand parking. • Permet d'avoir un P+R pour les voitures venant de Craponne et Francheville, et un autre pour celles venant de Saint-Genis-les-Ollières, Limonest et Ecully.		• Utiliser le parking de la piscine d'Alaï. • Anticiper le développement urbain et la circulation accrue par l'arrivée de nouveaux habitants, associés à l'arrivée de la ligne.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

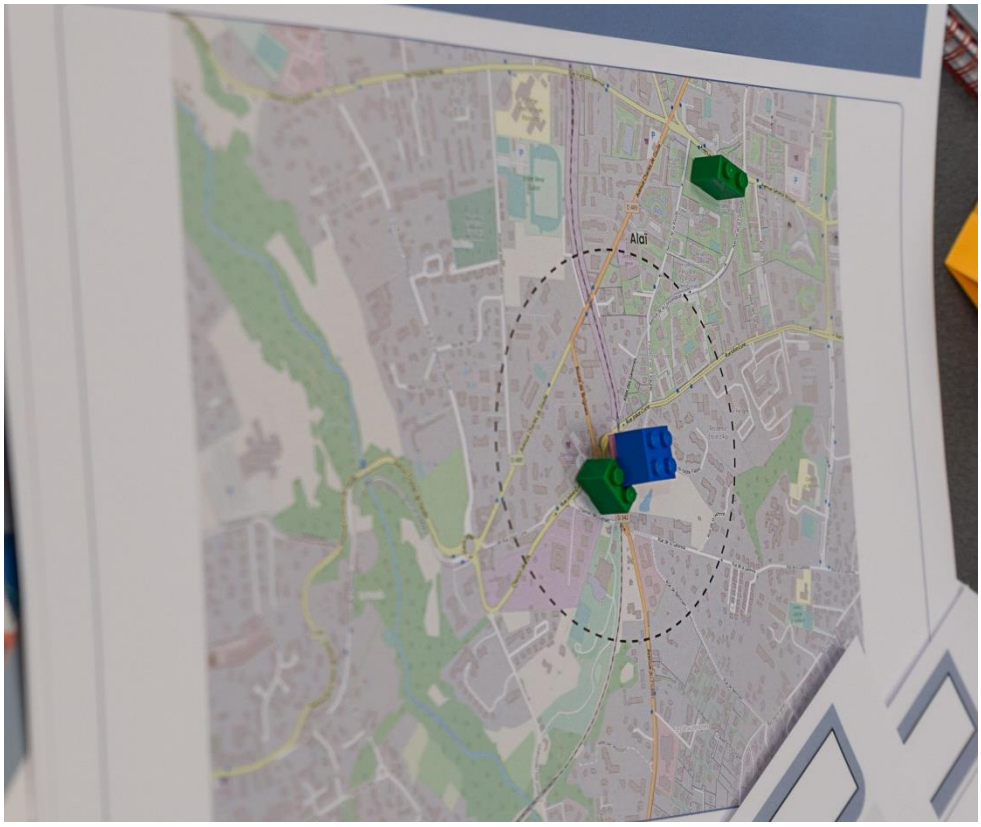
Table 4

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?

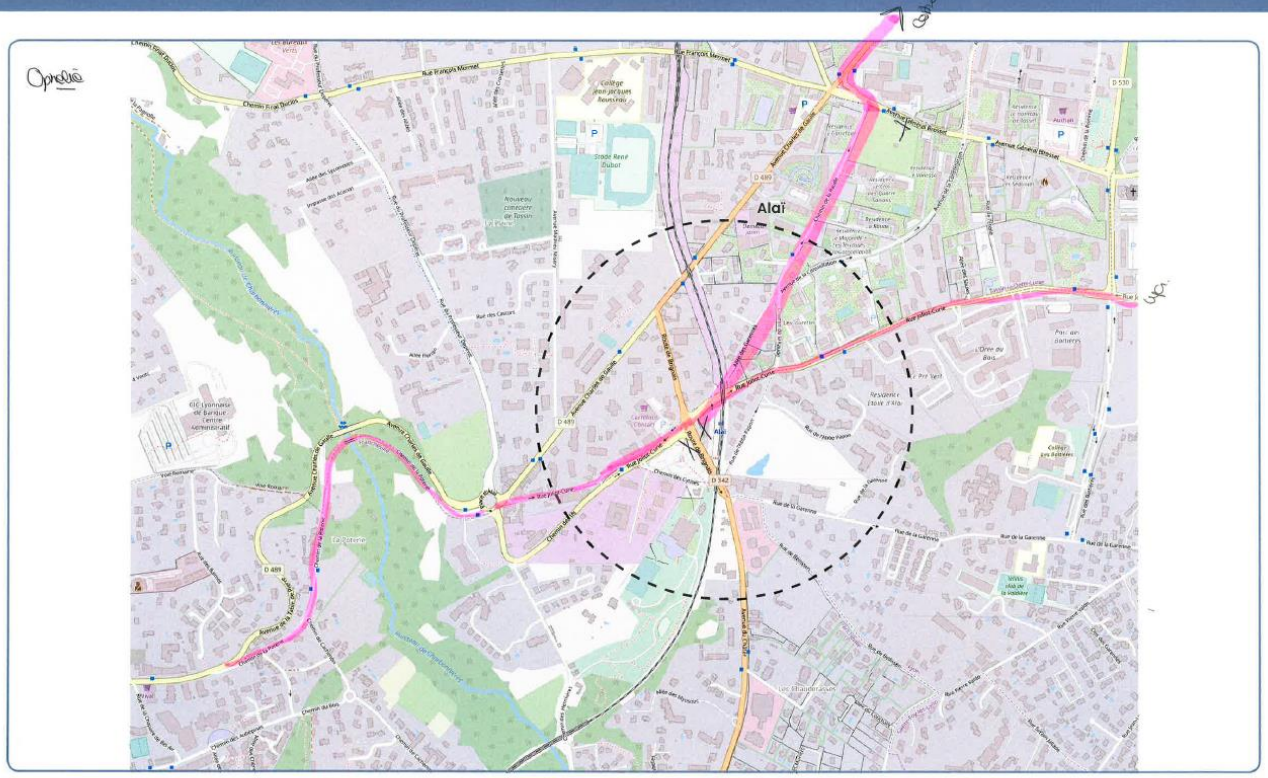
- Prévoir une piste cyclable le long du Chemin de la Poterie et de la rue Joliot-Curie, en direction de Lyon.
- Prévoir une piste cyclable le long de l'Allée des Garennes, puis du Chemin de la Raude, pour rejoindre le centre de Tassin-la-Demi-Lune.

QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?

- Faire des doubles-portes entre les quais et la rame.



Séquence 3 – Vue du secteur Alaï



MÉTRO LIGNE E

TABLE 5 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 5

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Connexion possible avec la gare Part-Dieu sans rupture de charge pour le C3.	• Doublon avec le tram-train à Saint-Paul. • Doublon avec la ligne C3 qui part de Saint-Paul/Hôtel de Ville. • Zone pas assez centrale.	• Demande d'un terminus soit à Saxe-Gambetta permettant un raccordement à la ligne B, soit directement à Part-Dieu. • Demande d'un centre de maintenance à Alaï., dont l'absence serait synonyme de perte d'argent et d'énergie. • Tripler la fréquence du tram-train allant à Saint-Paul, à travers la mise en place d'une tarification unique.
TERMINUS « BELLECOUR »	• Connexion aux lignes A et D. • Permet d'aller jusqu'à Vénissieux. • Reste dans la continuité de Gorge de Loup, permettant de désengorger Bellecour.	• Risque d'engorgement et de saturation.	• Prévoir un terminus le plus près possible des lignes A et D pour éviter de trop marcher. • Rajouter 1/3 de capacité. • Prévoir le doublement du tram-train dans ce scénario.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 5

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 Parking Aquavert	• Bonne connexion au réseau de transport en commun : le tram-train passe juste à côté, de même que 3 lignes de bus. • Zone centrale, avec beaucoup de logements.	• Flux de poids lourds sur la route de Brignais représentant un danger.	• Si la ligne de tram-train est doublée, le métro ne sera pas utile.
	LOCALISATION 2 Scénario sans station à Alaï		• Alaï non-desservi dans ce scénario.	• Scénario pertinent si la ligne de tram-train est doublée et la fréquence accrue.
	LOCALISATION 3 Charial (sur le foncier de l'hôpital gériatrique)	• Beaucoup de place, donc possibilité d'implanter non seulement la station, mais aussi le parc-relais et le centre de maintenance. • Permet de désengorger Alaï. • Offre plus de sécurité pour les piétons, car il y a moins de voiture et pas de flux de poids-lourds comme sur la route de Brignais.		

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 5

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places			
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places Charial (sur le foncier de l'hôpital gériatrique)	• Permet d'éviter l'engorgement d'Alaï. • Permet d'intercepter les flux de circulation en amont d'Alaï, en provenance de Craponne, Vaugneray, Grézieu, etc…		• Mettre le parc-relais en dehors du secteur d'Alaï, pour éviter les engorgements dans cette zone, en prévoyant des navettes relais très fréquentes.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

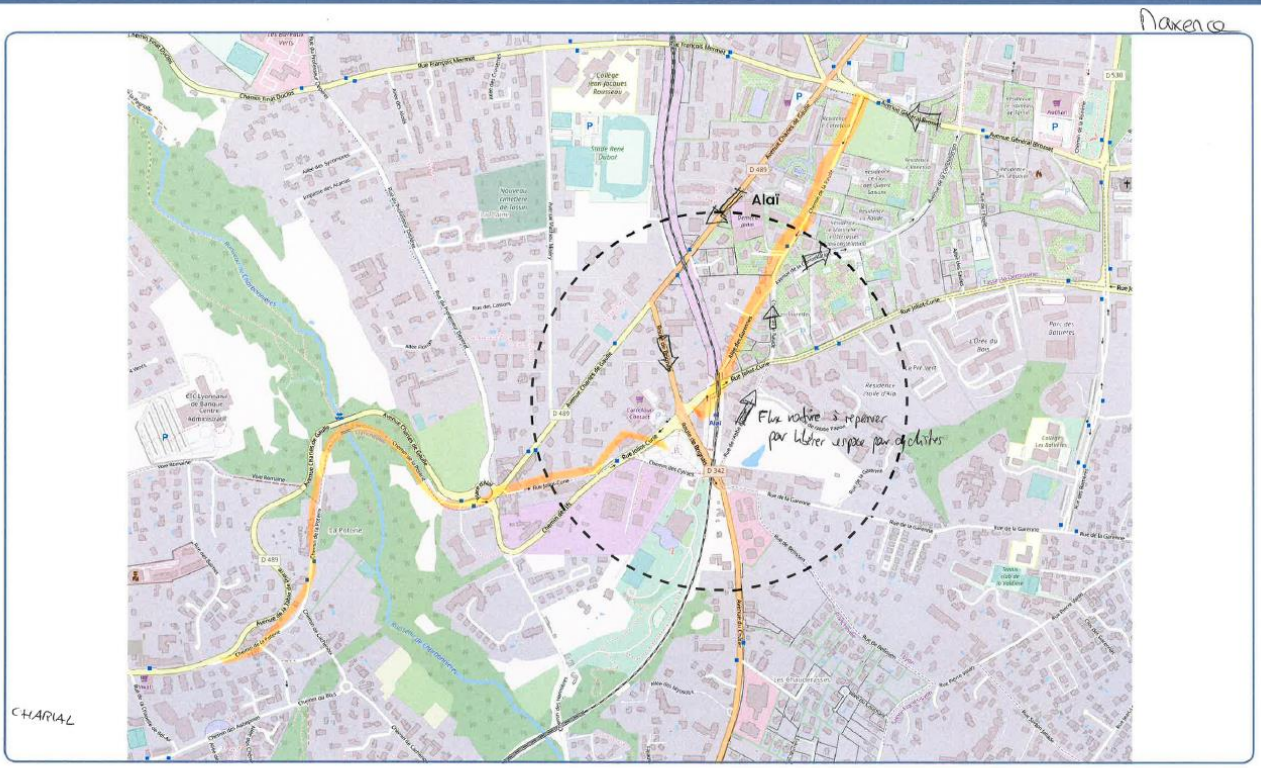
Table 5

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?	• Prévoir des parkings à vélos sécurisés et fermés. • Prévoir des navettes relais (ou un autre système, comme le téléphérique) pour faire la liaison entre les parc-relais et la gare d'Alaï. • Éviter que les voitures et poids-lourds traversent Alaï pour aller du Nord au Sud (et du Sud au Nord) : flux notoire à repenser pour libérer de l'espace pour les cyclistes.
QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?	• Prévoir des panneaux lumineux ou une application pour connaître le nombre de places restantes dans les parc-relais. • Prévoir des places réservées aux voitures électriques dans les parc-relais.

– Vue du secteur Alaï
Alaï
MÉTRO LIGNE E

secteur Alaï
Alaï

Séquence 3 – Vue du secteur Alaï



MÉTRO LIGNE E

TABLE 6 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 6

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Connexion avec la ligne C, offrant une liaison directe pour aller à la Croix-Rousse et permettant de desservir le nord. • Permet de rejoindre des lieux culturels tels que l'opéra.	• Doublon avec le tram-train à Saint-Paul. • La connexion à la ligne C est moins utile que la connexion à la ligne D. • Moins central que Bellecour.	
TERMINUS « BELLECOUR »	• Connexion aux lignes A et D. • Permet d'aller plus facilement à la Part-Dieu. • Plus central qu'Hôtel de Ville.	• Station très fréquentée, présentant un risque d'engorgement et de saturation.	• Demande de prolongement de la ligne jusqu'à Part-Dieu, pour éviter toutes les correspondances nécessaires à l'heure actuelle pour les usagers venant de l'ouest. • Demande de prolongement à l'ouest, au-delà des « S », à Craponne.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 6

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 1 station, avec deux bouches : 1. Halle aux chaussures ou McDonald's 2. Parking Aquavert	• Connexion avec les autres modes de transport : le tram-train et les lignes de bus.	• Encombrement du secteur.	• Une localisation de station, avec deux bouches de métro, de part et d'autre de l'avenue du Châter.
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places Parking Aquavert	• Permet de regrouper la station et le parc-relais.		• Demande d'un parking sous-terrain.
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places 1. AURIVA-Elevage 2. Vers place d'Alaï	• Poches relais en amont, associées au parc-relais 1000 places à Aquavert. • Permet de drainer les flux de voitures en provenance de Craponne, Brignais.	• Nécessite de mettre en place une navette pour relier les parcs-relais à la station à Alaï.	• Demande de parc-relais enterrés, ou ne dépassant pas la hauteur des immeubles environnants.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

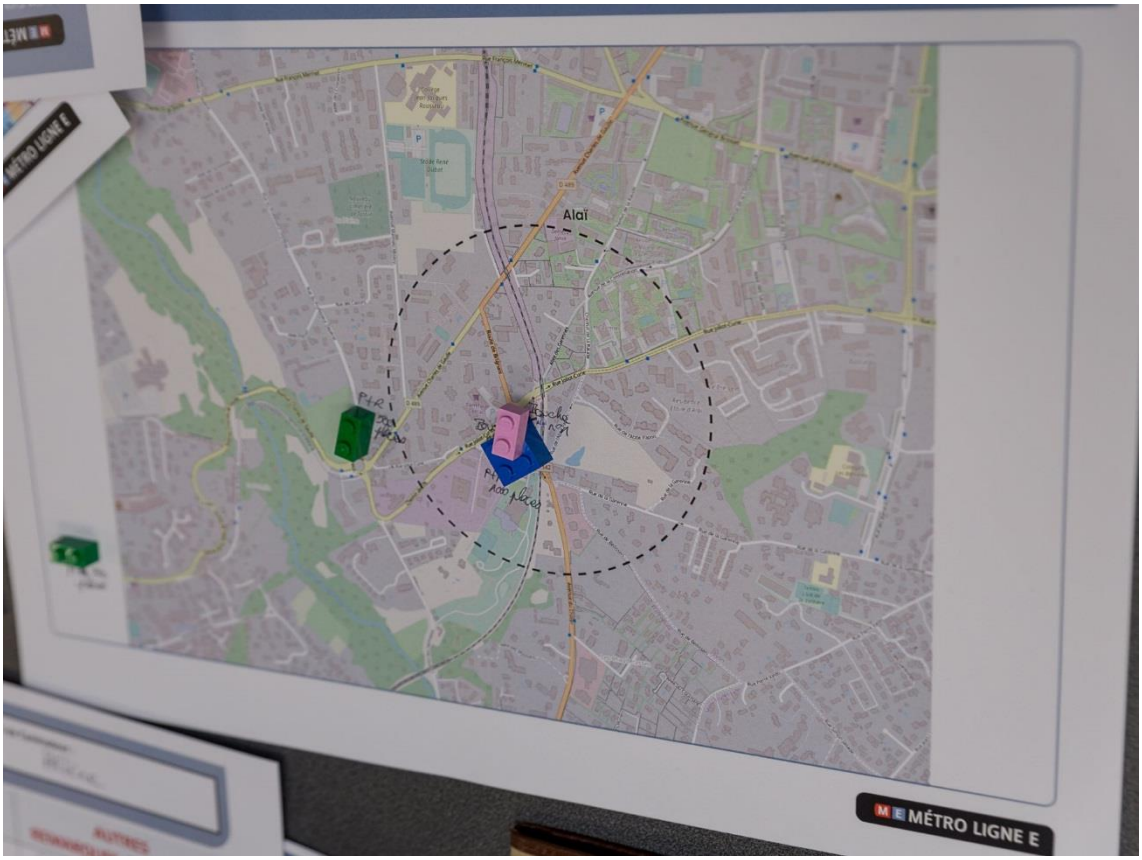
Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 6

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?

- Prévoir une coulée verte reliant le chemin de Cachenoix au chemin des Ifs.
- Prévoir une coulée verte traversant Aquavert à partir du chemin des Hermières.
- Prévoir une piste cyclable le long de l'ancienne voie de chemin de fer.
- Prévoir une piste cyclable le long de l'avenue du Châter.
- Prévoir une piste cyclable le long de l'avenue Charles de Gaulle.
- Ouvrir les accès par Aquavert.

QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?



Séquence 3 – Vue du secteur Alaï

MÉTRO LIGNE E

TABLE 7 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 7

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Destination plus touristique, culturelle et historique. • Connexion à la Croix-Rousse.	• Moins de connexion au réseau. • Un peu excentré.	• Prolongement à la Part-Dieu compliqué, alors que c'est une évidence.
TERMINUS « BELLECOUR »	• Plus de possibilités de connexions (Bellecour, Saxe-Gambetta, Part-Dieu, Hôpitaux Lyon sud), permettant d'aller de partout. • Chantier plus facile.	• Station déjà saturée et amenée à l'être encore plus. • Problématique de la circulation pendant le chantier. • Saint-Paul oublié dans ce scénario.	• Demande d'un prolongement à la Part-Dieu.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 7

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 Halle aux chaussures	• Situé au centre du quartier. • Connexion multimodale.	• Risque de perte d'ensoleillement pour les riverains. • Peu de points faibles.	• Attention à la circulation piétonne. • Point intéressant pour la connexion piétonne entre les parcs de Lyon 5e et les vallons de l'ouest.
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 2 Parking Aquavert	• Situé au centre du quartier. • Offre plus d'espace et moins de voisinage.	• Nécessite d'obérer de la surface pour la giration des bus.	• Dépend du devenir d'Aquavert.
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 3 McDonald's et Carrefour contact		• Option plus coûteuse.	
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places Parking Aquavert	• Pas de points forts identifiés.	• Trop gros, trop haut. • Ne capte pas tous les flux.	
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places 1. Parking Aquavert 2. Chemin des Ifs	• Capte les flux du sud et de l'ouest.		• Prolongement possible vers Craponne (a minima Bel Air) pour éviter les « S ». • Alternative proposée pour l'implantation du 2e parc-relais : Bel Air.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 7

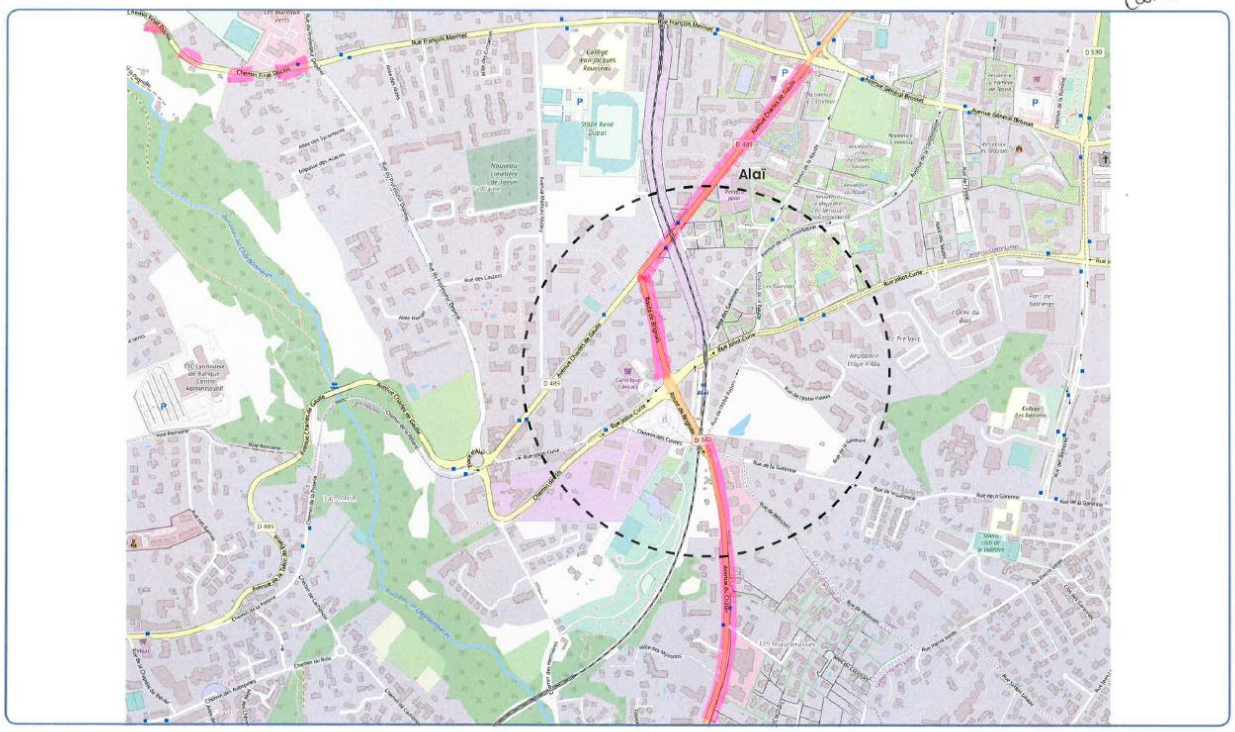
QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?

- **Prévoir une piste cyclable le long de l'avenue du Châter/route de Brignais.**

QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?

Séquence 3 – Vue du secteur Alaï

Laret



MÉTRO LIGNE E

TABLE 8 - CONTRIBUTIONS PAR SÉQUENCE

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Choix du terminus

Table 8

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »		• Pas de connexion avec la ligne D. • Pas de gain de temps pour relier la Part-Dieu : trajet équivalent à la solution voiture jusqu'au P+R à Oullins + métro B. • Rapport bénéfice/coût défavorable en raison de la proximité entre Saint-Paul et Hôtel de Ville, faisable à pied.	• Variante possible : renforcement et prolongement du tram-train de l'ouest lyonnais.
TERMINUS « BELLECOUR »	• Connexion à la ligne D. • Accès rapide au centre-ville. • Allège la ligne D sur une portion chargée. • Coût moins important.	• Saturation des correspondances. • Perturbations régulières du service (manifestations).	• Souhait de joindre rapidement la gare de la Part-Dieu, avec des stations intermédiaires.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 8

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
LOCALISATION DE LA STATION	LOCALISATION 1 Halle aux chaussures	• A proximité directe de la gare d'Alaï.	• Site exiguë, avec un risque de perturbation du carrefour. • Difficultés techniques	
	LOCALISATION 2 Parking Aquavert	• Pas de perturbation de la circulation pendant les travaux.	• Perturbation du parking Aquavert.	
LOCALISATION DU PARC-RELAIS	SCENARIO 1 : P+R 1000 places			• Solution d'un seul P+R écartée. • Renforcer LEOL pour favoriser le report modal.
	SCENARIO 2 : 2 P+R 500 places 1. MacDonald's + Carrefour 2. Parc d'activité du Châter	• 2 P+R répartis sur les axes Joliot Curie et Châter, à moins de 500m de l'accès à la station de métro.		• Attention à l'intégration urbaine et architecturale de l'ouvrage. • Adapter les voiries en surface en lien avec le trafic d'appel du P+R.

MÉTRO LIGNE E
Création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise

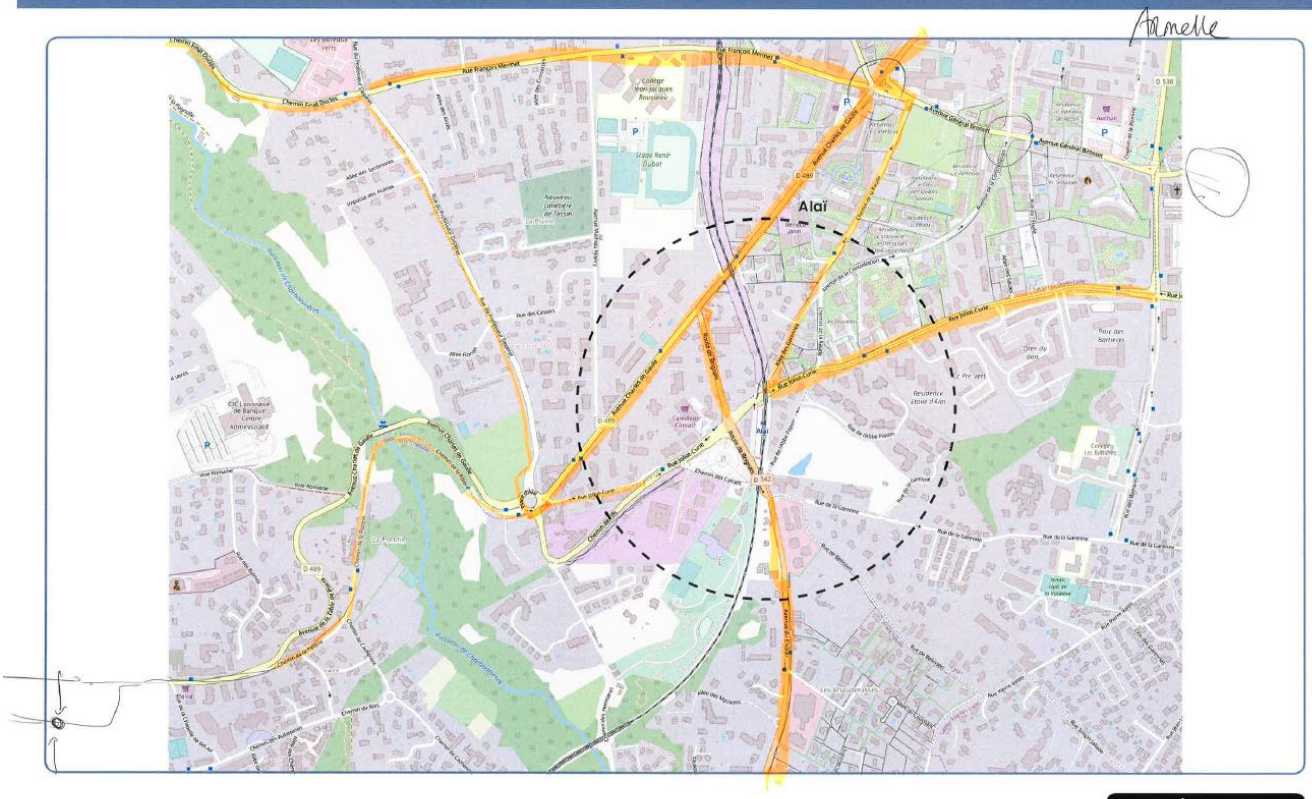
Conditions d'implantation du parc-relais et de la station à Alaï

Table 8

QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS TOUS MODES CONFONDUS ?

- **Prévoir un espace de dépose-minute à proximité du terminus Alaï.**
- **Prévoir des stations Velo'V à chaque station le long du tracé, pour favoriser le rabattement des vélos.**

QUELS SERVICES AUX USAGERS DU TERMINUS ?

- **Prévoir des services et commerces de proximité.**

Séquence 3 – Vue du secteur Alaï