

**M E 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**

**RDV Acteurs « Développement  
économique »**

Mardi 16 avril, SYTRAL



**SYTRAL**

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

**LA VILLE EN MOUVEMENT**

# Préambule

## Animation :

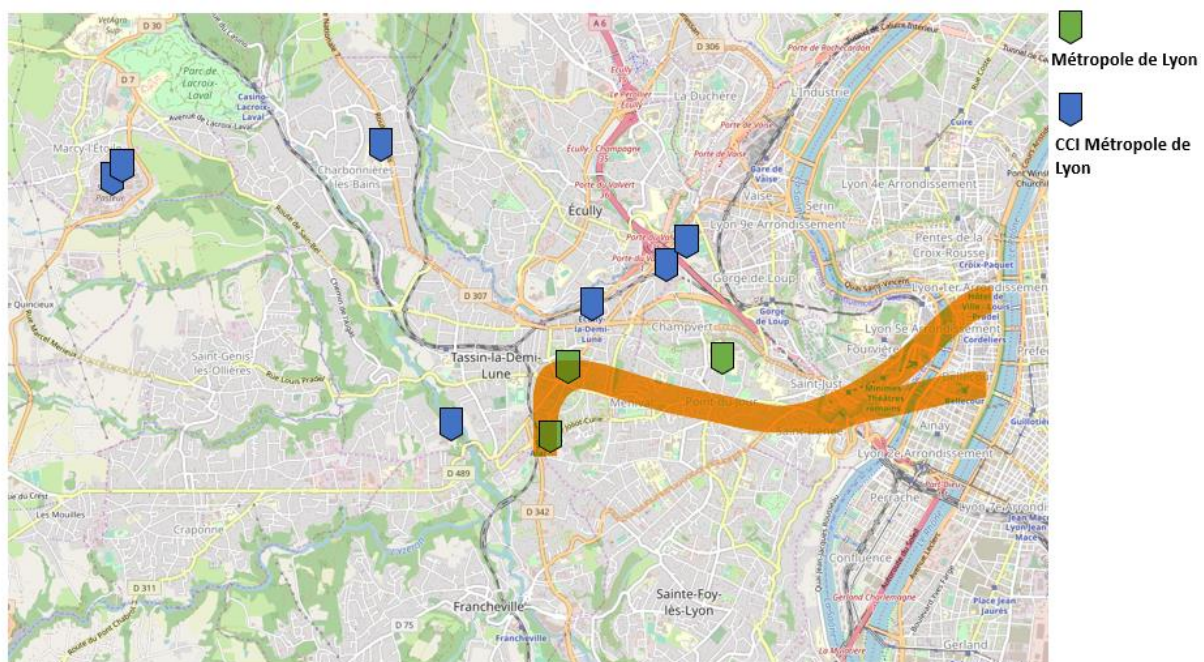
- Marianne RIBOULLET
- Coline GREGOIRE

## Intervenants :

- Rodolphe MUNIER, SYTRAL

### *La rencontre s'est déroulée en présence de 12 participants et du garant Lucien BRIAND*

Afin de prendre en compte toute la diversité des enjeux relatifs au projet de création d'une nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération, le SYTRAL a souhaité organiser des rendez-vous d'acteurs thématiques sur invitation. 12 acteurs de la thématique « Développement économique » ont répondu présents pour partager leur expertise et retour d'expérience ; ils avaient été identifiés par le SYTRAL comme étant des spécialistes de leur domaine impliqués dans le développement du territoire lyonnais, notamment des secteurs de l'aire d'influence de la ligne E.



**Rodolphe MUNIER, Directeur du développement du SYTRAL, ouvre le rendez-vous d'acteurs en rappelant que la rencontre s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable du 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 des garants de cette concertation en précisant qu'ils ne sont pas désignés pour juger le fond du projet mais pour s'assurer que les modalités de concertation permettent à tous de s'informer et s'exprimer.

**Coline GREGOIRE, animatrice**, présente le déroulé de la réunion :

- 1) Les enjeux de transport dans l'ouest de l'agglomération lyonnaise
- 2) Qu'est-ce que le Métro ligne E ?
- 3) Le projet et vous
- 4) Les enseignements de la rencontre

# 1 | Les enjeux de transport dans l'ouest de l'agglomération lyonnaise

## 1.1 TEMPS DE PRESENTATION

**Rodolphe MUNIER** rappelle la mission du SYTRAL qui, en tant qu'autorité organisatrice de transports, se doit d'accompagner la dynamique économique des territoires. Afin de répondre aux besoins exprimés par les entreprises, le SYTRAL souhaite renforcer le maillage des zones économiques, y compris les plus éloignées des modes structurants.

Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017-2030 vont en ce sens, avec plusieurs actions programmées pour répondre aux enjeux de transport et de développement économique. Parmi ces objectifs, on retrouve :

- Le développement d'un service de mobilité au service d'une agglomération multipolaire et attractive.
- Le renforcement des complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité.
- L'accompagnement des publics les plus vulnérables dans leur parcours de mobilité, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi.

**Rodolphe MUNIER** revient sur les secteurs du PDU. L'agglomération a été divisée en quatre grands secteurs, à l'échelle desquels certaines des actions citées ci-dessus sont déclinées. L'ouest se compose de 6 communes adhérentes au SYTRAL (Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte-Consoce, Thurins), et des conférences territoriales des maires Ouest Nord, Val d'Yzeron, Lones et Coteaux du Rhône.

**Rodolphe MUNIER** définit alors les 4 principaux enjeux et spécificités du secteur ouest, tels que définis dans le PDU de l'agglomération lyonnaise :

- **Poursuite de la diminution du trafic automobile** dans un secteur qui connaît des problèmes de congestion entraînant des difficultés pour accéder au centre.
- **Intégration urbaine des franchissements des multiples coupures** (voies ferrées, autoroutières, fluviales) pour favoriser l'usage des vélos et de la marche pour les déplacements de proximité.
- **Amélioration de l'attractivité des lignes de bus et des usages du vélo** dans un cadre de circulation pacifiée.
- **Accompagnement du lien avec les territoires voisins**, qui doit pouvoir s'appuyer sur une **valorisation du réseau TER**, ainsi que sur un renforcement de l'intégration des **lignes Car du Rhône**.

Pour répondre à ces enjeux, plusieurs actions stratégiques sont programmées sur le secteur ouest :

**Actions programmées d'ici 2022 :**

- Accompagner les évolutions à venir du réseau autoroutier
- Développer l'utilisation du train
- Augmenter les capacités métro et tramway
- Etendre le métro B aux Hôpitaux Sud à Saint-Genis-Laval
- Créer un parc-relais à Grézieu-la-Varenne
- Améliorer la performance du réseau de bus
- Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs
- Etudier une liaison en métro vers Alaï, objet du rendez-vous d'acteur

**À programmer d'ici 2030 :**

- Réguler la mobilité automobile
- Susciter et accompagner les changements de mobilité
- Rendre performants et attractifs les transports collectifs

**Un participant se demande si la gestion du dernier kilomètre est prise en compte et intégrée dans le projet.**

**Rodolphe Munier** répond que le dernier kilomètre fait partie du périmètre de l'étude. En parallèle de la concertation, une étude de faisabilité a été confiée à Egis Rail afin de réfléchir aux aménagements complémentaires ou projets connexes à mettre en œuvre afin de rendre le projet le plus viable possible (piste cyclable, réseau de bus...).

**Un participant se demande quels sont les horizons de mise en service des principaux projets cités.**

**Rodolphe Munier** répond que le prolongement de la ligne B sera réalisé à horizon 2023, l'augmentation de la capacité du métro et du tramway est en cours, la création du parc relais à Grézieu-la-Varenne est opérée et enfin il y a deux adaptations du réseau de bus par an.

**Un participant prend la parole au sujet du développement du train sur l'ouest de l'agglomération et relève les difficultés rencontrées lors de l'utilisation de la ligne de train depuis la gare de Francheville (fréquence, accessibilité).**

**Rodolphe Munier** répond que cette remarque a tout à fait lieu d'être et que ce sujet sera abordé grâce à la présentation du projet.

## 2 | Qu'est-ce que le Métro ligne E ?

La vidéo « Le SYTRAL vous invite à découvrir le Métro ligne E » est projetée

Rodolphe MUNIER présente brièvement les ambitions du projet de Métro ligne E.

Il détaille les 3 sujets pour lesquels le SYTRAL attend plus particulièrement des contributions :

1. **Le choix du tracé entre les deux scénarios retenus :**
  - Alaï > Bellecour
  - Alaï > Hôtel de Ville
2. **Les zones d'implantation des stations**
3. **L'accès aux stations** tous modes confondus : transport en commun, TER, voiture, covoiturage, modes actifs...

**Un participant s'interroge quant à l'insertion d'une nouvelle station, à Saint-Jean, permettant une connexion avec la ligne D. Il précise que beaucoup de ses collaborateurs habitent Lyon et Villeurbanne, et selon lui, en cas d'absence de connexion avec la ligne D, moins de flux venant de l'est de Lyon pourront être captés.**

Rodolphe MUNIER répond que la connexion à la ligne D peut aussi se faire à Bellecour. Il précise par ailleurs que si c'est le terminus à Hôtel de Ville qui est privilégié, il sera possible d'étudier une connexion supplémentaire à Saint-Jean. Il indique qu'en croisant la ligne D, le tracé du métro ligne E devra passer soit par-dessus la station actuelle avec une nouvelle station peu profonde au niveau de la cathédrale et du Vieux Lyon, soit en dessous avec la création de quais à une profondeur d'environ 50 mètres sous la surface.

Différents scénarios en lien avec la ligne D ont été étudiés dans le cadre des études de faisabilité, notamment :

- Une option en lien avec Saint-Jean grâce à un débranchement de la ligne D ou la création d'une nouvelle ligne qui créerait un terminus ou une correspondance à Saint-Jean.
- Une option à Gorge de Loup avec une branche de la D qui partait vers l'ouest.

Un scénario passant par Perrache a aussi été étudié car cette station se trouve être un croisement entre plusieurs lignes importantes.

**Un participant s'interroge sur la possibilité d'un passage par la station Cordeliers dont le scénario n'a pas été soumis à concertation. Il se demande si ce secteur doit être évité pour des raisons techniques. Il se demande également pourquoi concevoir ce projet plutôt qu'un autre notamment pour la desserte de Techlid.**

**Rodolphe MUNIER** répond que le secteur Cordeliers a été observé mais qu'il ne présente pas une centralité de la presqu'île aussi forte que Bellecour et Hôtel de Ville.

Concernant la desserte de Techlid, d'autres projets que la ligne E sont à l'étude, en lien avec le déclassement de l'autoroute A6/A7.

**Un participant se demande quels vont être les effets et impacts des différentes options envisagées pour ce projet sur le reste du réseau.**

**Rodolphe MUNIER** répond qu'il y aurait de l'ordre de 15 000 clients nouveaux issus de la ligne E et 60 000 voyages/jour en moyenne (les chiffres varient entre 45 000 et 75 000 suivant les scénarios et les tracés). L'option Hôtel de ville attire a priori une fréquentation plus faible. À noter que si la réflexion est élargie à la création d'une station à Saint-Jean, il faudrait ré-étudier ces projections de fréquentation.

**Un participant souhaite rappeler que les projections de fréquentation pour les lignes existantes de métro ont toutes été largement dépassées, rapidement après leur mise en service.**

**Rodolphe MUNIER** souligne que si l'on ramène la fréquentation estimée à l'échelle des stations, la fréquentation par station de la ligne E est relativement similaire à celle de la ligne D en 1997, après la mise en service du prolongement à Vaise.

**Un participant souhaite savoir si une étude a été menée sur le dimensionnement du parc relais à Alaï. Il fait également référence au sous-dimensionnement du parc relais de Gorge de Loup.**

**Rodolphe MUNIER** précise qu'un débat a émergé à ce sujet au cours de la concertation. Si un grand parc relais permet une meilleure capacité de stationnement, cela induit également une plus grande concentration de voitures ; c'est pourquoi certains participants privilégient des parcs relais vélo et une gare de bus. Aujourd'hui, deux options sont pressenties s'agissant du parc relais à Alaï : soit un parc relais de 1 000 places, soit 2 parcs-relais de 500 places ; A titre de comparaison, le parking de Gorge de Loup en compte environ 700.

**Un participant souhaite connaître les enseignements tirés de la concertation et les arbitrages qui seront effectués sur le secteur Libération / Constellation / Ménival.**

**Rodolphe MUNIER** précise que le bilan ne peut pas être fait avant la fin de la concertation. Cependant, si l'on observe les contributions émises jusqu'à présent, il semblerait que la majorité des avis préconisent l'implantation de deux stations, à Libération et à Ménival, plutôt qu'une seule station à Constellation. La concertation vise à alimenter la réflexion sur le projet, au même titre que les études techniques menées parallèlement. Les suites à donner au projet seront déterminées par les élus du SYTRAL à l'issue de la concertation et du bilan établi par les garants.

**Un participant demande si le SYTRAL a d'ores et déjà anticipé la refonte du réseau de transport autour des stations, ou si à ce stade la réflexion concerne en priorité la future ligne elle-même.**

**Rodolphe MUNIER** répond que la concertation porte dans un premier temps sur un choix de terminus et les zones d'implantation des stations. Le SYTRAL apportant régulièrement des modifications sur le réseau de bus, cette question sera abordée dans un second temps, vraisemblablement une fois les travaux du métro lancés de façon à définir le meilleur réseau possible au moment de sa mise en service.

**Une participante se demande comment il lui est possible de contribuer sur le tracé du réseau de bus de 2022, afin notamment de pouvoir veiller à ce que la desserte des entreprises soit améliorée.**

**Rodolphe MUNIER** précise qu'il faut écrire directement au SYTRAL pour émettre des demandes, ou passer par les élus locaux qui pourront relayer la demande.

**Un participant souhaite savoir comment ont été pensées les pistes cyclables par rapport au projet.**

**Rodolphe MUNIER** rappelle que la compétence du SYTRAL porte sur les transports en commun tandis que la Métropole détient la compétence concernant la mise en place des autres types de transport. La réglementation impose aujourd'hui que des pistes cyclables soient prises en compte dans les projets de transport. Un travail collaboratif entre la Métropole et le SYTRAL, habituel sur ces projets, permet d'aborder le sujet dans sa globalité.



## 3 | Le projet et vous

Au début de cette séquence de réflexion, les participants sont invités à se présenter lors d'un tour de table.

L'animateur présente ensuite les deux questions principales autour desquelles les participants vont échanger :

- **Quelles sont les conditions de réussite du projet et du mode ?**
- **Qu'attendez-vous du métro ?**

Deux animateurs facilitent les échanges entre les participants et consignent sur des post-it les différentes idées et contributions des participants.

### 3.1 QUELLES SONT LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PROJET ET DU MODE ?

*Les participants ont identifié une série de conditions qui sont à leurs yeux nécessaires à la réussite du projet et du mode, présentées dans l'encadré ci-dessous.*

#### LES CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Assurer l'attractivité de la ligne E pour faciliter le recrutement, notamment des jeunes, qui prennent en compte toute une série de critères dans le choix de leur entreprise, dont celui de l'accès en transport en commun.
- Prolonger la ligne E jusqu'à Marcy-l'Etoile : prolongement d'1 km à l'ouest, depuis Alaï, qui rendrait la ligne plus attractive en offrant une connexion directe aux bassins d'emplois situés au nord-ouest de l'agglomération.
- Veiller à la coordination entre les acteurs – SYTRAL – Métropole – Région – SNCF.
- Préparer le projet avec les futures générations.
- Articuler le projet avec les différents projets d'infrastructures, ainsi qu'avec le développement urbain et le schéma d'accueil des entreprises (Schéma global à horizon 2025).
- Réinterroger le développement économique de l'ouest lyonnais et son positionnement.
- Identifier les centralités économiques, et mener une réflexion sur le positionnement des activités et leur adaptation aux types de mobilité.
- Lancer une réflexion globale autour des conditions d'accueil des usagers, des personnes de passage et des touristes (mise en place de forfait, signalétique adaptée...).

- Faciliter les départs du lieu de travail pour encourager les gens à utiliser les transports en commun.
- Gérer et penser la logistique des connexions inter-sites pour les grands groupes (tel que Sanofi).
- Favoriser les modes doux et alternatifs et la prise en compte de la question du dernier kilomètre, avec notamment la mise en place d'équipements adaptés (parcs relais pour vélos, trottinettes etc.), permettant une bonne connexion entre les entreprises et le métro.
- Adapter l'offre de transport collectif à la sociologie des nouveaux entrants dans le monde du travail qui n'ont pas le permis ou de véhicules pour se déplacer.
- Mettre en place une ligne directe, avant 2030, permettant de relier Libération (et plus largement le centre de Tassin-la-Demi-Lune) au pôle hôtelier et aux liaisons intercommunales.
- Intégrer le projet dans une réflexion globale, en lien avec les différents schémas de mobilité (exemple : schéma directeur des transports), pour faire du mode métro une opportunité pour l'ensemble du territoire.
- Connaître les incidences du projet sur le commerce de proximité.

### 3.2 QU'ATTENDEZ-VOUS DU METRO ?

*Au cours des échanges, les participants ont exprimé différentes attentes vis-à-vis du métro ligne E, de ses effets et de son intégration dans le territoire. Les points soulevés par les participants sont regroupés dans l'encadré ci-dessous.*

#### LES ATTENTES DES PARTICIPANTS

- Proposer un mode de transport compétitif en termes de temps de trajet.
- Réduire le stress des salariés en proposant un mode de transport en commun efficace et attractif.
- Décongestionner les voiries, dont l'encombrement est source de stress pour les personnes se rendant sur leur lieu de travail, et a des effets directs sur les conditions de fonctionnement d'une entreprise.
- Accueillir les nouveaux entrants sur le marché du travail qui n'ont pas le permis, ou privilégient les transports en commun.
- Accompagner et renforcer le développement des pôles d'activité avec le facteur de dynamisation économique et de renforcement de l'attractivité.
- Connecter les lignes de bus.
- Assurer, à travers la ligne E, une connexion efficace de l'ouest lyonnais au centre de Lyon et au cœur historique de l'agglomération.
- Connecter les bassins de vie et d'emploi.

- Favoriser les commerces et les lieux de formation le long du tracé, mais prêter attention aux activités logistiques qui génèrent des nuisances.
- Phaser le développement résidentiel, l'urbanisation et le développement des infrastructures économiques.
- Attention à l'effet dynamisant de la nouvelle ligne de métro : quel type d'activités mettre sur un territoire ? Si activités logistiques, attention aux nuisances sonores.
- Quid de l'évolution des prix de l'immobilier ?

### 3.3 SYNTHÈSE DES RÉPONSES DES PARTICIPANTS

**Marianne Riboullet** établit un résumé des échanges, en faisant ressortir les principaux enjeux identifiés par les participants au cours de cette séquence de travail, autour des deux grandes questions qui leur étaient présentées.

Principaux enjeux identifiés au cours des échanges sur les conditions de réussite du projet et du mode :

- **L'enjeu d'analyse et de connaissance.** Les participants souhaitent pouvoir dès à présent envisager les effets pressentis du métro ligne E : retombées sur le commerce de proximité ; connexions futures entre les différents pôles. Le développement économique de l'ouest lyonnais et son positionnement au sein de la métropole doivent désormais être lus à l'aune du projet afin d'être acceptés par la population du territoire.
- **L'enjeu de coordination et d'articulation entre les acteurs.** La coordination entre l'ensemble des acteurs de l'ouest lyonnais est perçue comme centrale, pour articuler développement économique, développement urbain et projets d'infrastructure. Les participants souhaiteraient que les entreprises, le SYTRAL, la Métropole mais aussi la SNCF et la Région puissent échanger plus régulièrement, en particulier sur les enjeux de développement économique du territoire.
- **L'enjeu de l'intégration du projet dans un schéma global de mobilité.** La mobilité doit être lue dans le cadre d'un schéma global pour envisager au mieux le rayonnement de cette ligne à l'échelle de l'ouest lyonnais, et plus particulièrement pour les secteurs non desservis. Les participants s'intéressent notamment au dernier kilomètre, aux aménagements spécifiques par station, une extension vers l'ouest etc.
- **La prise en compte de l'enjeu du dernier kilomètre,** pour lequel plusieurs solutions sont proposées telles que : parcs-relais, parc de vélo électrique, métro, bus... afin de pouvoir réaliser un trajet complet en transports en commun ou en déplacements doux.

- **L'enjeu des connexions inter-sites** avec la volonté de penser un maillage à l'échelle globale du secteur afin de favoriser les déplacements entre les différents pôles et suivre les évolutions possibles.

Principaux enjeux identifiés au cours des échanges sur les attentes vis-à-vis du métro :

- **L'enjeu d'attractivité du territoire.** Les participants s'interrogent sur la capacité d'une desserte, grâce à un moyen de transport comme le métro, à devenir un levier pour développer l'attractivité de la zone. Certains s'interrogent sur l'attractivité des secteurs un peu plus éloignés et moins bien desservis, comme Marcy-l'Etoile. Cela soulève aussi des nouvelles questions liées à la logistique et à d'éventuelles nouvelles activités qui pourraient engendrer différents types de nuisance dans un espace résidentiel et déjà très urbain.
- **L'enjeu de diminution de la congestion routière,** grâce à un mode rapide et fiable. Les participants mettent l'accent sur l'attractivité du mode métro en termes de temps de trajet, qui doit inciter les habitants à moins utiliser leur véhicule personnel dans leurs déplacements quotidiens.
- **L'enjeu de renforcement de l'offre de transport pour répondre aux nouveaux usages,** notamment ceux des nouvelles générations, dont la sociologie et les habitudes de déplacements sont différentes. Pour les participants, il semble important de répondre à ce besoin de transport en commun, mais aussi au besoin de valorisation des modes de déplacement doux à destination des usagers sans permis.
- **L'enjeu des liaisons territoriales** selon lequel la pertinence de la ligne ne porte pas tant sur son tracé que sur les offres nouvelles pour relier l'ouest de l'agglomération dans sa globalité. Les participants souhaitent que le réseau établi avec cette ligne soit cohérent avec les besoins du territoire.
- **L'enjeu de maîtrise de l'inflation des prix de l'immobilier** sur les secteurs d'implantation du métro ligne E. Pour les participants, il faut veiller à ce que l'arrivée du métro ne pousse pas les habitants vers l'extérieur et que les logements restent accessibles.

## 4 | Les enseignements de la rencontre

**Marianne Riboullet** revient sur les questionnements et réflexions qui doivent, pour les participants, accompagner le projet de métro ligne E et sur les aspects qui doivent selon eux être pris en compte dans l'élaboration du projet :

- **L'aspect sociologique**, et en particulier le changement de profil et d'usages des nouveaux travailleurs, qui s'accompagne de la question suivante : quels seront les salariés de demain et comment est-il possible de répondre à leurs attentes ?
- **L'aspect psychosociologique** et les problèmes de stress pouvant être causés par l'utilisation de son véhicule personnel dans un secteur congestionné, et les effets induits sur les entreprises.
- **L'évolution des entreprises** et des logiques interentreprises à requestionner avec l'arrivée du projet.
- Les **mutations urbaines** et les changements pouvant être entraînés par l'arrivée de ce nouveau mode en termes de densification des quartiers.
- **L'inflation** possible des prix du logement sur le secteur et le risque d'étalement urbain vers l'extérieur de Lyon.
- Le **type de développement** induit par le projet sur ce secteur : quel type d'activité y installer et quelle est l'importance de la gouvernance et de la coordination entre tous les acteurs de l'ouest lyonnais sur ce thème.
- La **question du positionnement économique** de l'ouest lyonnais, de sa place et influence sur la métropole par rapport aux autres sites pour demain.
- Le **positionnement et le phasage du développement** du projet qui ne doit pas déséquilibrer le fonctionnement actuel du territoire.

**Lucien BRIAND** souligne la richesse et la densité des échanges à chacune des tables. Il félicite et remercie les participants pour leur engagement.

**Rodolphe MUNIER** remercie tous les participants. Il rappelle que le champ de la concertation sur le projet du métro ligne E était ouvert, et que les participants ont exploré largement le sujet de l'intermodalité entre la ligne et les autres modes de transports. Il invite l'ensemble des participants à participer à la réunion publique de clôture de la concertation se tenant le lundi 29 avril.