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 Trion / Saint-Irénée

Mercredi 10 avril, Lyon

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

LA VILLE EN MOUVEMENT

Préambule

Experts :

- Rodolphe MUNIER, SYTRAL
- Jérémie SIMON, Egis Rail

Animation : Marianne RIBOULLET et Coline GRÉGOIRE, Sennse

Co-animation par table :

- Jérémie DE RORTHAIS, SYTRAL
- Florent GENETE, SYTRAL
- Oriane PICHOT, G + C, cabinet d'architecte
- Sandie SINAPAYEL, SYTRAL
- Laurent BOURG, Egis Rail
- Maxence COSSALTER, Sennse

L'atelier s'est déroulé en présence de 36 participants et du garant Lucien BRIAND

Rodolphe MUNIER, Directeur 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 du Métro ligne E. Il rappelle que l'enjeu de ces deux mois est de pouvoir s'informer, échanger et participer sur ce projet structurant de mobilité.

Lucien BRIAND, Garant de la concertation, rappelle le rôle du garant dans le cadre de cette concertation préalable. Il précise que Jean-Claude RUYSSCHAERT et lui-même 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. La majorité des participants sont résidents du 5e arrondissement de Lyon, et plus particulièrement du secteur concerné par l'implantation éventuelle d'une station. Un participant habite Tassin-la-Demi-Lune et un autre le 7e arrondissement de Lyon.

Localisation de l'origine des participants

Marianne RIBOULLET, animatrice, présente le déroulé de la réunion :

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 bien 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 PRESENTATION

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

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

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

Il présente également les principaux enjeux urbains identifiés sur le secteur de l'atelier que sont : la redynamisation commerciale, le désenclavement du pôle étudiant mais aussi l'interconnexion avec une station multimodale depuis la RD75 et le réseau de bus de Sainte Foy-lès-Lyon.

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 au sein des quartiers.
- La bonne accessibilité aux stations tous modes confondus : transport en commun, TER, voiture, covoiturage, à pied, à vélo…

Jérémie SIMON, Egis Rail, apporte des précisions sur les contraintes techniques à prendre en compte pour définir l'implantation d'une station de métro :

- 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 6 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 choisis représentent les manières de se déplacer qu'ont les participants au quotidien :

Bus	13
Marche	13
Funiculaire	12
Voiture individuelle	10
Métro	9
Vélo	6
Covoiturage	4
Train	1
Vélo électrique	1
Autopartage	1
Trottinette électrique	1
Scooter	1
Tramway	1

La navette, la moto, le scooter électrique, la glisse urbaine étaient proposés mais n'ont pas été cités par les participants.

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**
Desserte de la gare SNCF de Saint-Paul et du Vieux Lyon, vecteur de dynamisme et de désenclavement pour le secteur	**6**	Difficulté d'insertion urbaine de la nouvelle station (géographie du site, présence de vestiges, peu d'espace)	**5**
Création d'une nouvelle centralité du réseau TCL située au Nord de Lyon (moins fréquentée que Bellecour)	**3**	Projet jugé plus coûteux avec une ligne plus longue et un arrêt en plus à Saint Paul	**3**
Connexion directe avec 2 lignes de métro : A et C et la ligne C3	**3**	Station moins centrale que la station Bellecour	**1**
Point attractif pour le soir et le week-end (pôle touristique)	**3**	Absence de connexion avec la ligne D jugée plus intéressante que la ligne C (stations peu nombreuses et situées sur un seul quartier)	**1**
Connexion facilitée en direction de la Croix-Rousse et Fourvière	**2**	Risque de saturation de la station	**1**
Lien facilité pour rejoindre les deux collines (d'Est en Ouest)	**2**	Risque de redondance en doublonnant avec le Tram-train de l'Ouest lyonnais reliant actuellement Tassin-la-Demi-Lune à Saint-Paul et du C3 pour relier Part Dieu	**1**

Scénario terminus « Bellecour »

Principaux points forts retenus		Principaux points faibles retenus	
Contribution	**Nombre d'occurrence**	**Contribution**	**Nombre d'occurrence**
Connexion directe avec 2 lignes de métro : A et D (colonne vertébrale du réseau TCL) et le reste du réseau TCL (bus, tram), création d'un pôle multimodal au cœur de Lyon pour irriguer la métropole et ouvrir le réseau.	**6**	Risque d'engorgement de la station et inquiétudes sur la capacité de la station à gérer les nouveaux flux piétons	**4**
Flux de voyageurs plus important dans ce secteur, une nouvelle ligne permettrait de mieux répartir le flux sur cette zone	**5**	Redondance avec le funiculaire qui est à préserver, peur de suppression de « l'âme de Lyon »	**3**
Proximité et connexions facilitées entre l'est et l'ouest ainsi que des secteurs des gares Part-Dieu et Perrache	**5**	Absence de desserte du Vieux-Lyon, ne résout pas le problème du secteur	**2**
Espace central qui s'entend vers le sud, cœur de la Presqu'Île, de Lyon et de l'agglomération	**3**	Absence de connexion pour desservir la zone de la Croix Rousse	**1**
Création de la station facilitée avec plus de place et des possibilités de prolongement.	**1**		
Bellecour, zone économique et culturelle attractive, possibilités de liaison avec Confluence	**1**		

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

- Terminus « Bellecour » : 5 tables

[À noter que l'une des 5 tables était partagée avec un choix de terminus à Hôtel de Ville à 20% et 80% pour Bellecour]

- Terminus « Hôtel de Ville » : 1 table

3 | Quel scénario de station privilégier ?

Lors de la seconde séquence contributive, les participants disposent de 30 minutes pour échanger autour de la question : « Quel scénario de station privilégier ? ». De nouveaux plans sont mises à disposition de chacune des tables :

- Une vue du secteur Trion / Saint-Irénée avec la zone d'implantation possible autour de la station envisagée
- La carte du réseau de bus actuel du secteur Trion / Saint-Irénée
- 2 planches photos des principaux lieux et équipements du secteur

Les participants doivent identifier les « points forts » et « points faibles » de l'implantation d'une station sur chacun des deux secteurs (Trion et Saint-Irénée). Les contributions les plus fréquentes ont été synthétisées et thématisées dans les tableaux suivants. Ils ont par la suite cherché à localiser l'espace sur chacun des deux secteurs qui serait le plus propice à l'implantation d'une station.

Scénario « secteur Trion »

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Centralité du quartier qui permet la desserte d'une grande densité de population	Secteur déjà desservi par le funiculaire et qui peut nuire à sa fréquentation et la conservation de son utilisation.
Desservir le lycée Saint-Just, le site de la Fourvière et la MJC.	Besoin jugé moins important avec un intérêt davantage touristique que pendulaire.
Lieu de convergence où il est possible de créer un pôle multimodal entre bus/métro/funiculaire et de renforcer la desserte de bus.	Secteur trop éloigné qui n'attirera pas la population de Saint Irénée.
Centre commerçant dans lequel une desserte en métro permet de redynamiser le tissu économique et de soutenir l'emploi sur le secteur.	Difficultés techniques engendrées par le dénivelé sur ce secteur.

Les tables ont identifié les trois principales zones d'implantation suivantes pour la station Trion :

- Place Trion : 5 tables
- Place Père François Varillon : 3 tables
- Rue des Farges : 1 table

Chaque table a pu identifier plusieurs zones potentielles.

Scénario « secteur Saint-Irénée »

Principaux points forts retenus	Principaux points faibles retenus
Implantation dans un quartier résidentiel et universitaire, deux typologies d'usagers aujourd'hui mal desservis et ayant d'importants besoins de déplacements pendulaires.	Difficulté technique d'insertion de la station sur une zone en hauteur (important dénivelé/station profonde) et plus de risques archéologiques.
Possibilité d'orientation vers Sainte-Foy-lès-Lyon avec une liaison en bus pour développer l'intermodalité. L'implantation d'une station sur le secteur soulage le lien vers la montée de Choulans et le maillage de bus.	Création d'une cité-dortoir avec des allers-retours pendulaires et pas de vie de quartier mais une étape de transition.
Création d'une nouvelle desserte en plus du funiculaire et des bus existants.	Possibilité d'effets négatifs sur les commerces de proximité sur le quartier Trion et Saint-Irénée avec un accès plus facile aux commerces du centre-ville.
Contribution à redynamiser le secteur, le commerce et la vie de quartier.	

Les tables ont identifié les trois principales zones d'implantation suivantes pour la station Saint-Irénée :

- Place Saint Irénée : 5 tables
- Croisement de l'avenue Charcot et Point du Jour : 3 tables
- Square Jean Tricou : 1 table
- Rue des Anges : 1 table

Chaque table a pu identifier plusieurs zones potentielles.

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

- Scénario « Trion » : 3 tables
- Scénario « Saint-Irénée » : 2 tables
- 1 table obtient un nombre d'avis équilibré entre le secteur Trion et le secteur Saint-Irénée

Les participants ont également réfléchi aux bonnes conditions d'accessibilité tous modes aux stations.

Les principaux points identifiés sont :

- Repenser la desserte en transports en commun autour des futures stations et maintenir les bus en service sur ce secteur.
- Prévoir un réseau de pistes cyclables performant autour des stations.
- Assurer des services pour les deux-roues à moteur, cyclistes et trottinettes : parkings sécurisés, point Vélo'V, bornes de recharge, parc relais, trame de métro pour vélo...
- Construire plusieurs sorties par station pour pallier la dangerosité des carrefours à proximité et sécuriser les traversées tout en évitant un engorgement en sortie de station.
- Défendre et maintenir le funiculaire tant comme un élément de patrimoine que moyen de transport.
- Volonté de créer une station avec un bel aménagement intérieur et fonctionnel en maximisant la lumière naturelle.
- Facilité le lien entre la place Trion et le pôle étudiant, et ré-ouvrir la voie verte.

4 | Les enseignements de la soirée

Lucien BRIAND félicite les participants pour leur implication tout au long de l'atelier. Il souligne la diversité et la qualité des échanges à chacune des tables qui permettront d'alimenter son bilan.

Rodolphe MUNIER conclue la rencontre et remercie les participants. Il souligne que le succès d'une concertation fait le succès des grands projets. Il encourage les personnes présentes à donner leur avis en ligne et à participer à la réunion de clôture de la concertation se déroulant le 29 avril.

TABLE 1 - CONTRIBUTIONS PAR SEQUENCE

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

Choix du terminus

Nom de l'animateur : LAURENT

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Lien facilité entre les deux collines • Une station en plus à Saint Paul avec connexion TER • Mieux connecter une centralité plus difficile à joindre actuellement • Limiter les flux sur Bellecour • Sortie pour le soir	• Pas beaucoup de place • Connexion vers le réseau de bus • Espace public plus étriqué	• Sécuriser les trottoirs plus les voix de bus
TERMINUS « BELLECOUR »	• Réseau en étoile plus central (dans la continuité du réseau existant) • Chemin plus direct vers Part-Dieu • Espace public aéré • Centre-ville qui s'étend vers le sud	• Craintes sur la ligne D qui est très chargée • Point de ralliement manifestations	• Crainte sur le devenir du funiculaire

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
LOCALISATION DES STATIONS	TRION Propositions de localisation de la station : 1. Trion 2. Place de Varillon 3. Place des Vestiges	• Trion est la centralité constituée du quartier Le métro pourrait la renforcer • Orientation vers Fourvière • Place des Vestiges à la place du commissariat ? Ou des Témoins de Jéhovah ?	• Techniquement ? • Offre TC (GDL + Funiculaire)
	SAINT-IRÉNÉE Propositions de localisation de la station : 1. Place Saint Irénée 2. En contrebas de Sainte Alix	• Quartier résidentiel + universitaire = beaucoup de gens qui doivent aller quelque part ? • Orientation vers Sainte-Foy-lès-Lyon • Pas de transversale vers une station Point du Jour	• Pas de centralité constituée

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

ACCESSIBILITÉ TOUS MODES : QUELLES CONDITIONS DE RÉUSSITE ?	• Trion = ré-ouverture de la voie verte • Parc relais trottinette • Métro adapté pour accueillir les vélos (ascenseur à vélo) • Parc relais vélo • Faciliter le lien entre la place de Trion et le pôle étudiant • Utiliser le stade pour proposer des équipements bus/vélo • • • • • • • •

TABLE 2 - CONTRIBUTIONS PAR SEQUENCE

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

Choix du terminus

Nom de l'animateur : FLORENT

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Plus facile de rejoindre la ligne C • Permet de rejoindre une autre centralité qui n'est pas desservie par le funiculaire ou le métro • Station Saint-Paul permet de mailler davantage, intérêt touristique	• Plus de travaux que l'autre scénario • Station Hôtel de ville très contrainte • Coût vraisemblablement plus élevé	
TERMINUS « BELLECOUR »	• Plus facile à prolonger vers Part-Dieu + direct, connexion attractive avec la ligne D et confluence lieu plus central • Plus propice à absorber le trafic	• Accès existant assez facile avec le funiculaire	• Accès Part-Dieu compliqué depuis l'ouest

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
LOCALISATION DES STATIONS	**TRION** Propositions de localisation de la station : 1. Rue des Farges 2. Place Varillon 2. Place Trion	• Rue des Farges • Noeud intéressant funiculaire pas loin	• Moins utilisé, aspect plus touristique • Déjà desservi par le funiculaire • Eloigné de Sainte-Foy-lès-Lyon
	SAINT-IRÉNÉE Propositions de localisation de la station : 1. Place Saint-Irénée 2. Rue des Anges	• Besoin d'une desserte pour les étudiants, ligne 49 saturée, 46 et C20 idem • Soulager le lien vers la montée de Choulans jusqu'à Point du Jour • Desserte de Sainte-Foy-lès-Lyon • Plus de centralités à desservir en déplacements pendulaires • Nouvelle desserte	• A priori plus profond qu'à Trion • Accès raide car point haut

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

ACCESSIBILITÉ TOUS MODES : QUELLES CONDITIONS DE RÉUSSITE ?	• Accès souterrain pour rejoindre Trion sans remonter inutilement • Maximiser la lumière naturelle • Éviter les couloirs trop étroits • Accompagner le métro avec des pistes cyclables • Mettre les vélos dans le métro • Garer son vélo dans un box sécurisé • • • • • • • • •

TABLE 3 - CONTRIBUTIONS PAR SEQUENCE

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

Choix du terminus

Nom de l'animateur : JEREMIE

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Transfert métro C • Pôle touristique • Lien avec la ligne A + le Carré de Soie • Gare de Saint-Paul, connexion au vieux Lyon	• Point connexion moins efficace avec Bellecour (absence ligne D) • Moins central • Difficultés souterrains • + de coûts (ligne + longue)	• Avenir du funiculaire, le maintenir • Part-Dieu • Étude de passer par le tunnel existant entre Gorge de Loup et Saint-Paul.
TERMINUS « BELLECOUR »	• Central • Connexion A et D • Shopping • Plus de place pour poser une station • Plus de concurrence voiture • Avoir les 3 lignes	• Surconcentration : « risque Châtelet – les Halles » • Ne résout pas le problème du cul de sac de Saint-Paul	• Part Dieu, la fameuse connexion qui manque !

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
LOCALISATION DES STATIONS	TRION Propositions de localisation de la station : 1. Place de Trion 2. ……	• Soutenir/revitaliser le commerce de Saint-Just en créant du flux • Densité de population • Ratisse le quartier • Point multimodal bus + funiculaire • Plus d'espace qu'à Saint-Irénée	• Resserré sur Saint-Just • Moins de population desservie • Saint-Irénée ne viendra pas
	SAINT-IRÉNÉE Propositions de localisation de la station : 1. Saint Irénée église 2. Square 3. Carrefour Charcot / Point du Jour	• Plus de population desservie • Desserte de la résidence , desserte de la favorite • Aider à l'implantation de nouveaux commerces	• Concurrence, « mort » du commerce de proximité à Saint-Just et Trion • Insertion de la station compliquée, où ? • Si Saint-Irénée excentré (square) trop loin de Saint-Just et trop près du Point du Jour

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

ACCESSIBILITÉ TOUS MODES : QUELLES CONDITIONS DE RÉUSSITE ?	•

TABLE 4 - CONTRIBUTIONS PAR SEQUENCE

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

Choix du terminus

Nom de l'animateur : MAXENCE

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Plus de sens de relier Saint-Paul et la gare = désenclavement • Dynamiser le quartier Saint-Paul • Beaucoup de personnes du Nord de Lyon • L'emprunte permet de relier l'ouest • Crois rousse = plus accessible, permet de relier la ligne C • Identique que scénario « Bellecour » pour relier Part-Dieu • Créer une station de plus (Saint-Paul)	• Scénario légèrement plus cher (1 station en plus) • Contraintes techniques • Existence de la ligne C3 = doublon pour relier Part Dieu	
TERMINUS « BELLECOUR »	• Plus direct = correspondance ligne D • Liaison pour le centre-ville= centralité • Plus facile si on étend jusqu'au Point du Jour • Axe est – ouest déjà existant = place Bellecour	• Ne relier pas le plateau au bas du 5ème, le funiculaire est limité • Annexe de la mairie du 5ème en bas • Contraintes techniques • Difficile pour l'ouest de l'agglomération de rejoindre la Croix-Rousse	• Extension jusqu'à Part-Dieu, mais faire les travaux en même temps pour éviter une deuxième phase de travaux • Tarification unique métro / tram-train • Gestion du train-tram par le SYTRAL

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
LOCALISATION DES STATIONS	**TRION** Propositions de localisation de la station : 1. Place de Trion (devant la poste) 2. ……	• Plus de population : desserte d'un quartier plus habité • Zone avec plus d'emploi activité économique • Redynamiser la rue de Trion • Meilleure desserte pour le lycée Saint-Just = plus de potentiel	• Déjà le funiculaire à Saint-Just • Gare funiculaire va être réhabilitée • Prendrait la population du funiculaire • Remarque : si scénario Bellecour, passage par le Vieux Lyon
	SAINT-IRÉNÉE Propositions de localisation de la station : 1. Croisement avenue Charcot et avenue Point du Jour	• Résidence universitaire à proximité • Connexion avec les bus en provenance de Sainte-Foy-lès-Lyon • Il y a de l'espace • Zone avec beaucoup de jeunes/ étudiants • Connexion avec réseau de bus en surface • Possibilité de relier le funiculaire à Saint Just	• Ne redynamisera pas le quartier = station de transit, pas de vie de quartier • Servira surtout à la population étudiante • Zone archéologique

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

ACCESSIBILITÉ TOUS MODES : QUELLES CONDITIONS DE RÉUSSITE ?	• Station vélo'V • Parking vélo • Borne de recharge pour vélo électrique • Repenser les lignes de bus • Parking pour moteur / scooter • • • • • • • • •

TABLE 5 - CONTRIBUTIONS PAR SEQUENCE

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

Choix du terminus

Nom de l'animateur : ORIANE

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Liaison à la Croix-Rousse en 10 minutes, alors que difficile en voiture ou en TC • Liaison SNCF • Equilibrer le réseau plutôt que de saturer Bellecour • Faire de la ligne E une alternative aussi fluide et pratique que la ligne D • Permettrait de supprimer la C et de développer ce site propre	• Risque de saturation d'une station déjà bien occupée	• Connexion à Part-Dieu importante • Une liaison souterraine Saint-Paul / Vieux Lyon • C'est la liaison entre deux collines de Lyon que l'on recherche depuis longtemps
TERMINUS « BELLECOUR »	• Choix de raison qui désengorgerait + le plateau = c'est ce choix qui gère le mieux le flux est-ouest de la métropole • Plus de place pour gérer les flux sous terre	• Risque de redondance avec le funiculaire = pas envie de le supprimer car c'est « l'Ame de Lyon » • Risque de saturation	• Ok si autre solution en plus pour relier les 2 collines

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
LOCALISATION DES STATIONS	TRION Propositions de localisation de la station : 1. Place Varillon 2. Place Trion	• Plus de place et plus central pour le quartier : forte symbolique pour le quartier • Dynamiserait un centre commerçant, un tissu économique • Desserte du futur grand site de Fourvière s'inscrit dans une dynamique en cours • Desserte locale de la MJC à mettre en valeur	• Risque encore + fort pour le funiculaire
	SAINT-IRÉNÉE Propositions de localisation de la station : 1. Place Saint Irénée 2. ……	• Désenclavement d'une zone déserte et étudiante • Moins doublon avec le funiculaire	• Pas de place pour un développement urbain et économique potentiel « Saint Irénée est déserté » qui appartenait le métro • Pas de vie / station oubliée perdue • Plus de risque archéologique

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

ACCESSIBILITÉ TOUS MODES : QUELLES CONDITIONS DE RÉUSSITE ?

- Sans parc relai car déjà saturé et cela ne désengorgerait pas la voirie
- A Trion = améliorer les cheminements piétons entre le funiculaire et la place
- Trion ou Saint Irénée = développer les liaisons douces entre les deux quelque soit le choix
- Trion – place Varillon = mais attention à la saturation
- Trion = 2 accès pour traverser la voirie en sécurité (1 rue Trion pour avoir un accès au funiculaire piéton, un sur la place en lien avec la MJC
- Défendre le funiculaire, tant comme un patrimoine que comme une intermodalité
-
-
-
-
-
-
-
-

TABLE 6 - CONTRIBUTIONS PAR SEQUENCE

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

Choix du terminus

Nom de l'animateur : SANDIE

	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES	AUTRES REMARQUES / QUESTIONS
TERMINUS « HÔTEL DE VILLE »	• Desserte du quartier de Saint-Paul et de la gare • Point d'attraction culturel pour le soir et le week-end	• Forte présence d'ouvrages souterrains • Difficulté à faire émerger des accès • Requalification de la place en cours (dépenses publiques)	• Tracé avec une option passant par Saint-Jean
TERMINUS « BELLECOUR »	• Opportunité de requalifier la place et le parking • Connexion avec la ligne D • Semble plus simple techniquement	• Fort afflux sur les interconnexions • Absence de desserte de Saint Paul	• Plus facile pour envisager un prolongement vers Part-Dieu • Retravailler les connexions aux autres transports

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

		POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
LOCALISATION DES STATIONS	**TRION** Propositions de localisation de la station : 1. …… 2. ……	• Interconnexion au réseau existant	• Dénivelé important
	SAINT-IRÉNÉE Propositions de localisation de la station : 1. Place Saint Irénée 2. Angle Charcot Point du Jour	• « Point haut » pour la desserte de la rue des Castors • Présence de points d'intérêts (population étudiante, forte densité, habitations) • Permet de desservir une zone « non desservie » aujourd'hui • Permet de créer une vie de quartier	• Création de cité dortoir • Dénivelé important

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

Conditions d'implantation de la station du secteur Trion / Saint-Irénée

ACCESSIBILITÉ TOUS MODES : QUELLES CONDITIONS DE RÉUSSITE ?	• • • • • • • • • • • • • •

LOCALISATIONS DES STATIONS ENVISAGEES PAR LES PARTICIPANTS

Séquence 3 – Vue du secteur Trion / Saint-Irénée
Trion
Saint-Irénée
MÉTRO LIGNE E

Séquence 3 – Vue du secteur Trion / Saint-Irénée
Trion
Saint-Irénée
MÉTRO LIGNE E

Séquence 3 – Vue du secteur Trion / Saint-Irénée
Trion
Saint-Irénée
MÉTRO LIGNE E

Séquence 3 – Vue du secteur Trion / Saint-Irénée
Trion
Saint-Irénée
MÉTRO LIGNE E

Séquence 3 – Vue du secteur Trion / Saint-Irénée
Trion
Saint-Irénée
MÉTRO LIGNE E