

► Le territoire de construction de la ligne E

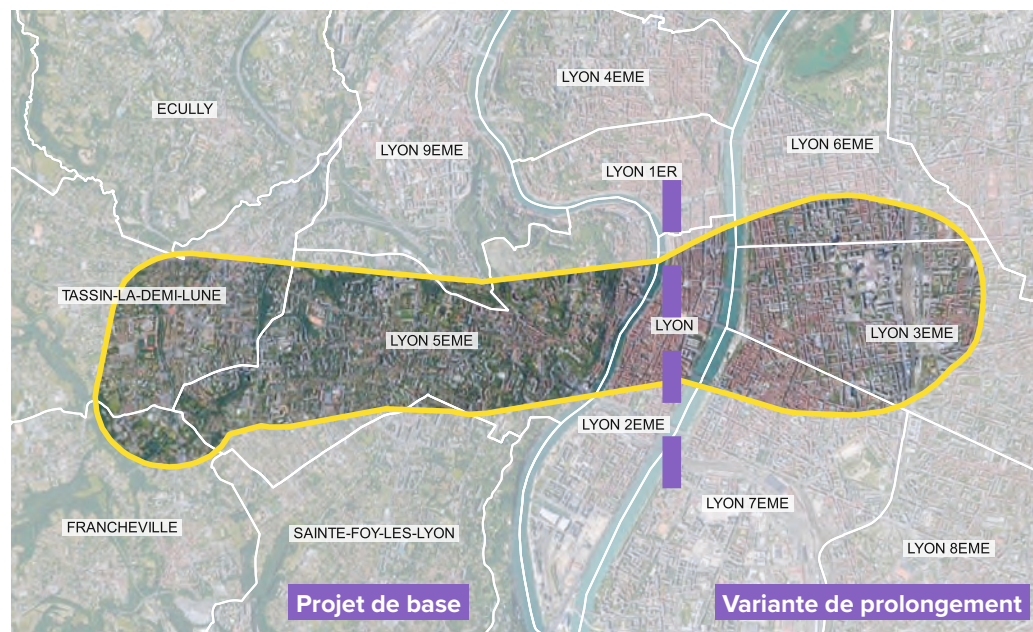
▼ CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Le territoire pouvant concerner le projet de la ligne E couvre la commune de Tassin-la-Demi-Lune et plusieurs arrondissements de Lyon, jusqu'à Bellecour et Part-Dieu.

L'objectif du projet de la ligne E de métro est de desservir un corridor entre Tassin et Bellecour, aujourd'hui dépourvu d'une desserte en transport en commun structurante. Une variante de prolongement jusqu'à Part-Dieu est également analysée afin d'évaluer l'enjeu d'articulation de la desserte du secteur Tassin/Bellecour avec la polarité de la Part-Dieu et la connexion avec les autres lignes structurantes (ligne B, lignes de tramway...).

Le prolongement étudié entre Bellecour et Part-Dieu apparaît comme spécifique. En effet, ce territoire bénéficie déjà d'une desserte dense en transports collectifs. Le secteur Bellecour/Part-Dieu est très dense avec une forte mixité des usages (résidentiel, activités tertiaires, équipements touristiques et culturels, commerces...). Il est marqué par la présence du pôle économique métropolitain de la Part-Dieu.

Le développement urbain du corridor sur la section entre Tassin et Bellecour est marqué par la géographie des vallons avec l'Yzeron et ses affluents. Le tissu urbain y est à dominante habitat, avec des petits immeubles, et quelques zones d'habitats denses au niveau de Ménival, Saint-Irénée et du centre de Tassin qui s'étend vers le secteur Libération.



Le projet de création d'une nouvelle ligne de métro E depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise, qui a fait l'objet d'une concertation réglementaire en 2019, se poursuit par ailleurs.

Plus d'infos auprès de la garante de la concertation, Claire Morand (claire.morand@garant-CNDP.fr) ou sur la plateforme participative du SYTRAL destinations2026-sytral.fr/processes/metro-e

LE TERRITOIRE ET SES DYNAMIQUES

Une croissance dynamique de la population

Aujourd'hui : Le territoire du projet de la ligne E compte **70 000 habitants entre Tassin et Bellecour**. Entre 2012 et 2017, les communes du territoire connaissent une croissance soutenue de leur population (jusqu'à +1,2 %/an), souvent supérieure à la moyenne lyonnaise et métropolitaine.

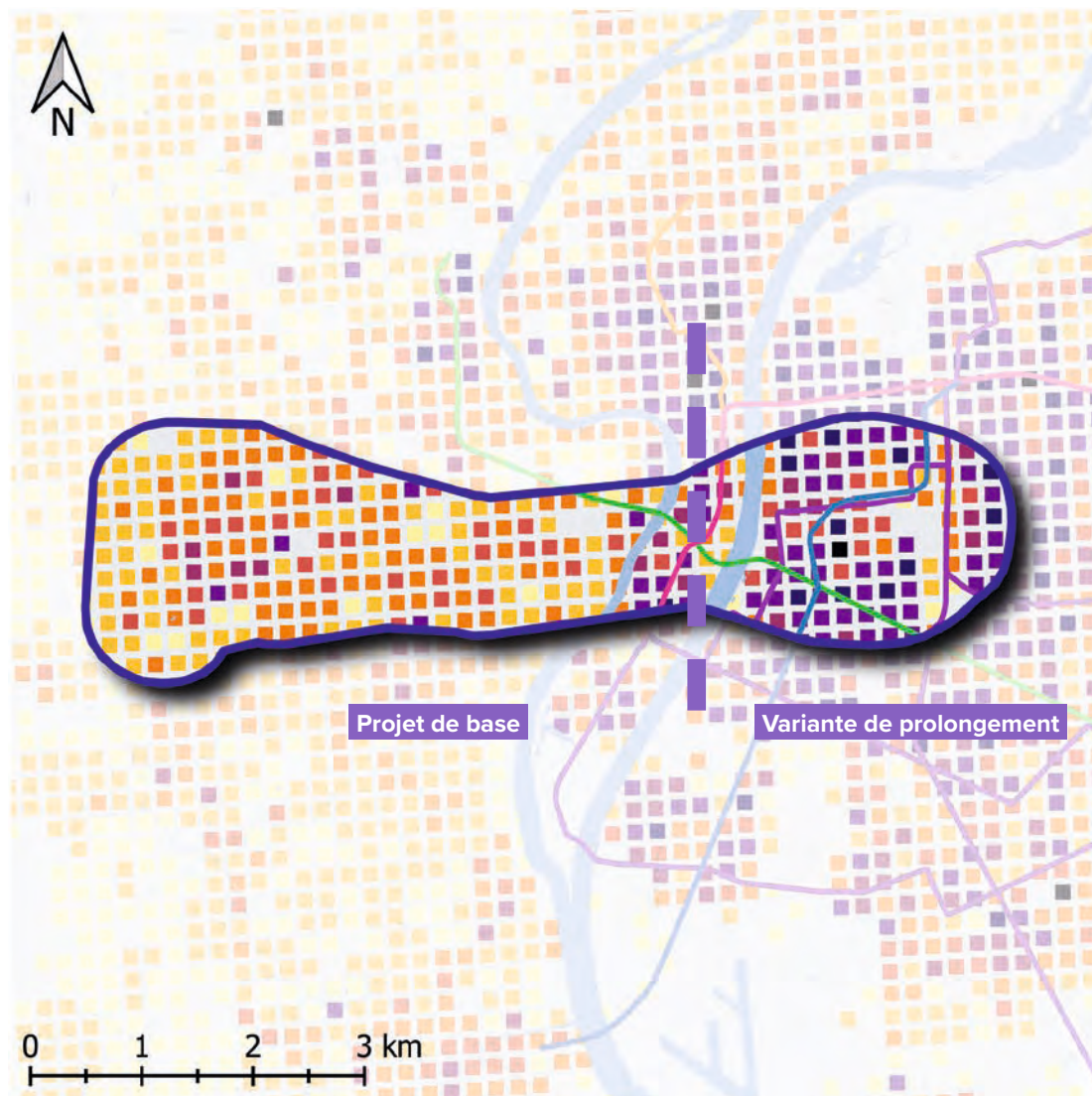
Demain : À l'horizon 2030, les communes de Tassin-la-Demi-Lune et celle de Francheville vont continuer à se densifier et voir leur population augmenter. La population du secteur de Lyon 5 devrait voir sa population augmenter de 0,9 %/an.

Densité de population (hab/km²)
Données INSEE 2015

-  Inférieur à 1000
-  1000 à 5000
-  5000 à 10000
-  10000 à 15000
-  15000 à 20000
-  20000 à 30000
-  30000 à 40000
-  Supérieur à 40000

Projet métro E

 Périmètre d'étude



Les secteurs à forte densité d'habitat

► Le territoire de construction de la ligne E

| Population : Focus sur les chiffres-clés

Ligne E de Tassin-la-Demi-Lune Centre ou Alai, et Bellecour (projet de base - Environ 6,8 km)	
Population du corridor étudié <i>Source: INSEE 2015</i>	Environ 70 000 habitants Environ 150 000 pour la variante de prolongement Tassin Part-Dieu
Population du corridor actuellement non desservie par un métro	Environ 45 000 habitants
Population 2017 <i>(sources INSEE)</i> Principales communes/arrondissement	• Tassin-la-Demi-Lune : 22 300 • Lyon 5 : 49 400
Potentiel de personnes desservies à l'horizon 2040 <i>(Évolution annuelle moyenne entre 2015 et 2030 - source UrbaLyon)</i>	Croissance attendue : • Francheville : +1.9 % • Tassin-la-Demi-Lune : +1 % • Lyon 5 : +0.9 %

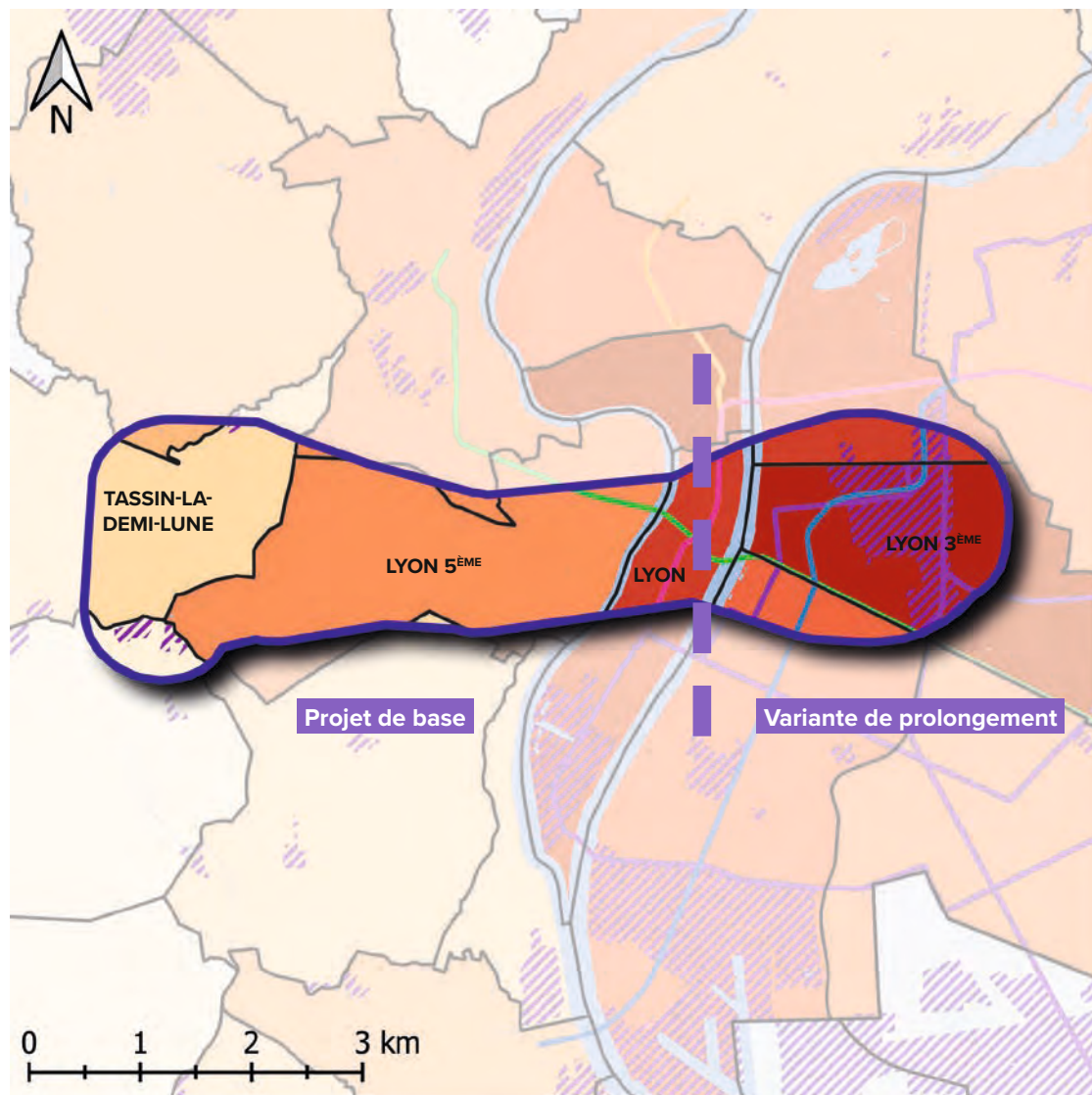
Des emplois en hausse dans les communes de l'ouest

Aujourd'hui : Le territoire du projet de la ligne E compte **57 700 emplois (communes de Tassin-la-Demi-Lune et 5^e arrondissement de Lyon)**. Entre 2012 et 2017, les emplois sont en hausse à Tassin-la-Demi-Lune. À Lyon, le 5^e arrondissement voit le nombre d'emplois rester stable.

Demain : À l'horizon 2030, le nombre d'emplois sera globalement en augmentation mais avec des disparités selon les secteurs (-2,5 % à +2,5 %).

| Emploi : Focus sur les chiffres-clés

Emplois 2017 <i>(source INSEE)</i>	57 700 • Tassin-la-Demi-Lune : 6 400 • Lyon 5 : 15 900
---------------------------------------	---



Densités d'emplois (emplois/km²)
Données INSEE 2015

- Inférieur à 500
- 500 à 1000
- 1000 à 2500
- 2500 à 5000
- 5000 à 7500
- 7500 à 10000
- Supérieur à 10000

 Zones d'activités économiques (ZAE)

Projet métro E

 Périmètre d'étude

Les pôles d'emploi

► Le territoire de construction de la ligne E

LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Le secteur comprend de nombreux équipements entre Tassin et Bellecour : des équipements de santé, des équipements de loisirs (centre aquatique Aquavert) et touristiques dans le 5^e arrondissement.

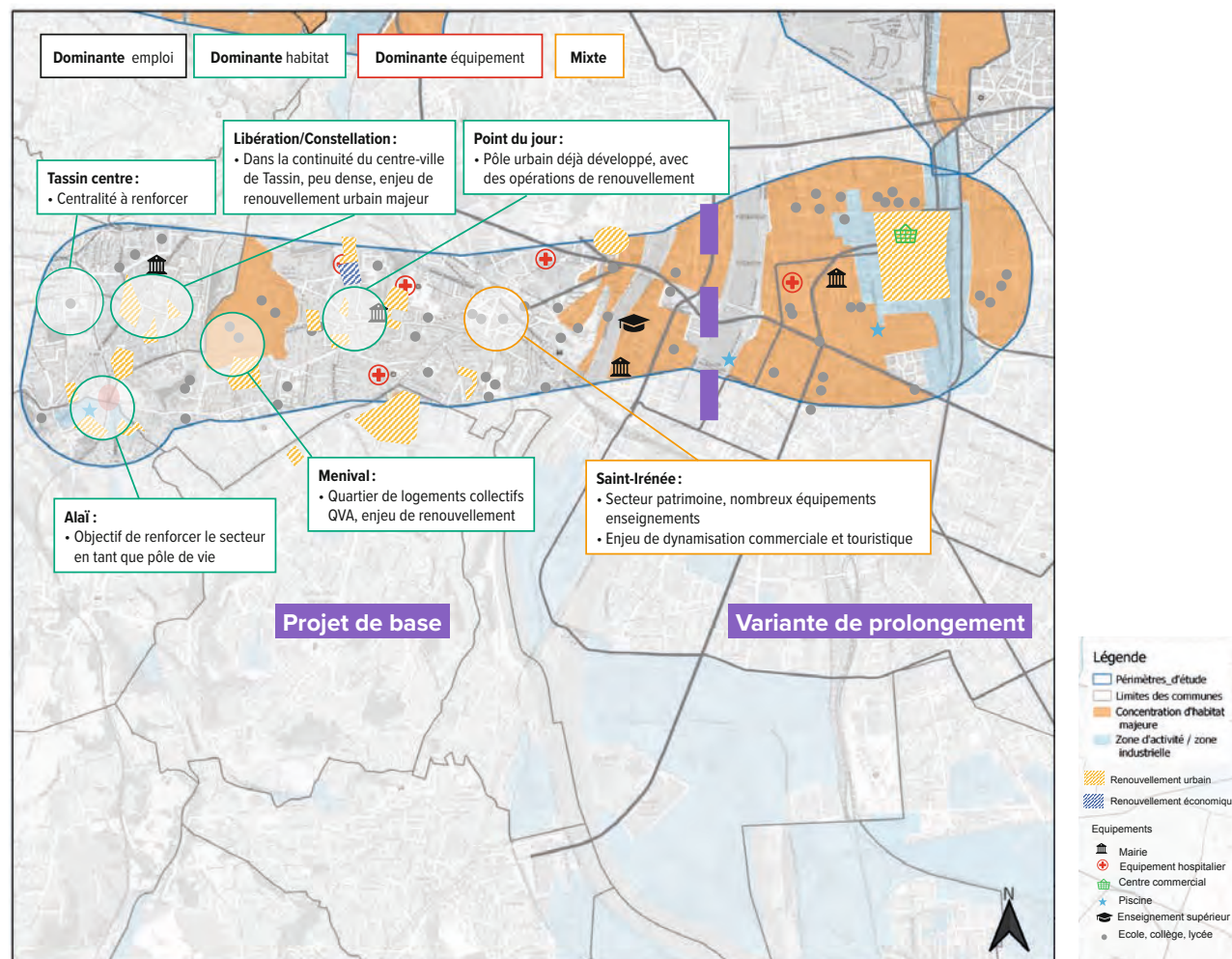
Sur le territoire, entre Tassin et Bellecour, plusieurs projets de renouvellement urbain sont en cours, au niveau des secteurs d'Alaï, de Libération / Constellation, de Ménival et de Point du Jour. Ces projets ont pour objectif de développer l'habitat, renforcer l'activité économique et des commerces de proximité ainsi que les équipements publics. Un projet de mise en valeur touristique du site de Fourvière est également en réflexion.

La création de la ligne E permettrait d'accompagner le renforcement et le développement urbain des pôles entre Tassin et Bellecour. Il est à noter également le projet de la ZAC Part-Dieu qui a pour objectif le développement économique, commercial et résidentiel du secteur.

Les quartiers NPNRU*

Ce sont les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville qui bénéficient d'une transformation en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires : Sœurs Janin / Ménival / Jeunet...

Sur ce territoire, il y a un enjeu fort de desserte des polarités bien identifiées entre Tassin-la-Demi-Lune et Bellecour, dont la desserte est aujourd'hui pénalisée par des temps de déplacement importants.



Polarités du territoire

LES DÉPLACEMENTS ACTUELS ET À VENIR

Sur le secteur entre Tassin et Bellecour (projet de base), 45 000 habitants ne sont pas aujourd'hui desservis par une ligne de métro, situés sur Tassin et Lyon 5^e.

Ce corridor Tassin - Lyon 5^e génère près de 210 000 déplacements par jour, à la fois d'échanges avec la Métropole et internes au corridor, tous modes confondus. Les flux d'échange sont très importants avec le reste de Lyon : 119 000 dép./j. Ils sont importants avec l'ouest, mais plus limités vers les quadrants nord, sud et est.

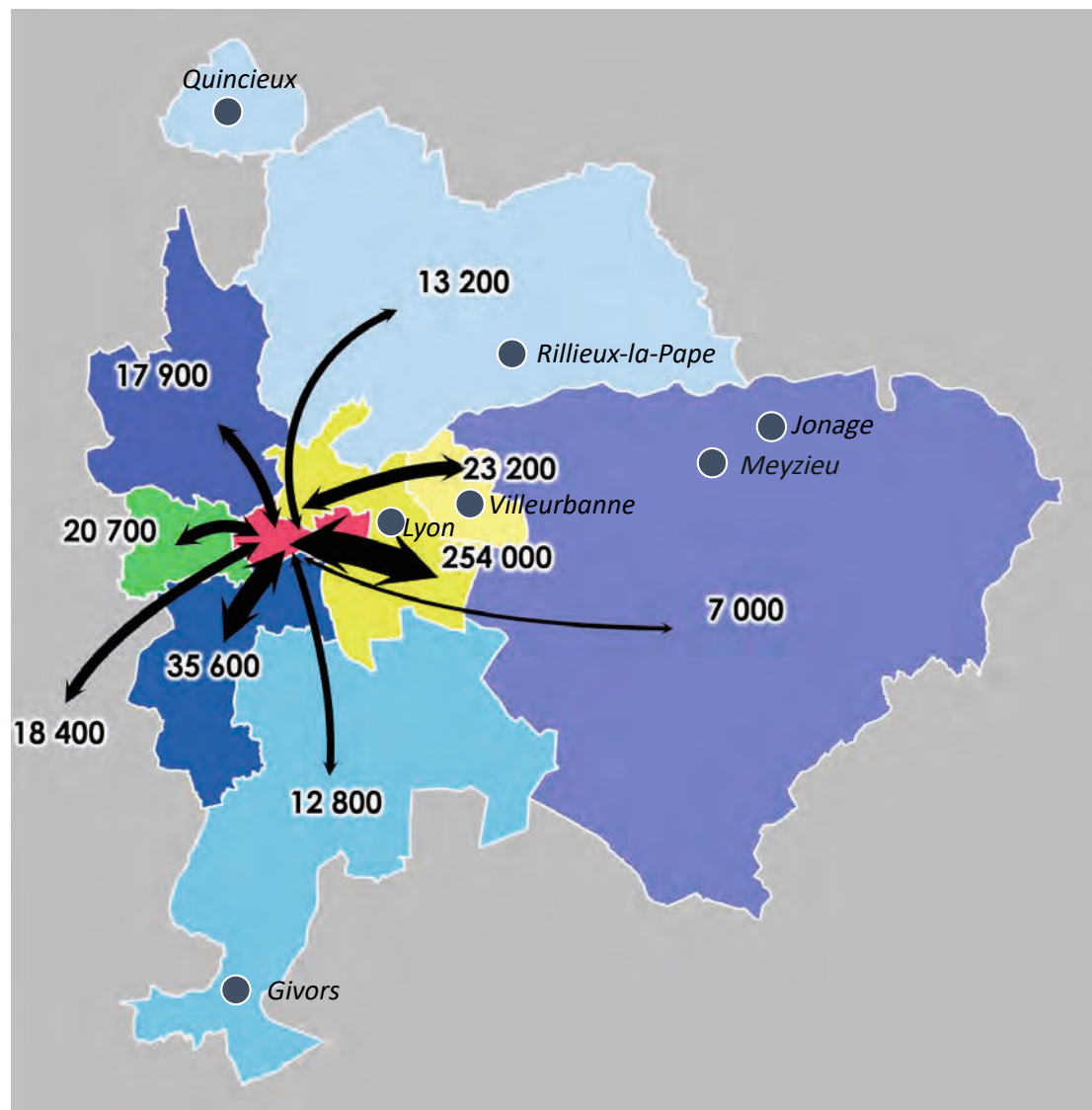
À l'horizon 2030, on note une **augmentation de 18 % des flux d'échange totaux tous modes** avec la zone d'Alaï - Lyon 5^e, avec disparité :

- forte augmentation avec l'ouest, augmentation de 18 % avec Lyon, baisse avec les quadrants est et sud.

La dynamique des flux potentiellement intéressés par la ligne E est importante.

La part modale TC actuelle est déjà significative (35 %) entre le plateau Lyon 5^e - Alaï et le reste de Lyon / Villeurbanne, mais **inférieure à la part modale VP** (45 %).

À noter que dans la partie centrale de la métropole (Lyon Villeurbanne), la part modale de la voiture, compte tenu du maillage très important des transports en commun (TC), est déjà de 25 % et est égale à celle de la voiture (26 %).



Flux d'échange avec le territoire de construction de la ligne E - 2015

► Le territoire de construction de la ligne E

LE RÉSEAU DE TRANSPORT

Un réseau de voirie très contraint

Entre Tassin-la-Demi-Lune (Alaï ou Centre) et Bellecour, le réseau de voirie est très contraint, avec peu de pénétrantes sur Lyon (passage par le tunnel de Fourvière ou par la colline). La congestion routière est importante au niveau du quai de Rhône, du tunnel sous Fourvière et sur les pentes. La desserte en transports collectifs est également contrainte par la circulation, avec peu de possibilités d'aménagements. Le réseau contraint de voirie nécessite des aménagements spécifiques et adaptés pour les modes actifs afin d'irriguer le corridor.

Le territoire est bien desservi par le train, avec la présence des haltes ferroviaires Alaï et Écully-la Demi-Lune du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL).

L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN FUTURE

L'amélioration de l'offre de transport en commun est d'ores et déjà envisagée à moyen terme dans le secteur. La ligne de bus C20 devrait être améliorée et des réflexions sont en cours sur un projet de ligne de tramway T8 permettant de mieux relier les secteurs de Bellecour et Part-Dieu. Des réflexions sont en cours concernant son articulation avec les autres lignes de tramway sur la partie de trajet en direction de Part-Dieu. La ligne de bus C20 (Bellecour-Francheville) serait également renforcée. Par ailleurs, la Région Auvergne-Rhône Alpes porte le projet d'amélioration du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL).

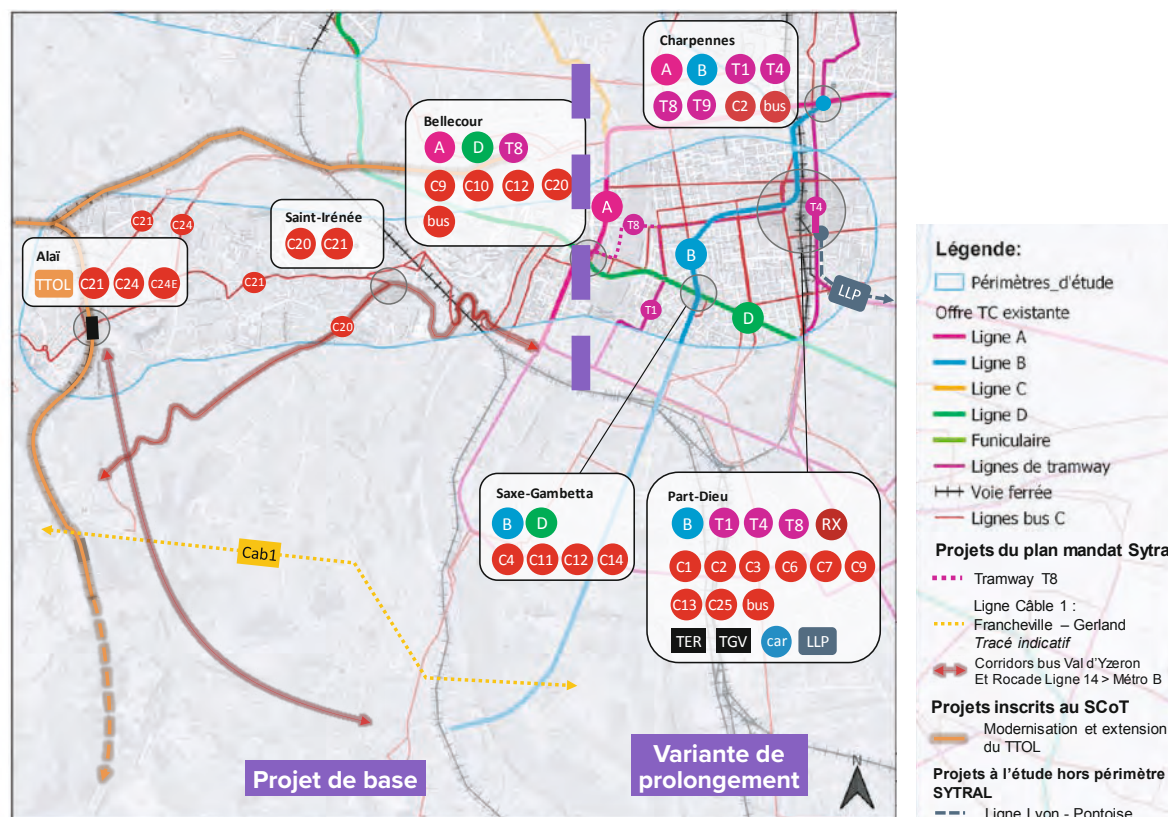
Le projet de création de ligne E permettrait d'améliorer les temps de parcours pour les déplacements sur le secteur Tassin Centre ou Alaï - Bellecour.

Une complémentarité devra être trouvée entre les différents modes de transport en direction de l'ouest de la Métropole et les territoires voisins.

La réalisation du métro E devra tenir compte du réseau contraint de voirie pour l'accès aux stations.

Les modes actifs

Les aménagements sont peu nombreux et discontinus dans l'ouest du territoire.



Offre de transport existante et projetée

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

Les enjeux environnementaux

Les enjeux concernent le franchissement de la Saône et du Rhône. Le territoire est néanmoins en lien direct avec le vallon du ruisseau de Charbonnières, cours d'eau faisant partie du réseau de ruisseaux et rivières de l'ouest lyonnais.

Les espaces naturels: Le Vallon du ruisseau de Charbonnières fait partie de l'armature verte de l'ouest lyonnais, à connecter avec le Parc de Hauteurs via une liaison verte en territoire urbain en devenir (SCOT), concernant donc directement le territoire du projet de création du Métro E.

L'ensemble du territoire est pourvu, de manière homogène, d'espaces verts/végétalisés, publics et privés.

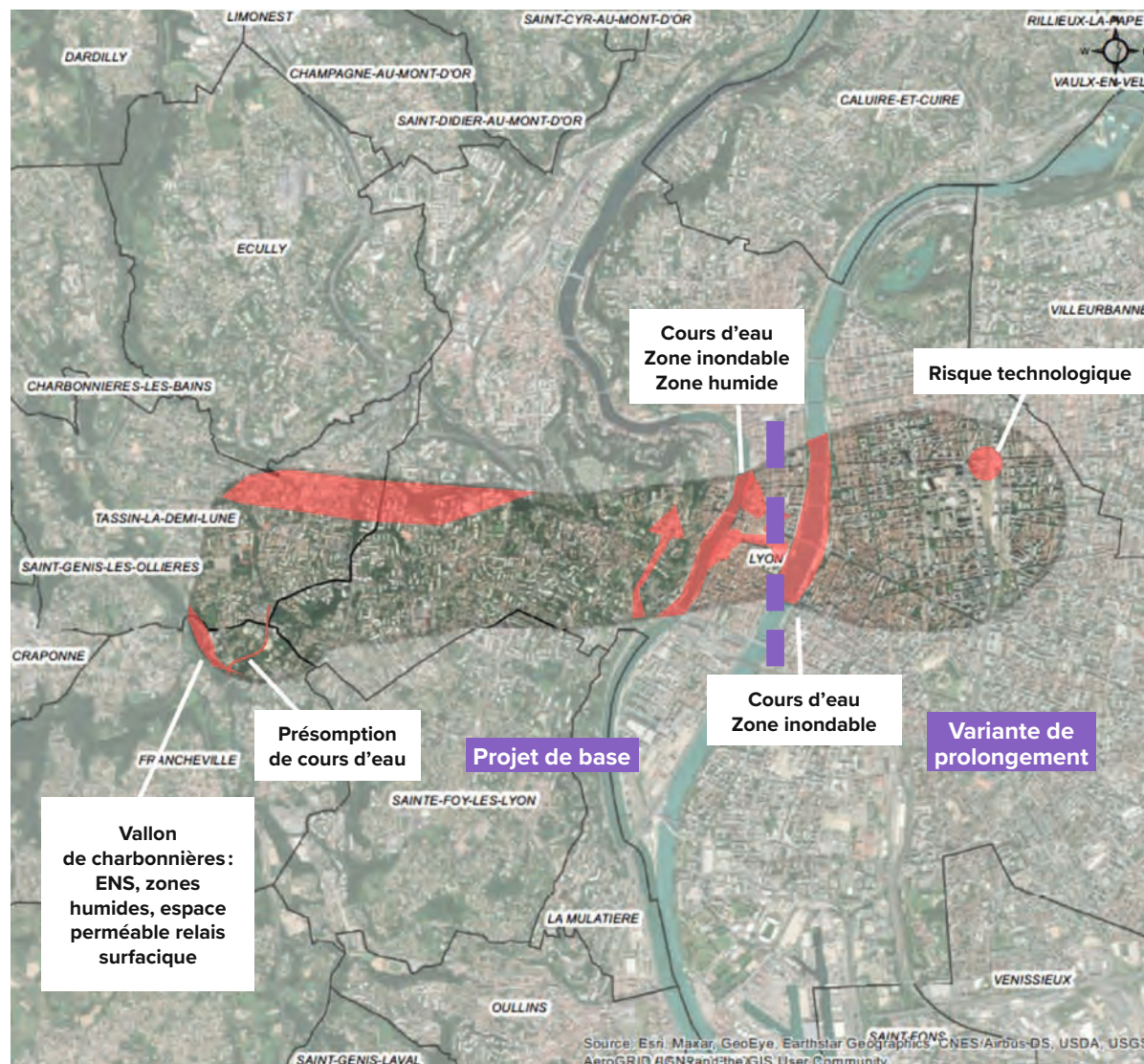
Les risques de rencontres de nappes d'eaux souterraines dans le cadre du creusement du métro, ainsi que les impacts du projet seront à étudier dans les phases d'études ultérieures (risque de pollution des eaux, etc.).

 Limites communales

Enjeux liés à une protection réglementaire/foncière

 Zones à enjeu « superficiel » très fort

 Zones à enjeu « superficiel » fort



Diagnostic environnement de la création du métro E

► Le territoire de construction de la ligne E

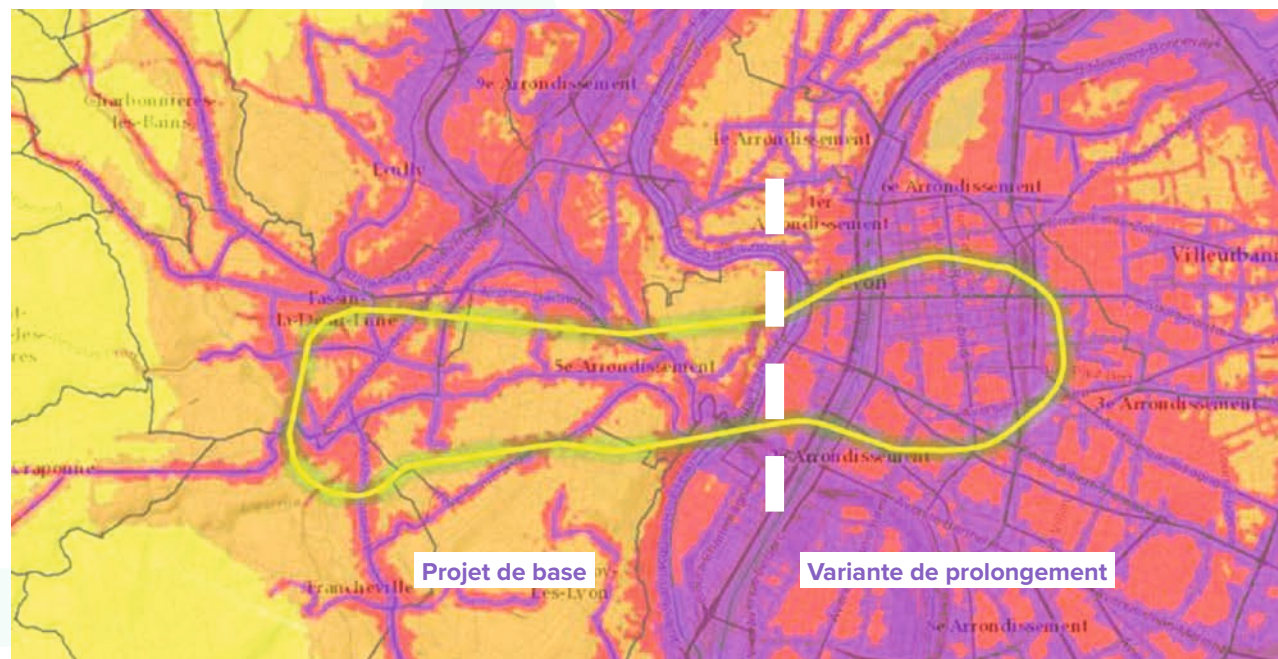
Qualité de l'air et ambiance sonore : Le territoire du projet est dans son ensemble fortement impacté par des pollutions sonores et atmosphériques, liées notamment au trafic routier et ferroviaire. Ces nuisances sont particulièrement fortes sur la presqu'île et les arrondissements en rive, ainsi que pour le centre-ville de Tassin-la-Demi-Lune.

L'enjeu de l'amélioration du cadre de vie, via la diminution de ces nuisances, fait l'objet de multiples démarches, dans le cadre des projets d'aménagement et de planification du territoire.

Les enjeux sociaux

L'amélioration de la performance des transports en commun répond également à des enjeux sociaux majeurs : améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, développer la cohésion entre les territoires à différentes échelles et la cohérence des politiques de mobilités.

Le développement des mobilités revêt ainsi un enjeu majeur pour désenclaver les quartiers populaires et réduire les inégalités sociales, notamment en termes d'exposition à la pollution et d'amélioration concomitante de la santé publique et du pouvoir d'achat mais aussi d'accessibilité aux zones d'emploi.



Carte des impacts air/bruit sur le territoire du projet



▼ LES ENJEUX TECHNIQUES POUR LA CRÉATION DE LA LIGNE

Les contraintes techniques pour la réalisation de la ligne E sont nombreuses. À ce stade des études, les contraintes techniques majeures identifiées sur le territoire du projet se situent au niveau de la station Bellecour où l'environnement est très contraint (stations des lignes A et D, parkings souterrains, etc.) et autour de la gare Part-Dieu (bâtiments, parkings, voies SNCF et voies du futur Nœud Ferroviaire Lyonnais), dans l'hypothèse d'un prolongement de la ligne.

La création d'une ligne E impliquerait également de franchir la Saône et le Rhône.

Sur le territoire, la topographie est également contraignante (dénivelé à franchir de 107 m entre le Plateau du 5^e et le secteur Bellecour - Part-Dieu). Plus à l'ouest, le plateau de l'Ouest lyonnais s'élève à 270 m et descend à environ 220 m vers Alai.



© Semse - Jean-Charles Garrivet

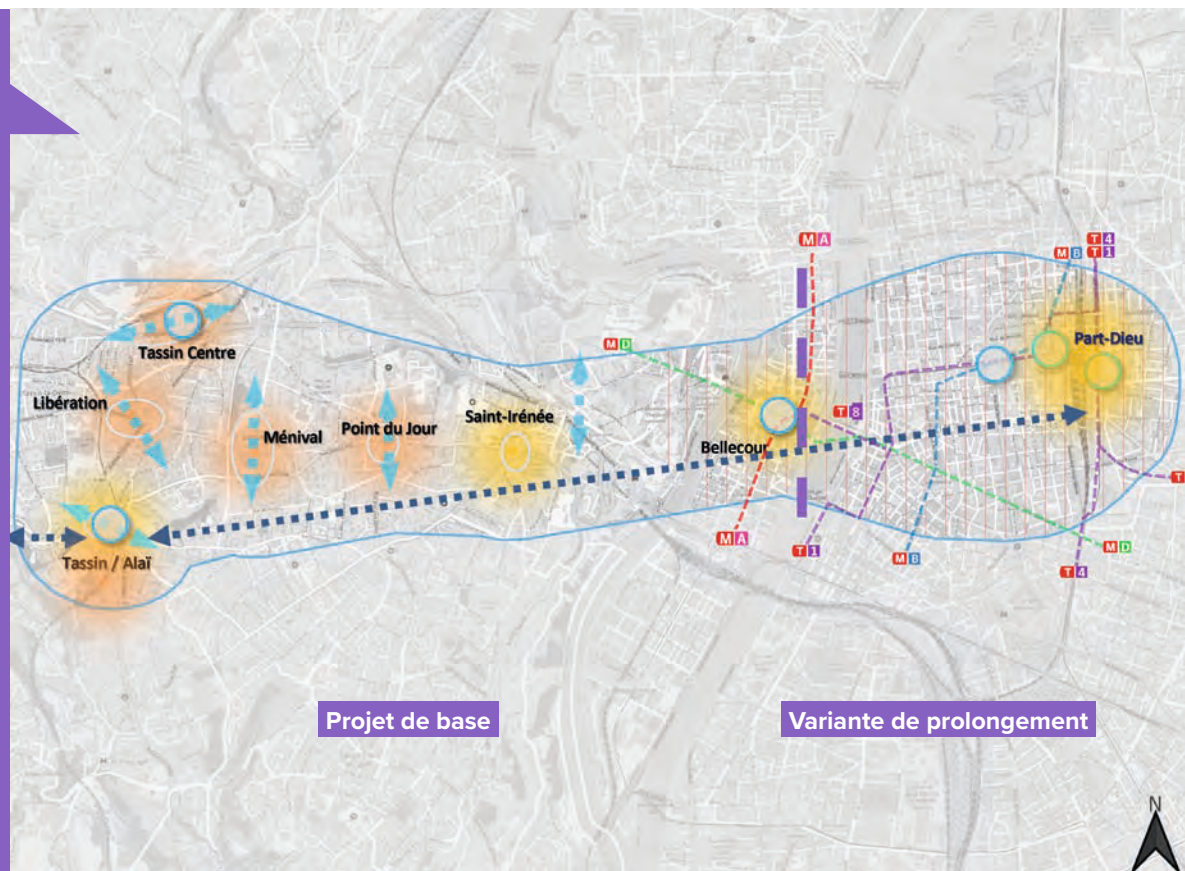
EN BREF

Au regard du diagnostic du territoire de projet et avec la réalisation des projets de transport inscrits au plan de mandat, **trois enjeux majeurs sont identifiés pour la création de la ligne E :**

Desservir des polarités identifiées entre Tassin et Bellecour aujourd'hui pénalisées par des temps de déplacement importants.

Offrir une alternative à la voiture particulière tout en assurant un développement urbain adapté aux territoires y compris voisins.

Un axe avec des possibilités de maillage important
(à Tassin, Bellecour et Part-Dieu) et des enjeux
d'articulation pour la desserte des secteurs de
Francheville et Craponne.



Mutualité : polarité

-  Polarités mixtes en développement
-  Polarité avec potentiel de développement
-  Polarité à dominante économique/équipement
-  Enjeu maillage TC/PEM
-  Enjeu articulation desserte TC des polarités
-  Liaisons à renforcer
-  Hypercentre

▼ L'ESQUISSE DU PROJET

Sur la base des grandes caractéristiques du territoire du projet de construction de la ligne E, et des grands enseignements du diagnostic, un fuseau pour le passage de futurs tracés de métro se dessine pour desservir les grandes polarités d'habitat et d'emploi, et les pôles générateurs de déplacement. C'est ce « fuseau » qui sert de base aux études de faisabilité pour approcher les caractéristiques techniques du projet, le potentiel de fréquentation et le coût.

Dans cette zone, des possibilités de tracés ont été étudiées et ont permis de donner de premières estimations de coût et de fréquentation.

► Fréquentation liée au projet:

64 000 voyages/jour,
(102 000 avec la variante de prolongement)

► Voyages supplémentaires sur le réseau TC = report modal:

+15 000 voyages/jour,
soit 3 100 voyages/jour/km de ligne

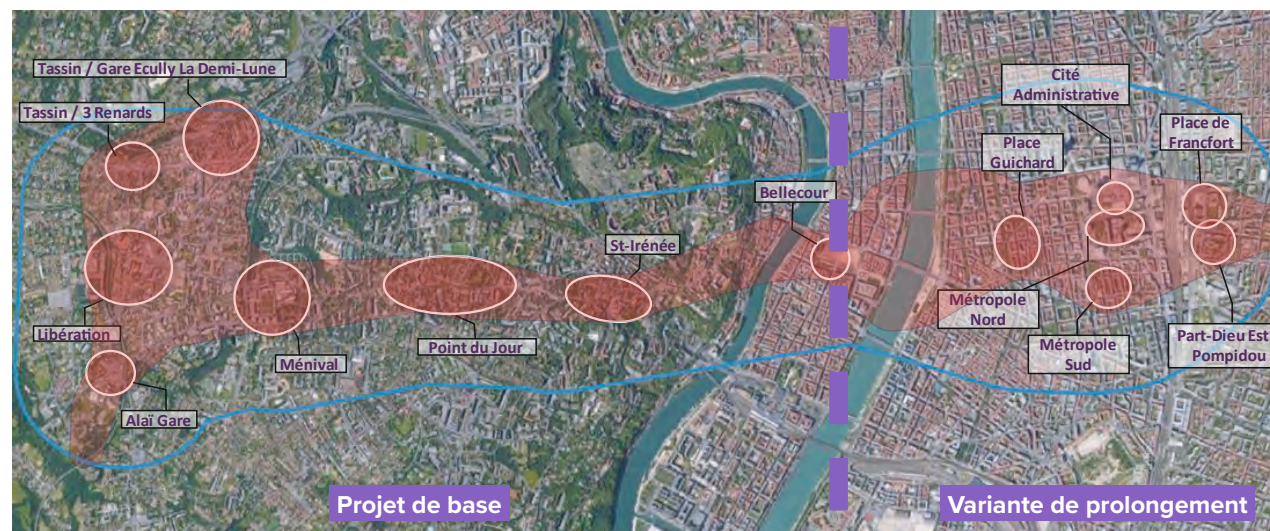
► Variante de prolongement:

+28 000 voyages/jour
soit 3 500 voyages/jour/km de ligne

► Montant global du projet:

(projet de base et variante de prolongement)

1,5 à 2 milliards €



QUELLE MÉTHODE DE CALCUL DES FRÉQUENTATIONS ?

Modélisation des déplacements sur la base des connaissances que l'on a aujourd'hui et à horizon 2040, de la population, des emplois, des déplacements internes et externes au corridor.

Cette modélisation est complétée par la vision d'experts, pour être au plus près de la réalité (les modèles ne savent pas simuler des scénarios de rupture ou prédire les changements de comportements).