

CONSULTATION



Synthèse de l'atelier thématique 3 : « Des alternatives possibles aux projets de métro ? »

2 décembre 2021 – Villeurbanne

Dans le cadre de la 2e phase de la consultation, le public est invité à procéder à une analyse comparative des 4 projets de métro mis en débat. Ce 3e atelier thématique vise à comparer les projets au regard de la possibilité d'envisager des pistes d'alternatives au mode métro pour répondre aux besoins des territoires concernés.

L'atelier s'est tenu le 02 décembre 2021 de 18h30 à 21h à l'Espace Tête d'Or, en présence de **Jean-Charles Kohlhaas**, Vice-Président de la Métropole et du SYTRAL.

Cette rencontre ouverte à tous a permis de :

- **présenter les pistes d'alternatives explorées** pour chaque projet de prolongement (Métro A, B, D) et de création (Métro E) de lignes ;
- **les analyser collectivement** pour voir si certaines constituent des pistes intéressantes à continuer d'approfondir.

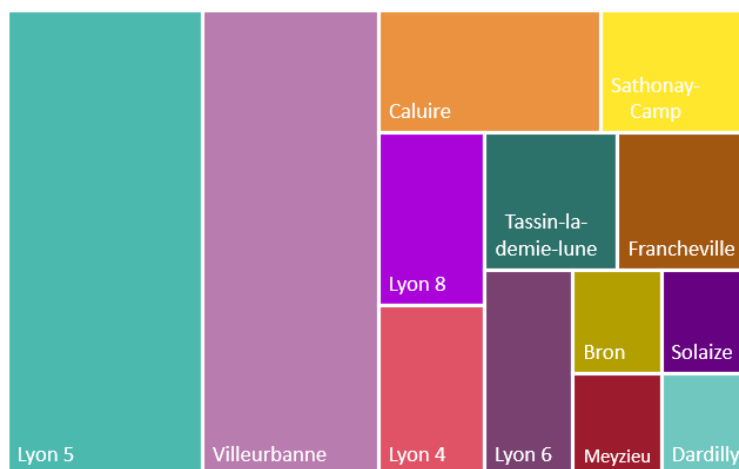
50 PARTICIPANTS

Sur la cinquantaine de personnes présentes à l'atelier, 1 participant sur 3 affirme avoir participé aux ateliers thématiques n°1 et 2.

Environ 10 élus et représentants d'associations sont comptés parmi les participants. Sans compter les techniciens de collectivités, environ 1 participant sur 2 est issu du grand public.

La commune d'habitat des participants a été demandée lors de l'émargement pour caractériser l'origine géographique des participants. L'ensemble des territoires de projet étaient représentés avec une majorité de participants de Lyon-Villeurbanne.

Communes des participants



DEMANDES DE PRECISIONS GENERALES SUR LES PISTES D'ALTERNATIVES

La séance s'est ouverte par une présentation de **Jean-Marie Lebourhis** sur les caractéristiques des différents modes de transport puis une présentation des pistes d'alternatives explorées à ce stade par **Laurence Barberia** du SYTRAL. **Jérémy Simon** du bureau d'études EGIS a également rappelé les résultats de l'étude menée en 2017 sur l'opportunité d'un tramway en alternative du projet de métro E. Quelques participants ont souhaité des précisions à l'issue de ces présentations.



- IMPACT ENVIRONNEMENTAL D'UN TRAMWAY AVEC TUNNEL

Une participante se demande si les pistes d'alternatives de tramway avec partie en tunnel ne sont pas aussi polluantes que le mode métro puisque l'on creuse également.

► **Jean-Charles Kohlhaas** répond que la construction du mode métro est celui qui nécessite le plus d'énergie carbone comparé à tous les modes de transports. Mais son bilan carbone n'est pas négatif au regard des améliorations en mobilité (réduction part modale voiture) et sur le cadre de vie des citoyens (réaménagement autour des stations, urbanisme, protection de l'environnement). En contrepartie, la part modale de voiture est réduite avec l'arrivée de moyens de transports en commun lourd.

La qualité de l'air dans le métro est un sujet, du fait du freinage du métro, les concentrations en particules fines du métro sont importantes. Néanmoins le SYTRAL travaille à l'amélioration de la qualité de l'air de son réseau (voir : <https://www.sytral.fr/556-qualite-air-metro-tcl.htm>).

La création d'un tunnel métro ou tram est un enjeu environnemental majeur, notamment à proximité des cours d'eau et des nappes phréatiques qui alimentent une grande partie du territoire en eau qui sont très fragiles. La question de l'impact environnemental concerne également le secteur entre Bellecour et Part-Dieu.

- PRECISION DE LA NOTION DE SITE PROPRE POUR LES BUS

Un participant demande des précisions sur la notion de « site propre ». Le site propre des bus est-il continu ou discontinu ?

► **Jean-Charles Kohlhaas** répond que l'objectif est de passer des lignes entièrement en site propre, sans discontinuités. Dans la plupart des bus comme le C5 vers Rillieux, il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un Transport en commun en site propre (TCSP) car certaines portions sont dans la circulation automobile et quittent la voie en site propre.

- AMELIORATION DE L'EXISTANT AVEC LA CREATION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES

Un participant demande si le renforcement de l'existant a été envisagé parmi les alternatives, en citant en exemple les lignes de bus qui dysfonctionnent.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle qu'il s'agit d'une priorité dans le Plan de Mandat du SYTRAL pour renouveler et améliorer le réseau de bus existant (voir : <https://www.sytral.fr/613-reseau-bus-performant.htm>). L'atelier de ce soir est l'occasion également d'échanger sur des alternatives autres.



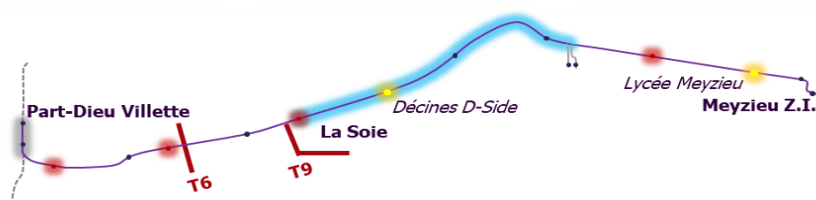
Exploration des pistes d'alternatives ligne par ligne

Répartis en petits groupes de travail, les participants ont été invités à analyser les **avantages et inconvénients de chacune des pistes d'alternatives** identifiées pour chaque projet de métro. Des experts des bureaux d'études SETEC et SCE/Explain étaient mobilisés pour répondre aux questions des participants.

A l'issue de leurs échanges, chacun pouvait se positionner sur chacune des pistes d'alternatives pour indiquer si elle était « complètement » intéressante, « à étudier » ou « pas du tout » intéressante. Les participants avaient également la possibilité de proposer d'autres pistes d'alternatives non encore explorées.



Augmentation de la capacité du Tramway 3 entre Part-Dieu et Meyzieu ZI

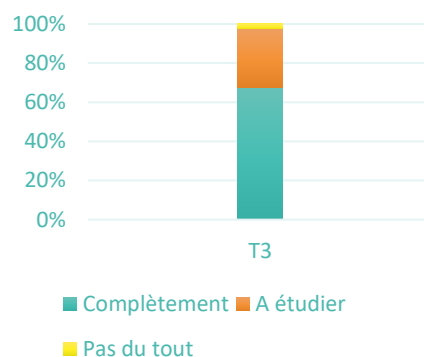


- T3 : UNE PISTE D'ALTERNATIVE RETENUE PAR LES PARTICIPANTS

La piste d'alternative T3 est estimée intéressante par les 2/3 des participants pour constituer une alternative au projet d'extension de la ligne de métro A. Le tiers restant estime que la piste mérite d'être étudiée et seules quelques personnes la rejettent.

Les principaux arguments mis en avant en faveur de cette alternative sont son **délai de réalisation et son coût bien moindres que le projet de métro**. La desserte proposée apparaît moins bonne que le métro mais **acceptable et cohérente**. La principale limite identifiée est ainsi que le **renforcement du T3 ne permet pas un meilleur maillage de la partie sud du corridor**. Des propositions d'une ligne de tram / BHNS au sud de l'axe T3 ont aussi été proposées en alternatives.

Une piste intéressante ?



PRINCIPAUX AVANTAGES IDENTIFIES

La majorité des participants relèvent les **délais de réalisation moindres et les économies budgétaires** qui sont permis par cette piste d'alternative.

Une bonne réponse aux besoins : l'augmentation de la capacité, de la fréquence et du confort du T3 répondront à une grande partie des besoins. Cette solution a également l'avantage d'un moindre impact sur les habitudes des usagers, en ne représentant que 5 minutes de temps de trajet en plus qu'un métro

Réorganisation du T3 : un tel renforcement du T3 pourrait contribuer à la suppression du Rhonexpress en faveur d'une **desserte allant jusqu'à l'aéroport**

PRINCIPAUX INCONVENIENTS IDENTIFIES

Un faible renforcement du maillage : les participants regrettent que le **sud décinois ne soit pas concerné** par la piste d'alternative et ne trouve pas de réponse à un enjeu de desserte important.

Des participants craignent l'impact de la mise en œuvre de cette piste sur **la circulation aux croisements** : un risque de blocage est identifié, par exemple, à l'entrée de Décines (côté La Soie) et au niveau du carrefour de l'échangeur 6 à Meyzieu. Mais aussi sur le risque de **saturation du T3**. Le T7 vient perturber le séquençage du T3 et du R. Express

par le T3 lui-même. Ce renforcement ouvrirait également des opportunités pour **des idées de nouvelles branches** en fonction des besoins de desserte des territoires.

Les participants s'interrogent sur l'augmentation potentielle des **nuisances sonores** en cas de hautes fréquences.

Des participants s'interrogent sur la **complexité de mise en œuvre** globale de l'alternative de renforcement du T3 combinée avec le projet sur le CFEL. Cette réalisation globale nécessiterait une coordination du SYTRAL et de la Région.

- D'AUTRES IDEES D'ALTERNATIVES A EXPLORER

Les participants ont également identifié des idées d'alternatives à explorer :

> **D'autres améliorations de T3** en amenant son terminus jusqu'à la Presqu'île, de proposer des rames à étages entre la Soie et Meyzieu ou encore en réalisant un passage en tranchée couverte pour la traversée de Meyzieu en vue d'accroître les fréquences de passage ;

> **D'autres idées de lignes structurantes dans le corridor** sont proposées en tramway ou en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), notamment pour la desserte du sud du corridor de T3, notamment en les connectant au T9 et au T6 au sud du tracé du métro. Il faudrait créer une voie dédiée supplémentaire dédiée à T7, car selon certains participants elle n'est rentable que pour les soirs de match, il faut qu'il aille en terminus d'OL Vallée jusqu'à la Soie. ;

> **L'appui sur d'autres projets à une échelle élargie** comme la possibilité de faire de la future Ligne Centre-Est une ligne structurante en l'absence de prolongement de métro à l'Est de la Métropole ou encore la création d'un « RER Tram » qui offrirait la possibilité de doubler le tramway d'un TER.

Selon certains participants, à la place de l'itinéraire sur le CFEL, le projet de BHNS pourrait avoir une autre desserte de St Exupéry à St Priest. Le Rhonexpress deviendrait un tram express desservant uniquement St Exupéry ZI, La Soie et Part Dieu. T3 s'en trouverait désengorger et assurerait la desserte locale du corridor.

> **Le développement du vélo pour certains trajets**, notamment en facilitant la traversée du périphérique.

Un nouveau tracé pour le prolongement du métro A (alternant viaduc, surface et sous-sol) : Vaulx-en-Velin La Soie > ZAC Elisée Reclus > Champ Blanc > Sud Groupama Stadium > République Meyzieu.



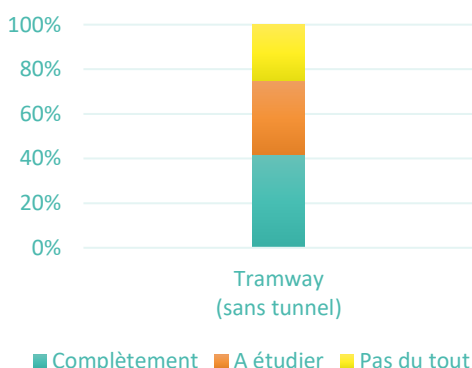

M B

LE TRAMWAY (SANS TUNNEL) : UNE PISTE ACCEPTABLE, A ETUDIER SERIEUSEMENT COMME ALTERNATIVE AU PROJET D'EXTENSION DU METRO

- UNE DESSERTE DU PLATEAU EN TRAMWAY (SANS TUNNEL) : PISTE D'ALTERNATIVE LA PLUS INTERESSANTE A CONSIDERER POUR LES PARTICIPANTS

La piste d'alternative du tramway (Part-Dieu, Charpennes, Rillieux-la-Pape) sans tunnel est **estimée complètement intéressante par près de la moitié (42%) des participants**, « à étudier » pour 33 % des participants.

Une piste intéressante ?

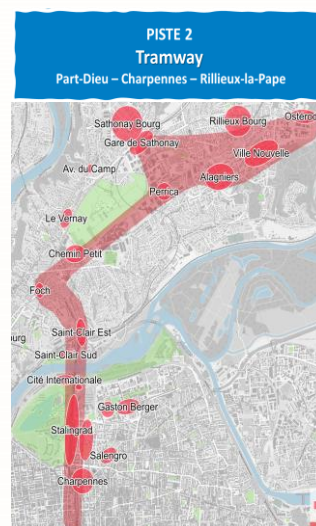


Les principaux arguments émis en faveur de cette alternative sont sa **performance encore à même d'être compétitive par rapport à la voiture et pour sa capacité**.

A contrario, le scénario en BHNS ne paraît pas assez performant et **capacitaire** pour répondre aux enjeux du territoire. La limite identifiée pour une desserte du Plateau par un tramway est la correspondance à Charpennes. Certains proposent de ne pas aller à Charpennes mais aux Brotteaux.

Le tunnel n'est pas considéré comme intéressant par la majorité des participants au vu de son coût comparé à un métro, cependant certains soulignent la desserte de Montessuy

et Place Gutenberg qu'il permettrait. Ils pointent une variante non étudiée d'avoir le métro en voie aérienne sur Stalingrad et au-dessus du Rhône pour faire baisser le coût du projet.



PRINCIPAUX AVANTAGES IDENTIFIES

Les **gains financiers** et les **délais de réalisation moindres** associés à cette piste d'alternative sont un vrai avantage aux yeux des participants.

Le tramway apparaît comme un mode efficace qui **répond aux besoins de desserte des centralités**. Le tramway est également perçu comme un mode confortable pour les usagers.

Le tramway est considéré comme **une vraie opportunité de requalification urbaine**, à la différence du métro : ce mode implique un réaménagement de l'espace public complet ce qui ouvre des opportunités. Les participants notent par

PRINCIPAUX INCONVENIENTS IDENTIFIES

Des participants doutent de la faisabilité de cette piste d'alternative. Ils interrogent notamment les **contraintes d'insertion dans l'espace public et la lourdeur du processus d'acquisition foncière**. Les **nuisances des chantiers** sont pour eux un désavantage qui pourrait altérer l'acception du projet.

Les participants remarquent qu'une **rupture de charge** (changement de mode) à **Charpennes serait un inconvénient majeur** : une poursuite du tramway jusqu'à Part Dieu pourrait répondre à cette limite.

exemple la **possibilité de végétaliser l'existant** (en installant de la pelouse et des arbres par exemple).

Enfin, étant donné qu'il s'agit d'un mode de surface, le tramway dispose d'un **faible impact environnemental sur les nappes phréatiques**.

Le **temps de trajet presque double** par rapport au projet d'extension de métro pose un problème à certains.

La **non-desserte de Caluire Bourg** ne répond pas à la demande d'un certain nombre de participants.

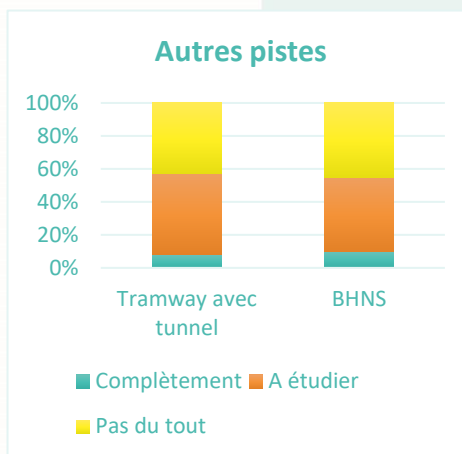
Le **coût et le délai du projet** comparé à un métro.

- LES AUTRES PISTES IDENTIFIEES APPARAISSENT MOINS PERTINENTES

Seulement quelques répondants trouvent la **piste d'alternative BNHS** « complètement » intéressante au vu de la desserte potentielle de plusieurs polarités et de son délai de réalisation

Les autres avis sont partagés entre rejet et approfondissements à étudier. Ce scepticisme s'explique essentiellement par une moindre capacité qui traduit une **insuffisance de réponse à la demande** et une **faible valeur ajoutée perçue par rapport à l'existant**. L'appréhension d'une « division des fréquences de passage » au détriment des usagers, si Le Vernay est également desservi, est soulignée. D'autres estiment au contraire que desservir 2 tracés (Le Vernay d'un côté et Chemin Petit jusqu'à Perica de l'autre) est un avantage.

Pareillement, concernant la piste de tramway avec tunnel, peu de participants trouvent cette piste d'alternative complètement intéressante et crédible. La moitié d'entre eux pensent qu'elle mérite d'être réétudiée en raison d'un **délai de réalisation lointain** et de la **complexité de mise en œuvre de la partie en tunnel** ou encore de l'**impact environnemental** persistant qu'elle aura, notamment au regard de la nappe phréatique. Au final, ce scénario apparaît toujours **coûteux et complexe** pour constituer une piste d'alternative naturelle si le projet de métro était handicapé pour ces raisons. Par rapport au scénario d'un tramway sans tunnel, des participants pointent néanmoins la plus grande souplesse donnée au tracé qui s'affranchit du réseau de voirie existant.



- D'AUTRES IDEES D'ALTERNATIVES A EXPLORER

Les participants ont également identifié des idées d'alternatives à explorer :

> **D'autres idées d'améliorations du projet d'extension du métro B** en optant pour une solution mixte entre une infrastructure de métro de Charpenne à Chemin Petit puis une infrastructure BHNS le reste du tracé. Ils proposent par ailleurs d'étudier la faisabilité d'**une voie aérienne le long de Stalingrad** pour en limiter le coût, ou de ne pas aller à Charpenne mais aux Brotteaux.

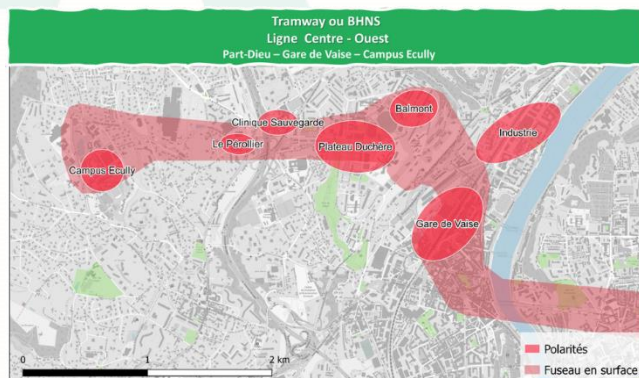
> **Un ajustement** pour la piste d'alternative de tramway en partie en tunnel par la modification du tracé avec une desserte de Montessuy Gutenberg.

> **D'autres idées d'infrastructures dans le corridor** telles qu'une **gare souterraine** sur la ligne Lyon Bourg-en-Bresse au niveau de **Perica** (ou en entrée de Rillieux Bourg) ou encore un **viaduc au niveau du boulevard Stalingrad** à la moitié de l'altitude du plateau de Rillieux puis en sous-sol.

> **Des propositions concernant le matériel roulant** telle qu'un tramway sur pneu pour régler les problématiques de bruit et de performances.

MD LA LIGNE CENTRE-OUEST EN BHNS : UNE PISTE D'ALTERNATIVE PERÇUE COMME PERTINENTE

- **UNE LIGNE CENTRE-OUEST EN BHNS : PISTE D'ALTERNATIVE LA PLUS INTERESSANTE A CONSIDERER POUR LES PARTICIPANTS**

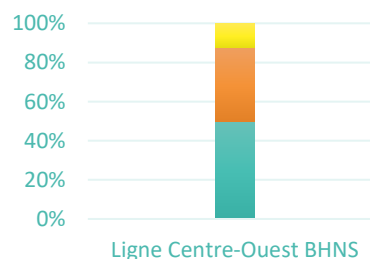


La piste d'alternative de la ligne Centre Ouest – BHNS est **privilégiée par 1 participant sur 2 (50%)**. **Plus d'1/3 des participants perçoivent l'intérêt de poursuivre l'étude** de cette piste d'alternative. Une minorité des participants ne la trouve « pas du tout » intéressante pour répondre aux besoins de mobilité.

Les principaux arguments émis en sa faveur sont son **temps de parcours dont l'écart est raisonnable en comparaison du métro**, son **coût bien moindre** et sa **connexion avec le Campus Ecullly**. Cette possibilité d'une ligne allant jusqu'à Ecullly, plutôt que s'arrêtant à la Duchère, est même pointée comme un **avantage** par rapport au métro. La non-desserte du quartier de l'Industrie constitue néanmoins une limite au regard de l'intérêt de cette polarité.

Le scénario en BHNS est mis en avant au regard de l'économie budgétaire pour des performances proches au tramway, ainsi que pour sa **modularité**.

Une piste intéressante ?



Ligne Centre-Ouest BHNS

■ Complètement ■ A étudier
■ Pas du tout

PRINCIPAUX AVANTAGES IDENTIFIES

Les participants ont une **très bonne appréciation de la desserte de Part-Dieu à Ecullly**, du Centre vers l'Ouest de la Métropole : ce que le projet d'extension de métro ne permet pas. La modularité de desserte d'un BHNS est appréciée pour desservir la Saône ou Part Dieu.

Le **coût raisonnable** et l'**horizon de mise en œuvre proche (2028)** sont des éléments importants aux yeux des participants.

Les participants relèvent la **bonne compatibilité possible entre le BHNS et les autres lignes de bus** dans le sens d'un maillage de transports en commun qualitatif en **renfort de l'existant**.

PRINCIPAUX INCONVENIENTS IDENTIFIES

Pour les participants, la **non-desserte de la polarité du quartier Industrie** est l'inconvénient principal de cette piste d'alternative.

La **moindre capacité d'un BHNS** comparé à un métro est également un inconvénient.

De plus, l'**itinéraire complet du BHNS leur apparaît long** alors que le mode n'est pas des plus capacitaires. Certains participants notent d'ailleurs le moindre intérêt à prolonger la desserte au-delà de la gare de Vaise car les lignes de bus leur apparaissent suffisamment développées vers l'Ouest.

L'**impact des travaux** sera moindre d'autant plus qu'il serait possible d'utiliser le tunnel de Croix Rousse pour le BHNS ;

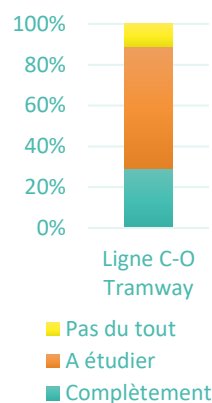
- PEU D'AVANTAGES SUPPLEMENTAIRES A L'OPTION EN TRAMWAY

La piste n°2 renvoyant à une ligne centre-ouest en tramway reste **pertinente** pour les participants au regard de leur intérêt pour le tracé de la ligne centre-ouest. **1 participant sur 4 la trouve complètement intéressante** (contre 1 sur 2 pour le BHNS). Les autres invitent à continuer à l'étudier sans la rejeter donc.

Selon les participants, la piste d'alternative pâtit d'une **faible complémentarité avec les lignes de bus** desservant le quartier de la Duchère et d'un **coût important pour peu de valeur ajoutée en comparaison du BHNS**.

De plus, **l'impact foncier du tramway leur apparaît assez important** et ils réinterrogent sa durabilité en raison d'un relief qui pourrait causer le vieillissement prématuré des équipements.

Option tramway



- D'AUTRES IDEES D'ALTERNATIVES A EXPLORER

Les participants ont identifié des idées d'alternatives à explorer :

> **D'autres idées d'infrastructures dans le corridor** : Certains participants considèrent qu'il pourrait être intéressant de créer un « tunnel trolley » raccordé au tunnel bus existant et débouchant au Centre social de Rosa Parks..

> **D'autres idées d'infrastructures dans le corridor** : Certains participants considèrent qu'il pourrait être intéressant de créer un « tunnel trolley » raccordé au tunnel bus existant et débouchant au Centre social de Rosa Parks. L'utilisation du tunnel de la Croix-Rousse en site propre a également été évoquée.

> **D'autres perspectives d'amélioration du réseau TC existant** : il a été proposé d'améliorer les bus sur la voirie métropolitaine M6 et ce jusqu'à la bretelle autoroute de Tassin-la-Demi-Lune.

> **Une solution à la non-desserte du quartier de l'Industrie** en créant une ligne directe de bus à partir de la Part-Dieu.



LE TRAMWAY EN PARTIE EN TUNNEL (BELLECOUR (OU PART-DIEU) – PERRACHE – GARE D'ALAÏ (OU GARE D'ECULLY) : UNE PISTE RETENUE PAR LA MAJORITE DES PARTICIPANTS

- UN TRAMWAY EN PARTIE DE TUNNEL DESSERVANT POINT DU JOUR : PISTE D'ALTERNATIVE LA PLUS INTERESSANTE A CONSIDERER POUR LES PARTICIPANTS

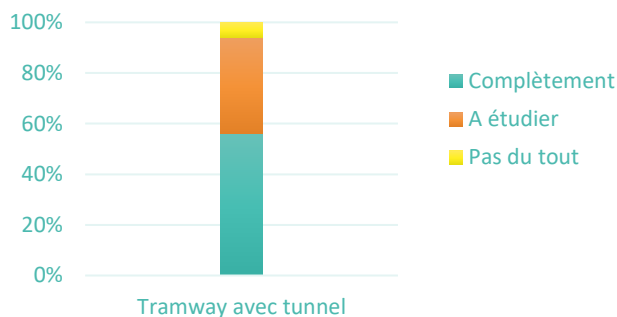
La piste d'alternative de tramway en partie en tunnel est complètement intéressante pour plus de la moitié des participants (56%) via Perrache (Bellecour (ou Part-Dieu) – Perrache – Gare d'Alaï (ou Gare d'Ecully). Il s'agit d'une piste d'alternative dont le potentiel est reconnu et qui mérite d'être étudiée pour plus d'1/3 des participants (38%). Seuls quelques participants (6%) ne la trouvent pas du tout intéressante.

Les principaux arguments qui jouent en sa faveur sont son tracé similaire au projet de métro, sa desserte du 5^{ème} arrondissement et de la gare Perrache, en plus de Bellecour et Part-Dieu.

PISTE 1
Tramway en partie en tunnel
Bellecour (ou Part-Dieu) – Perrache - Gare d'Alaï (ou gare Ecully Demi-Lune)



Une piste intéressante ?



PRINCIPAUX AVANTAGES IDENTIFIES

Le tracé de cette piste d'alternative est apprécié des participants qui soulignent la **qualité de la desserte des quartiers enclavés, du Plateau et du secteur Centre**, permettant un **bon maillage** par rapport au projet de métro. Dans cette perspective, la **connexion possible au Tram-Train de l'Ouest Lyonnais** à la Gare d'Alaï est perçue comme pertinente.

Les participants reconnaissent le temps de réalisation intéressant et **l'intérêt de l'infrastructure « en partie de tunnel »** pour le **gain d'espace public** qu'il permet aux endroits où la voirie est contrainte et la **limitation des travaux souterrains** les plus lourds (comme dans le cas du métro). Les bâtis historiques du 5^{ème} arrondissement pourraient s'en voir préservés.

PRINCIPAUX INCONVENIENTS IDENTIFIES

Le **coût du tunnelier** apparaît important au regard de la courte longueur de la section concernée.

La **non-desserte de Champvert** est déplorée par certains participants.

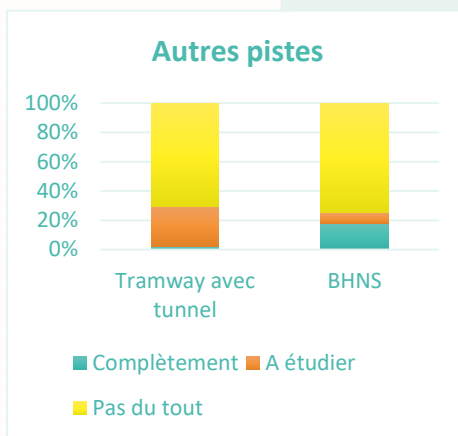
Le **temps de trajet** et la **bonne capacité du mode tramway** sont également perçus comme de véritables atouts de cette piste d'alternative, susceptibles de favoriser le **report modal**.

- LE TEMPS DE PARCOURS ET LA BONNE DESSERTE DU 5^{EME} : 2 CRITERES DISCRIMINANTS

La **variante en BHNS** propose une performance qui n'apparaît pas suffisante au regard des enjeux. Elle ne permettra pas un report modal important et questionne sa réalisation au regard de voiries contraintes. La piste d'alternative est **rejetée par une large majorité** des participants notamment du fait de **temps de parcours trop importants**. Seule une minorité considère qu'elle reste encore à étudier, pour contrer sa **faible capacité de voyageurs** en la multipliant par exemple.

La **variante Bellecour (ou Part-Dieu) – Gare Ecullly (ou Gare d'Alai)** n'est pas comprise : les participants trouvent « aberrant » de ne pas desservir Point du Jour, Ménival et St Irénée, mais aussi Perrache. Elle est **largement rejetée par les 3/4 des participants** et devrait être réétudiée pour 1/4 des participants.

A propos des deux tunnels, les participants se questionnent sur l'absence de différence de coût entre les deux projets (malgré des longueurs différentes) et s'il est possible de réduire la longueur du tunnel.



- D'AUTRES IDEES D'ALTERNATIVES A EXPLORER

Les participants ont également identifié des pistes d'alternatives à explorer :

> **Des améliorations de la piste d'alternative « BHNS », largement rejetée**, en proposant 3 lignes de BHNS (2 sur le 5^{ème} arrondissement et 1 sur Sainte-Foy). D'autres suggèrent un BHNS sur le trajet Ménival – Gorge de Loup.

> **Des améliorations de la piste d'alternative « tramway en partie de tunnel » largement plébiscitée** en limitant à 1,5km de tunnel (uniquement jusqu'à La Favorite) en particulier pour réduire son coût.

> **Des infrastructures spécifiques dans une visée d'intermodalité :**

- des jonctions avec les trams-trains de l'Ouest Lyonnais (ce qui implique de privilégier du matériel roulant compatible) ;
- des connexions avec les lignes de métro existantes (A à Perrache, B à Jean-Macé, D à Gorge de Loup (depuis Point du jour) ;
- une connexion à l'ancienne ligne du Chemin de Fer de Ouest Lyonnais (CFOL) de Bel-Air (Francheville) à Craponne dont la remise en service est souhaitée en vue d'assurer une continuité vers Grézieu-la-Varenne.

> **La prolongation de la ligne A vers le 5^{ème} arrondissement** pour répondre à l'enjeu prioritaire de desserte du Plateau



ELEMENTS DE CONCLUSION

Jean-Charles Kohlhaas salue les avancées permises par l'adoption d'une vision métropolitaine des projets à l'étude lors de l'atelier. Le défi de prendre du recul sur l'ensemble des lignes a été relevé par les participants. Il rappelle à cet effet que la démarche ne devrait pas favoriser une trop forte concurrence entre les territoires.

Au sujet du projet d'extension de la ligne A, il souligne une forte dynamique de développement sur cette partie du territoire qu'il faut bien entendu accompagner même si ce n'est pas nécessairement par un métro. Il faudra également prendre en compte le projet de la Région pour le CFEL pour être cohérent.

Au sujet du projet d'extension de la ligne B, il rappelle que l'enjeu est bien de multiplier les origines-destinations pour ouvrir à plusieurs connexions et ainsi multiplier les interactions possibles. Il souligne, par ailleurs, que toutes les alternatives viennent en solution à la problématique technique de passer sous Charpenne.

Au sujet du projet d'extension de la ligne D, il souligne que la piste d'alternative BHNS correspond à 30 000 voyages alors qu'un tramway en représente 70 000 par jour. L'intérêt majeur du projet de ligne centre-ouest est d'aller à Ecully.

En réponse à un participant qui met l'accent sur la dimension sociale des choix des modes lourds de transports (en insistant sur le cas de lieux à fortes densités où les habitants ont peu de moyens de se déplacer comme Montessuy à Caluire et la Ville Nouvelle à Rillieux) Jean-Charles Kohlhaas estime que le projet de métro D constitue un élément de réponse : l'intérêt du mode tramway, bien que moins plébiscité que le BHNS par les participants, est de requalifier entièrement l'espace public. Il s'agit non seulement d'améliorer la ville mais aussi la relation du citoyen à son espace de vie.

Au sujet de la ligne E, en réponse à un participant intéressé par l'impact archéologique du projet, Jean-Charles Kohlhaas rappelle que c'est en effet un élément à prendre en compte. Suivant les secteurs, le risque archéologique fluctue mais si cela arrive les projets peuvent être retardés.

En réponse à un autre participant qui demande si le métro E pourrait être couplé au TTOL, Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il ne croit pas au mixage des modes sur la même infrastructure, ne serait-ce que pour des raisons de compatibilité de matériel et pour l'organisation de l'exploitation.

Il souligne que le projet de métro E cherche en réalité à répondre à deux objectifs de natures différentes : la desserte du Plateau du 5^e arrondissement et la desserte de l'Ouest lyonnais élargi. Pour répondre réellement à chacun de ces deux objectifs, il faudrait plutôt leur apporter des réponses spécifiques plutôt que de les rassembler dans un même projet. Le métro E ne répondrait ainsi pas vraiment à l'objectif de desserte de l'Ouest lyonnais. Imaginer que les habitants de l'ouest vont prendre la voiture pour aller à Alaï paraît trop ambitieux. En revanche, le développement du tram-train de l'ouest de lyonnais est une bonne réponse pour la desserte de ce territoire.

