

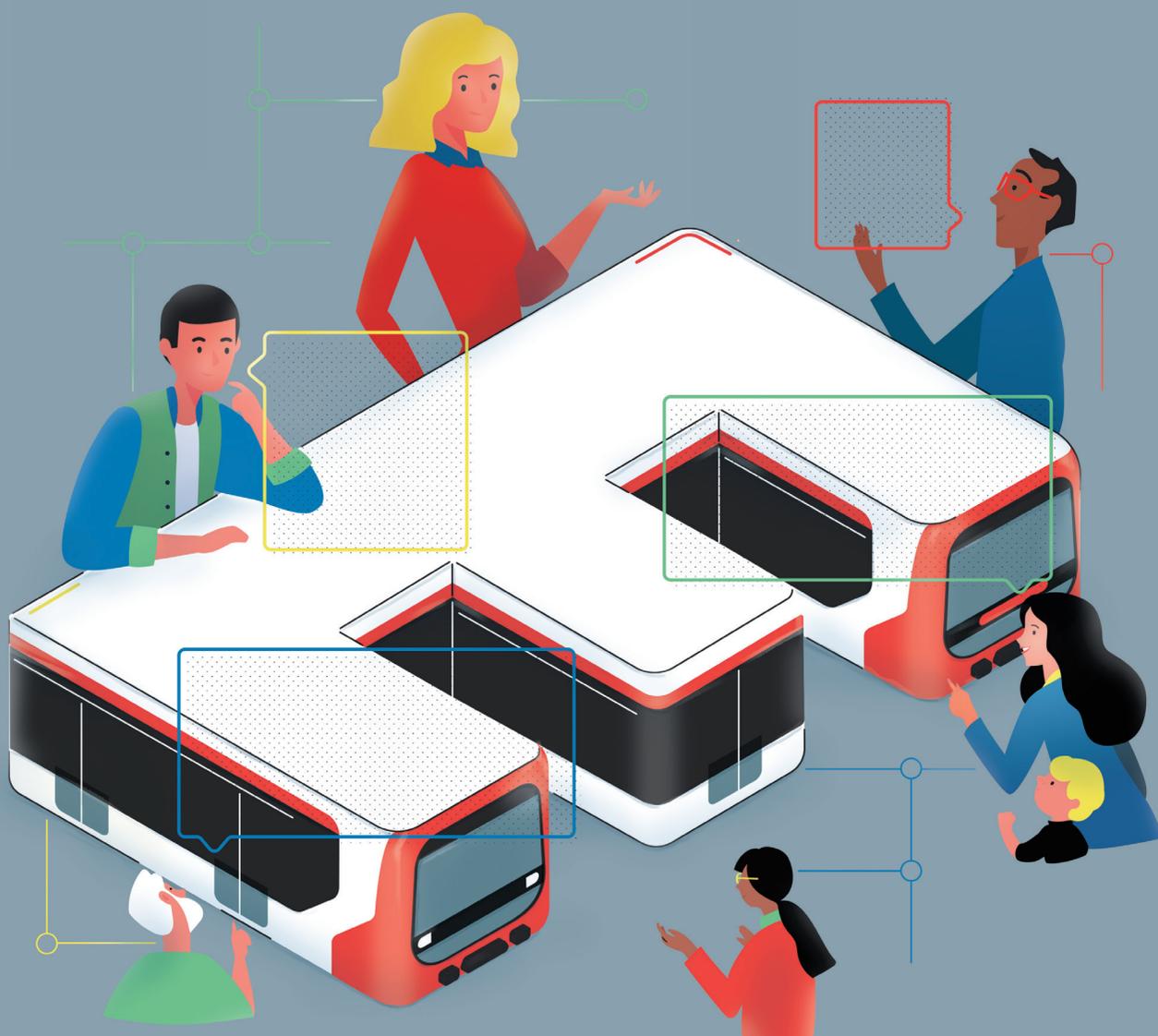
M E MÉTRO LIGNE E

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

Les enseignements du maître d'ouvrage

issus de la concertation préalable

Concertation préalable
du 4 mars au 6 mai 2019



SYTRAL

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

LA VILLE EN MOUVEMENT

Sommaire

P.4

Le projet de métro ligne E

- Maître d'ouvrage: le SYTRAL p.4
- Contexte p.4
- Carte d'implantation du projet p.5
- Principaux enjeux du projet vis-à-vis du territoire p.5
- Objectifs du projet p.6
- Principales caractéristiques p.6
- Coût estimatif p.6
- Calendrier prévisionnel de mise en service p.7

P.8

L'organisation de la concertation

- Préambule p.8
- Périmètre et cibles de la concertation p.8
- Publicité sur la concertation préalable: dispositifs d'annonce et relais d'information p.9
- Les dispositifs de la concertation p.15
- Évaluation des moyens p.25
- Bilan sur la participation p.26

P.28

L'analyse des observations exprimées

- Préambule p.28
- Une amélioration de la desserte attendue localement p.32
- Le métro perçu comme un mode adapté p.35
- Le choix des terminus, sujet au cœur du débat p.37
- Des conditions d'implantation de stations propres à chaque secteur p.43
- Le souhait d'une ligne accessible et inclusive p.50
- Des questionnements relatifs aux conditions de réalisation du projet p.56

Édito



Projetée à l'horizon 2030, la création de la nouvelle ligne de métro E dessine une nouvelle dynamique territoriale, permettant une nouvelle agrafe avec l'ouest de l'agglomération et nous conduit à construire ensemble la mobilité de demain.

Afin d'associer au mieux les citoyens à la conception de ce projet, le SYTRAL s'est attaché à mettre en place un dispositif d'information et de participation exemplaire. Cette concertation préalable fut pour nous d'une ampleur inédite, tant du point de vue du nombre de contributions que de la richesse des échanges. Nous remercions l'ensemble des participants pour leurs contributions !

Les contributions émises par chacun, en ligne ou lors des nombreuses rencontres, ont été analysées par les équipes du SYTRAL. Ce bilan nous permet d'en dresser une synthèse, sur la base de laquelle les élus du territoire pourront voter la poursuite des études complémentaires et définir, à terme, le tracé précis de cette ligne structurante.



Fouziya BOUZERDA
Présidente du SYTRAL



Le projet métro ligne E

Maître d'ouvrage: le SYTRAL

Le projet de création d'une nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise est porté par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL). Autorité organisatrice des transports de la Métropole de Lyon et du département du Rhône, **le SYTRAL a trois grandes missions :**

- **Développer les transports en commun du Rhône**, avec l'objectif de proposer la meilleure offre de transport pour les habitants du territoire.
- **Définir et mettre en œuvre la politique de gestion des réseaux de transport**, en veillant à apporter un service de qualité accessible au plus grand nombre.
- **Financer les réseaux de transport et inciter aux déplacements en transport en commun.**

Contexte

L'idée de desservir l'ouest de l'agglomération lyonnaise par un mode lourd est ancienne. Ce projet répond à une nécessité qui s'est renforcée au fil des décennies, du fait des évolutions démographiques et territoriales.

L'étude d'une liaison métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise a été inscrite au Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017-2030, feuille de route décrivant l'organisation des déplacements de personnes et des marchandises sur le territoire de compétence du SYTRAL et fixant les orientations, projets et actions de la politique de déplacements jusqu'en 2030.

En application de ces orientations, le SYTRAL a inscrit dans son Plan de mandat 2015-2020 des études portant sur l'opportunité et la faisabilité d'un transport en mode lourd reliant le secteur d'Alaï aux principaux points d'interconnexion du centre de l'agglomération.

Menées de novembre 2016 à janvier 2018, ces études ont porté sur quatre champs principaux :

- Les caractéristiques des quartiers desservis de manière à définir des tracés associés pertinents.
- La modélisation de la fréquentation de chaque tracé à l'horizon 2030, afin de sélectionner le mode de transport le plus adapté.
- Les caractéristiques et les impacts de l'insertion des tracés et des stations.
- Les coûts et les délais estimés.

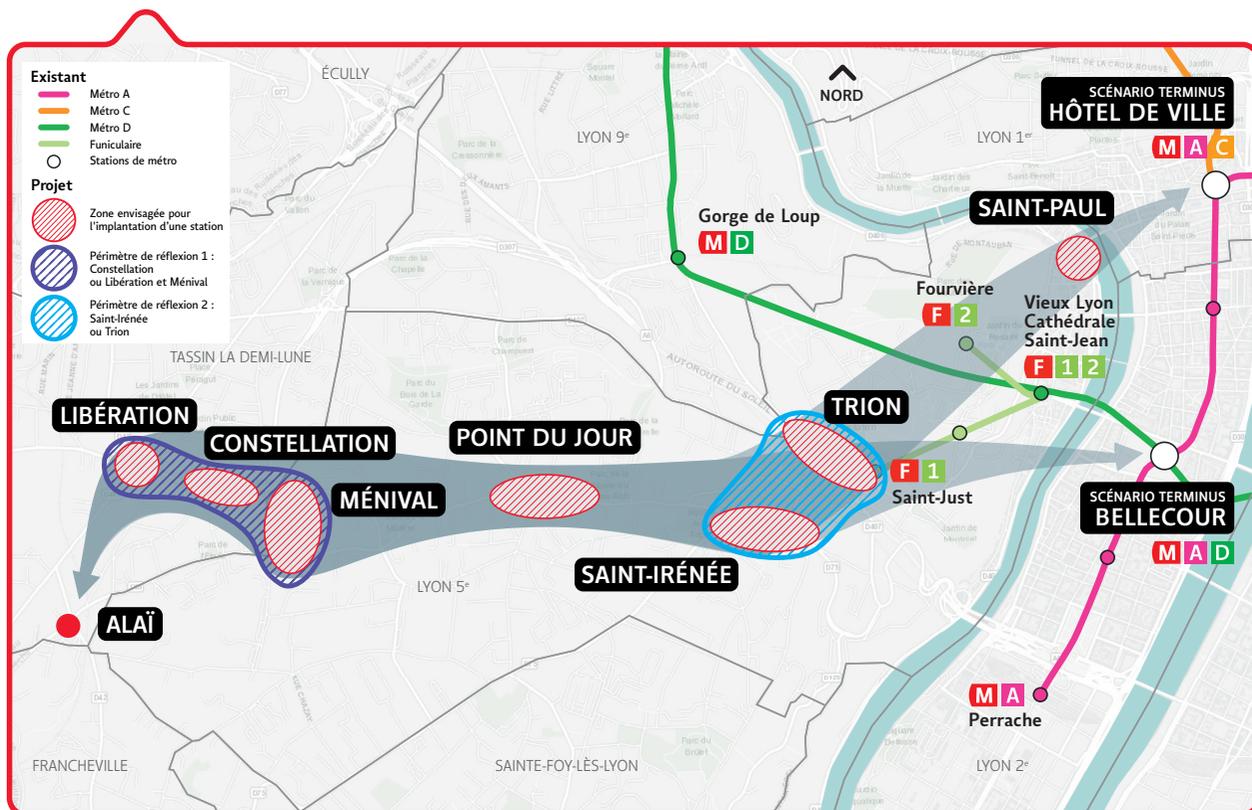
Douze scénarios ont été étudiés et comparés au cours des études de faisabilité, autour de cinq terminus différents et de quatre typologies de lignes.

Ont émergé deux variantes de tracé, parmi les douze scénarios analysés et comparés à travers une analyse multicritère :

- Un scénario Alaï - Hôtel de Ville.
- Un scénario Alaï - Bellecour.

La conduite des études préliminaires sur les deux variantes retenues à l'issue de l'étude de faisabilité et la saisine de la Commission nationale du débat public ont été approuvées à l'unanimité par le Comité syndical le 3 avril 2018.

Carte d'implantation du projet métro ligne E



Principaux enjeux du projet vis-à-vis du territoire

L'ouest de l'agglomération lyonnaise est un secteur en pleine évolution, à la fois économique et démographique, dont le métro ligne E vise à accompagner efficacement le développement, en termes de mobilité et de qualité du cadre de vie. Le secteur de l'ouest lyonnais a connu ces dernières années une croissance démographique significative : sa population a augmenté de 8% entre 2010 et 2015 et les projections de développement résidentiel y sont élevées.

De plus, le pôle économique Ouest est aujourd'hui le 3^e site économique de

l'agglomération en importance et les bassins de vie de ce secteur concentrent 100 000 emplois.

Ce secteur est aujourd'hui confronté à plusieurs problématiques de mobilité et de déplacement :

- **L'éloignement entre lieux d'emploi et d'habitat :** plus de 168 000 personnes se rendent chaque jour dans le centre de l'agglomération lyonnaise, la moitié venant de l'extérieur de la Métropole.
- **L'usage prépondérant de la voiture,** qui représente près de 60% des déplacements dans l'ouest de l'agglomération, contre 25% pour l'ensemble Lyon-Villeurbanne, générant de nombreuses nuisances (pollution, bruits...).

• **L'encombrement et l'enclavement du secteur**: la desserte en modes lourds du secteur est limitée à la halte ferroviaire d'Alaï du tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) et au funiculaire à Fourvière et à Saint-Just, de plus l'étalement des voiries n'a pas permis de développer de sites propres efficaces pour les bus, dont la performance est affectée par les embouteillages fréquents.

Objectifs du projet

Dans ce contexte, le métro ligne E répond à quatre principaux objectifs:

- **Renforcer la desserte en transport en commun** depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise, avec des temps de parcours divisés par plus de 2 aux heures de pointe.
- **Diminuer la part modale de la voiture individuelle** et le trafic automobile au bénéfice des transports collectifs et améliorer ainsi la qualité de l'air.
- **Améliorer le cadre de vie** des habitants et usagers, en leur offrant une mobilité adaptée et des espaces de vie apaisés.
- **Accompagner l'évolution territoriale** des secteurs desservis.

L'ambition du SYTRAL est d'apporter une solution de mobilité durable qui favorise le report modal et le maillage des territoires.

Principales caractéristiques

Le projet de tracé s'étend du secteur d'Alaï à Tassin-la-Demi-Lune, en limite de Francheville, jusqu'au centre de Lyon. Deux scénarios font l'objet des études préliminaires:

- Alaï – Bellecour
- Alaï – Saint-Paul – Hôtel de Ville

Le SYTRAL comptait sur la concertation préalable pour l'éclairer sur les attentes du public sur ces tracés.

La nouvelle ligne de métro E vise à relier entre eux, et avec la Presqu'île de Lyon, les centres de vie identifiés sur son tracé, de l'ouest vers l'est: Alaï, Libération/Constellation/Ménival, Point du Jour, Saint-Irénée/Trion. L'implantation des stations est à affiner dans deux zones:

- Un choix entre l'implantation d'une station à Constellation, ou de deux stations, une à Libération et une à Ménival.
- Un choix entre l'implantation d'une station à Saint-Irénée ou d'une station à Trion.

5 à 7 stations seront créées en fonction du tracé, le long de 6 km de ligne nouvelle.

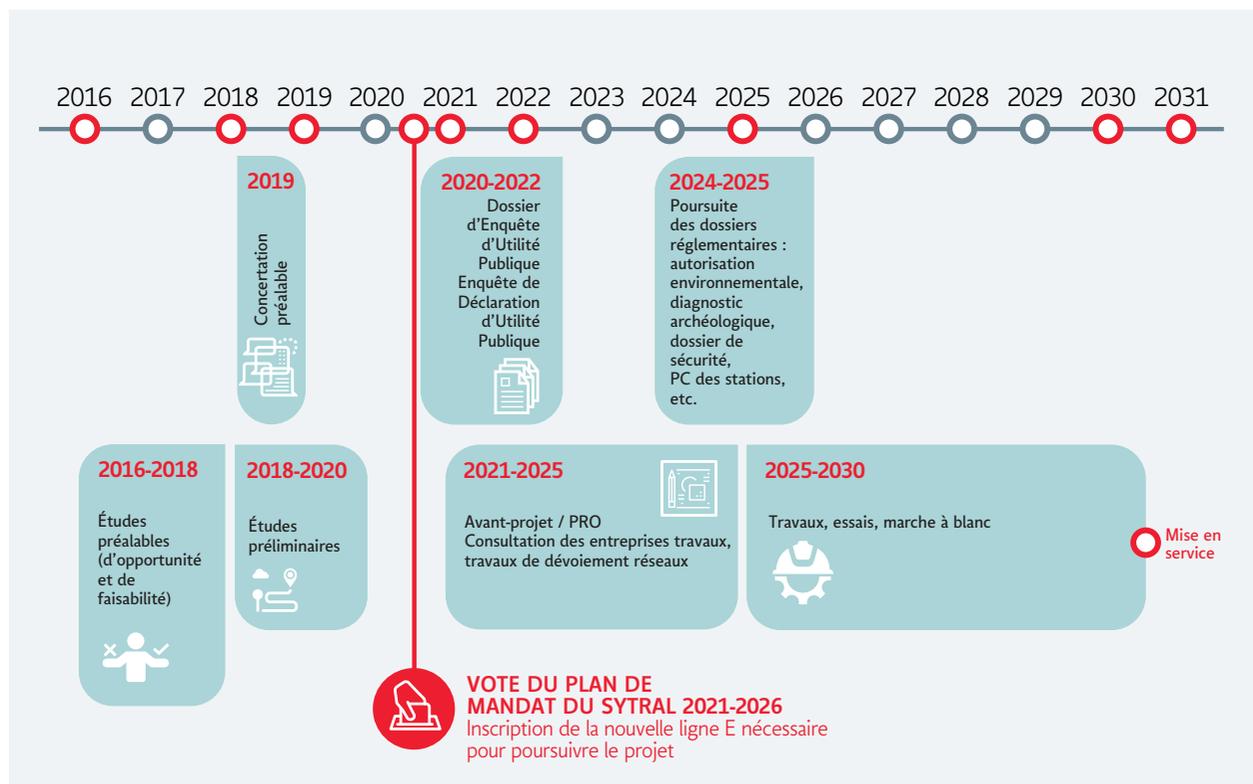
Coût estimatif

Le coût total du projet est estimé entre 1 et 1,2 milliard d'euros, dont 500 millions d'euros sur le Plan de Mandat 2021-2026 et entre 500 et 700 millions d'euros sur le Plan de Mandat 2027-2032. Ces éléments seront affinés et consolidés dans l'année 2019 pendant les études préliminaires, qui seront étayées par des campagnes de reconnaissances géotechniques, permettant de mieux connaître le sous-sol.

Calendrier prévisionnel de mise en service

Le projet de métro ligne E s'inscrit dans une temporalité longue. Avant sa mise en service, plusieurs grandes étapes rythment son calendrier, permettant de déterminer sa faisabilité, de valider sa poursuite et de l'affiner afin qu'il réponde aux enjeux identifiés pour l'horizon 2030.

Suite à cette phase de concertation préalable, le SYTRAL va délibérer sur les suites données au projet. Le cas échéant, après l'adoption de son Plan de Mandat 2021-2026, le projet se poursuivra et se succéderont alors différentes phases dans la perspective d'une mise en service à l'horizon 2030, avec notamment : l'enquête publique prévue au printemps 2021, les études jusqu'en 2023, les travaux, essais et marche à blanc de 2024 à l'horizon 2030.



L'organisation de la concertation préalable

Préambule

Dates clés de la concertation préalable:

- **3 avril 2018**: approbation par le Comité syndical du SYTRAL de la saisine de la Commission nationale du débat public.
- **11 juillet 2018**: saisine de la CNDP par le SYTRAL.
- **18 juillet 2018**: décision de la CNDP de l'organisation d'une concertation préalable et désignation de M. Jean-Claude Ruyschaert et M. Lucien Briand comme garants.
- **6 février 2019**: définition par la CNDP des modalités, du calendrier et du dossier de la concertation préalable.
- **4 mars – 6 mai 2019**: déroulement de la concertation préalable.
- **5 juin 2019**: présentation du bilan de la concertation préalable à la CNDP par les garants M. Jean-Claude Ruyschaert et M. Lucien Briand.

Périmètre et cibles de la concertation

L'ensemble du projet a été soumis à concertation et le maître d'ouvrage a proposé que **trois thématiques** soient tout particulièrement enrichies par le public:

- Le choix du tracé.
- Les zones d'implantation des stations.
- L'accessibilité aux stations.

Si le périmètre de la concertation se concentrait naturellement autour des secteurs directement concernés par le projet – Lyon, Tassin-la-Demi-Lune et Francheville – la concertation s'adressait à tous et à tout le territoire de l'agglomération lyonnaise.

Six lieux d'information et d'expression permanents ont été définis:

- La mairie de Francheville.
- La mairie de Tassin-la-Demi-Lune.
- La mairie de Lyon 5^e.
- La Direction des déplacements urbains de la Ville de Lyon.
- L'Hôtel de la Métropole.
- Le siège du SYTRAL.

Publicité sur la concertation préalable : dispositifs d'annonce et relais d'information

Dispositif d'annonce légale : l'avis de concertation préalable du public

Affichage réglementaire

Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les six lieux d'information et d'expression permanents, pendant toute la durée de la concertation.

Annonces presse légales

Cet avis a par ailleurs été publié dans quatre journaux, 15 jours avant l'ouverture de la concertation préalable: Le Progrès, Tout Lyon, Les Échos et La Croix.

Au cours de la concertation, une nouvelle annonce presse légale a été publiée dans les quatre même journaux, pour annoncer la réunion de clôture.



Conférence de presse et annonces presse

Dans le cadre du lancement de la concertation préalable, **une conférence de presse a été organisée** par le SYTRAL le 4 mars 2019, en amont de la réunion publique d'ouverture. Elle a réuni 10 journalistes de médias régionaux et de la presse spécialisée.

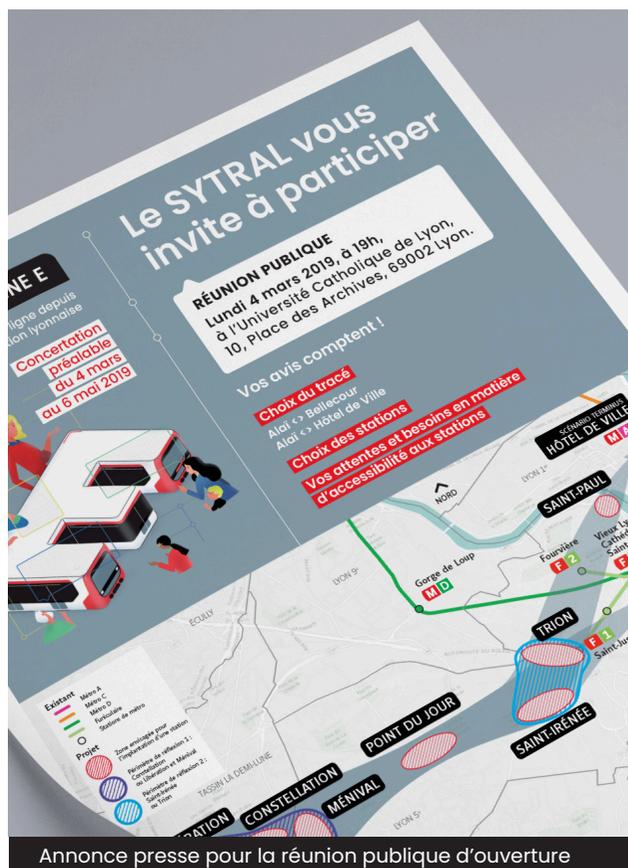
Par ailleurs, **des annonces presse** ont été **publiées dans deux quotidiens gratuits** – 20 Minutes et CNews – invitant les lecteurs à participer et à prendre part à la réunion publique d'ouverture de la concertation organisée le 4 mars 2019.

Des annonces ont également été publiées dans les deux mêmes quotidiens dans le cadre de la clôture de la concertation, et **un communiqué de presse** a été diffusé par le maître d'ouvrage, pour inviter le public à participer à la réunion publique de clôture organisée le 29 avril 2019.

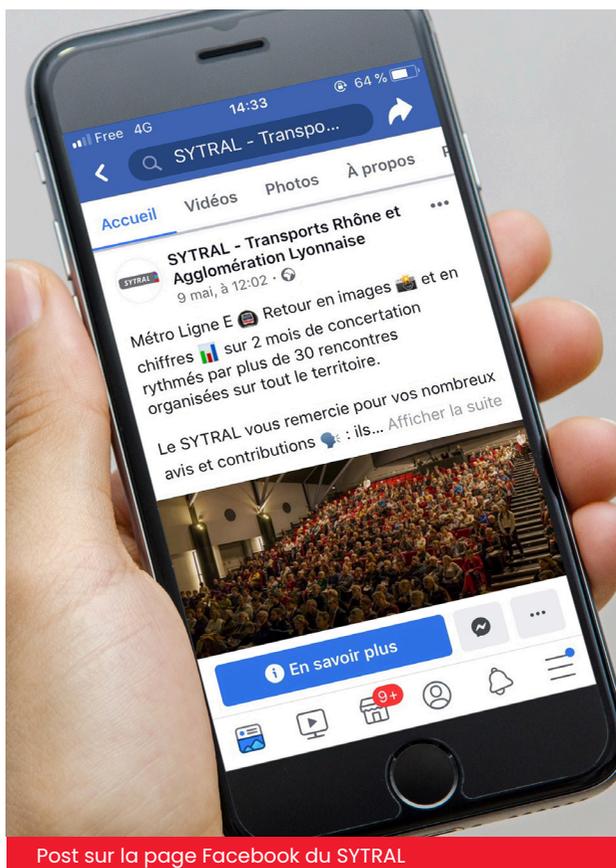
Réseaux sociaux et sites internet du SYTRAL

Afin de garantir la mobilisation et la contribution des participants, **des actualités** concernant le projet et la concertation préalable ont été publiées sur le site internet du SYTRAL, ainsi que dans son magazine d'actualités en ligne, Mobiles.

Par ailleurs, le SYTRAL a publié **des posts Twitter, Facebook et LinkedIn** tout au long de la concertation, pour annoncer les différentes rencontres et rendre compte de l'avancée de la concertation et de ses grandes étapes.



Annonce presse pour la réunion publique d'ouverture



Post sur la page Facebook du SYTRAL



Panneau lumineux à Tassin-la-Demi-Lune

Les relais d'information

Les mairies des secteurs d'implantation du projet ont été des relais d'information sur la concertation préalable.

Des encarts sont parus dans les magazines municipaux de Francheville, Tassin-la-Demi-Lune et Lyon, annonçant les réunions publiques et ateliers cartographiques organisés dans chacune de ces villes.

Des messages annonçant les réunions publiques ont été affichées sur **les panneaux lumineux** de plusieurs communes situées sur le tracé du métro E.

Par ailleurs, l'ensemble des mairies des secteurs d'implantation du projet, ainsi que la Métropole de Lyon, ont publié des actualités liées à la concertation sur **leur site internet**, ainsi que sur **les réseaux sociaux**.

D'autres communes de l'ouest lyonnais, non directement concernées par le projet, ont également relayé les informations relatives au projet et à la concertation, particulièrement sur leur site internet. C'était notamment le cas des communes de Craponne, Brindas et Saint-Genis-les-Ollières.

Les Comités d'Intérêt Local (CIL) et les conseils de quartier des secteurs d'implantation du projet ont également été des relais d'information, sur lequel le maître d'ouvrage s'est appuyé pour faire connaître le dispositif de concertation et inviter les habitants à participer.

Dans le cadre des rencontres de proximité, **les lieux d'accueil des rencontres ont relayé des informations sur la concertation** auprès de leur personnel, de leur public, et de leurs visiteurs, comme par exemple le centre de loisir Aquavert, le Centre Médico-Chirurgical de Réadaptation des Massues, ou encore la Résidence universitaire André Allix.

L'affichage d'annonce de la concertation

Un large dispositif d'affichage a été déployé sur le territoire, dans le cadre du lancement de la concertation, puis dans le cadre de sa clôture.

- Affichage sur le réseau TCL:
 - **1638 affiches A4 annonçant la réunion publique d'ouverture** de la concertation ont été installées dans le réseau de bus et métro TCL, au cours de la concertation.
 - **10 000 affiches crochets** ont été déployées sur le réseau de bus de l'agglomération lyonnaise.
 - **50 affiches A1** ont été mises en place dans le métro lyonnais.

Ces affiches indiquaient les dates de la concertation et l'adresse de la plateforme participative en ligne pour s'informer et participer.

Par ailleurs, **dans le cadre de la clôture de la concertation, 1638 affiches A4 et 85 affiches A1** annonçant la réunion de clôture, ont été installées sur l'ensemble du réseau TCL au cours du mois d'avril 2019.



- 1 • Affiche A4 installée à l'entrée de l'Hôpital des Massues, Lyon
- 2 • Affiche A4 installée dans un panneau d'informations, station de métro Place Jean Jaurès
- 3 • Affiches crochets mises en place dans un bus du réseau TCL





Écran iTCL diffusant une vidéo sur la concertation préalable, dans un tramway

• **Des vidéos ont été diffusées sur les écrans iTCL** du réseau. Quatre vidéos différentes ont été diffusées :

- l'une annonçant les dates de la concertation et la date de la réunion publique d'ouverture ;
- l'une annonçant les dates des réunions publiques de proximité ;
- l'une appelant à découvrir le projet de métro ligne E et à participer en ligne sur le site internet de la concertation ;
- l'une annonçant la réunion de clôture de la concertation.

• **Affichage sur le réseau Cars du Rhône :**

Le réseau Cars du Rhône, également piloté par le SYTRAL, s'est également fait le relais de l'information sur la concertation :

- une information relative à la concertation a été mise en ligne sur le site www.carsdurhone.fr
- des affiches A4 ont été déployées sur les lignes 2Ex, 142, 116 et 147 du réseau des Cars du Rhône.

• **Affichage dans les communes :**

- **140 affiches A4** annonçant les dates de la concertation ont été mises à disposition de la Métropole de Lyon, du Service des déplacements urbains de la Ville de Lyon, et des mairies d'arrondissement, de Tassin-la-Demi-Lune et de Francheville.
- **95 affiches A3** annonçant les dates de la concertation ont par ailleurs été diffusées à la Métropole et à la Ville de Lyon.
- **30 affiches A3** annonçant le programme des réunions publiques et ateliers organisés dans le secteur Constellation/Libération/Ménival ont été affichées dans la mairie et dans différents lieux publics de Tassin-la-Demi-Lune.
- **30 affiches A3 et 16 affiches sucettes**, annonçant le programme des réunions publiques et ateliers organisés dans le secteur Alai, ont été affichées dans la mairie, dans les abribus et dans différents lieux publics de Francheville.
- **25 affiches A3** annonçant le programme des réunions publiques et ateliers organisés dans les secteurs Point du Jour et Trion/Saint-Irénée ont été affichées dans la mairie et dans différents lieux publics de Lyon 5^e.

Des affiches annonçant la réunion de clôture de la concertation ont été remises en format numérique aux communes, pour un affichage en mairie et dans les lieux publics.



Affiche sucette installée à Francheville

Les flyers d'information

Les flyers d'annonce de la concertation

30 200 tracts d'annonce de la concertation ont été diffusés sur le territoire à travers un boîtage sur l'ensemble des secteurs traversés par le tracé du métro ligne E.

Adaptés à chacun des secteurs concernés, ces tracts contenaient les dates et lieux des réunions publiques de proximité, ainsi que des ateliers cartographiques.

L'agenda de la concertation

Un flyer présentant l'agenda de l'ensemble des réunions publiques et des ateliers organisés au cours de la concertation préalable était remis aux participants lors de chacune des rencontres organisées. Il a été imprimé en 1 150 exemplaires.

L'agenda des rencontres de proximité

Un flyer présentant l'agenda de l'ensemble des rencontres de proximité a également été mis en ligne sur la plateforme dédiée au projet, diffusé sur chacun des secteurs concernés et relayé sur les réseaux sociaux.



Agenda des rencontres de proximité





Synthèse du dossier de concertation

Les dispositifs de la concertation

Plusieurs outils et moyens ont été mis à la disposition de tous pour veiller à la bonne diffusion des informations, faciliter l'expression du plus grand nombre et assurer la diversité des avis.

Le dispositif de présentation du projet

Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation relatif au projet de métro ligne E, ainsi que sa synthèse, ont été mis à disposition du public :

- dans les six lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation ;
- à la médiathèque de Tassin-la-Demi-Lune ;
- à chacune des rencontres et réunions organisées dans le cadre de la concertation ;
- sur la plateforme participative en ligne dédiée au projet, où il pouvait être téléchargé.

Document riche et détaillé, comptant 124 pages, le dossier de concertation présente en détails le projet : ses fondements, ses objectifs, ses composantes, ses effets attendus, la concertation préalable mise en place dans ce cadre.

Il a été imprimé en 2 000 exemplaires.

Sa synthèse résume le projet en 24 pages. Tout comme le dossier de concertation, ce support d'information doit permettre au public de comprendre le projet de nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise.

Ce document a été diffusé à plus de 5 300 exemplaires sur le territoire.



Le dépliant d'information

Un dépliant d'information a été réalisé, présentant en quelques points et chiffres clés les principales caractéristiques du projet et de la concertation. Il a été diffusé sur le territoire de l'agglomération à travers une distribution en boîte-aux-lettres, une mise à disposition lors des rencontres de la concertation ainsi que dans les six lieux d'expression et d'information permanents. Il a été imprimé à près de 68 700 exemplaires.

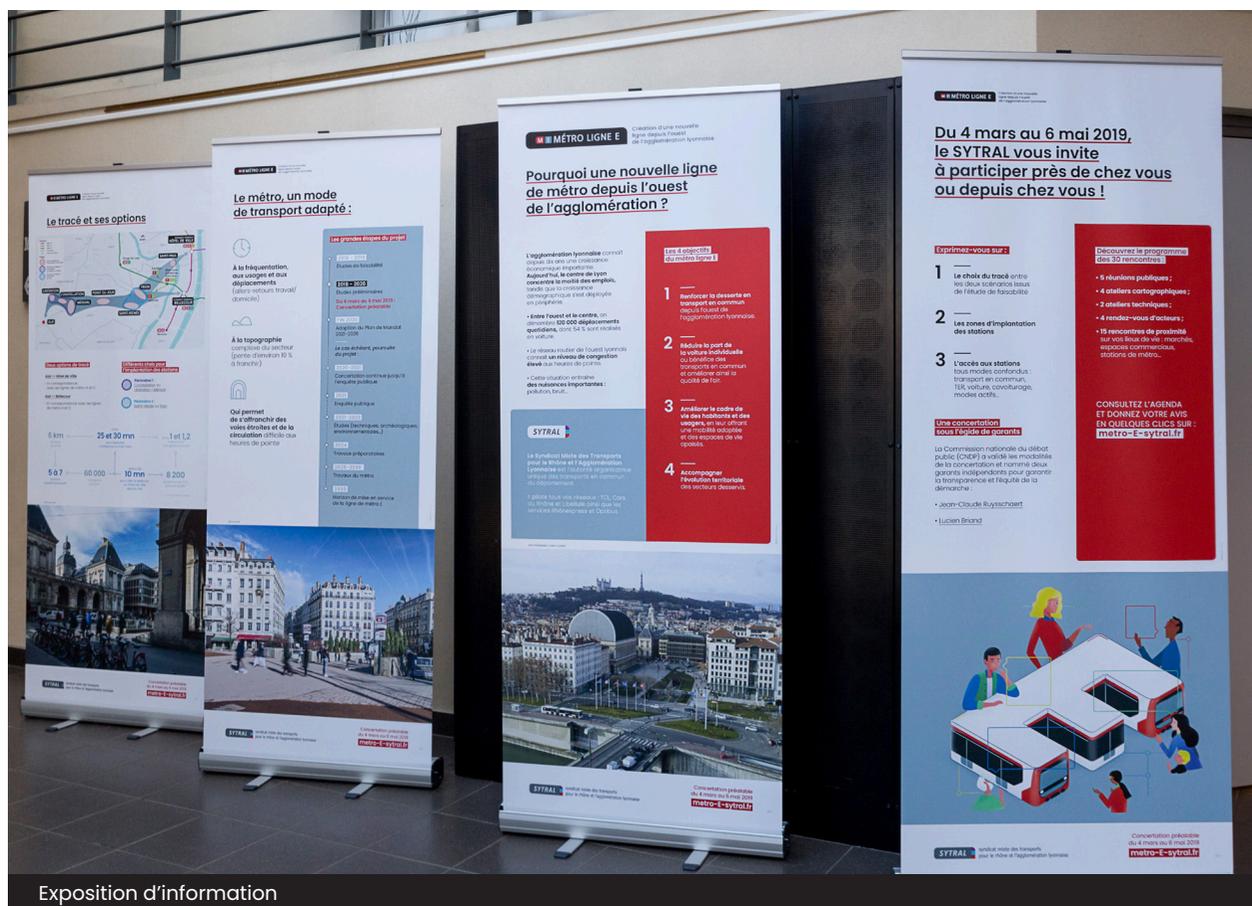


Dépliant d'information

L'exposition

Une exposition a été mise en place dans 7 lieux de proximité: mairies de Lyon 5^e, Tassin-la-Demi-Lune et Francheville, Direction des déplacements urbains de la Ville de Lyon, Hôtel de la Métropole, siège du SYTRAL et médiathèque de Tassin-la-Demi-Lune.

À travers **4 panneaux**, elle permettait de découvrir le contexte du projet, ses principaux objectifs et ses principales composantes, ses grandes étapes, ainsi que les modalités de la concertation préalable.



Exposition d'information



Des vidéos pédagogiques

Quatre vidéos en motion-design ont été conçues et diffusées au cours de la concertation :

- **Une vidéo sur la concertation** préalable relative au projet, annonçant son lancement et présentant les événements organisés sur le territoire pour permettre à chacun de venir s'informer et participer.
- **Une vidéo sur le projet**, destinée à présenter son contexte, ses principaux objectifs, ainsi que ses principales caractéristiques, en particulier les scénarios de tracé et les stations envisagés.
- **Une vidéo sur le choix du métro** pour la création de la ligne, présentant les critères et atouts qui ont guidé le choix de ce mode parmi l'ensemble des solutions étudiées au cours des études de faisabilité.
- **Une vidéo sur le calendrier du métro ligne E**, présentant les différentes étapes qui vont se succéder de la fin de la concertation préalable à 2030, horizon de la mise en service.

Par ailleurs, quatre participants au panel ont été interviewés et ont livré leur témoignage sur leurs habitudes de mobilité et les difficultés rencontrées dans leurs déplacements en transport en commun. Ces témoignages sont documentés dans une vidéo accessible sur la plateforme en ligne, sur la chaîne Youtube du SYTRAL, et diffusée au cours de plusieurs événements de la concertation.

Enfin, **une vidéo rétrospective**, revenant sur l'ensemble de la concertation, a été diffusée lors de la réunion de clôture du 29 avril, puis mise en ligne à la fin de la concertation sur la chaîne Youtube du SYTRAL ainsi que sur la plateforme participative.



Réunion publique d'ouverture

Le dispositif de participation

Pour participer, donner son avis et poser des questions, différentes solutions étaient proposées.

33 événements organisés sur le territoire

Les réunions publiques :

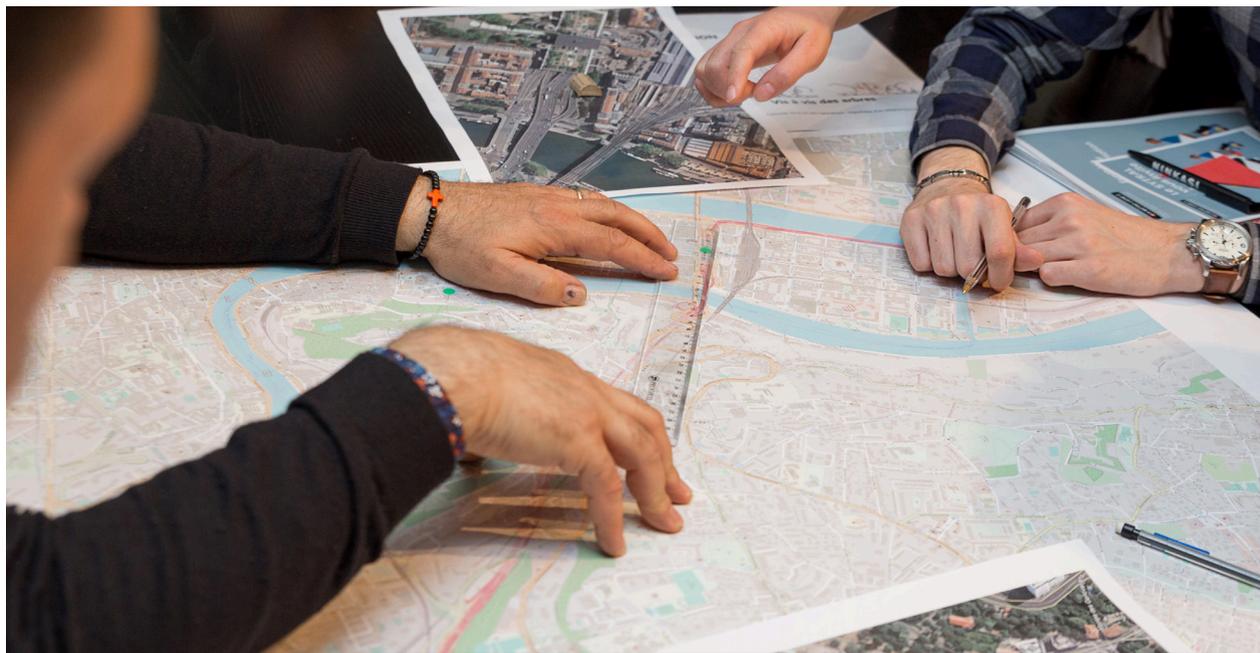
Cinq réunions publiques ouvertes à tous ont été organisées au cours de la concertation :

- Réunion publique d'ouverture, le 4 mars à 19h à l'Université catholique de Lyon, qui a réuni 275 participants.
- Réunion publique à Lyon, le 6 mars à 19h, qui a réuni 250 participants.
- Réunion publique à Francheville, le 14 mars à 19h, qui a réuni 290 participants.
- Réunion publique à Tassin-La-Demi-Lune, le 19 mars à 19h, qui a réuni 470 participants.
- Réunion de clôture, le 29 avril à 19h à l'Université catholique de Lyon, qui a réuni 275 participants.

Ces réunions publiques étaient organisées afin que le public puisse découvrir le projet, partager ses questions et observations. Chacune a été diffusée en live, sur la page Facebook du SYTRAL. Les vidéos des réunions publiques ont ensuite été mises en ligne sur la plateforme dédiée au projet.

Pendant ces réunions, **différents moyens étaient mis à disposition** pour capter les contributions du public et enrichir les échanges :

- **Beekast**, outil numérique permettant de transmettre en direct ses questions et observations. Durant les 5 réunions publiques, 322 avis et questions ont été recueillis via Beekast.
- **Des temps de questions/réponses** et de prise de parole du public dans la salle. Au total, 43 avis et questions ont été recueillis durant les temps d'échanges de ces 5 réunions.
- **Les questionnaires de la concertation**, que les participants étaient invités à remplir et déposer dans une urne prévue à cet effet, à la fin des réunions.



Atelier Dimensionnement et choix du mode - 11 avril 2019

Les ateliers cartographiques :

Quatre ateliers cartographiques, ouverts sur inscription, ont été organisés sur les différents secteurs du projet :

- Atelier cartographique sur **le secteur Libération/Constellation/Ménival**, organisé le 26 mars 2019, à Tassin-la-Demi-Lune. Il a réuni 39 participants.
- Atelier cartographique sur **le secteur Point du jour**, organisé le 28 mars 2019, à Lyon 5^e. Il a réuni 49 participants.
- Atelier cartographique sur **le secteur Alai**, organisé le 2 avril 2019, à Francheville. Il a réuni 44 participants.
- Atelier cartographique sur le **secteur Trion/Saint-Irénée**, organisé le 10 avril 2019, à Lyon. Il a réuni 36 participants.

L'objectif de ces ateliers était de permettre à chacun de contribuer directement au projet, à travers un temps d'échange et de partage réunissant les équipes du SYTRAL et des experts (architectes, urbanistes, spécialistes des transports). Les participants étaient en particulier invités à réfléchir et exprimer leurs attentes sur trois éléments clés du projet : les options de tracé, l'implantation des stations sur le secteur et l'accès aux stations tous modes confondus.

Les ateliers techniques :

Deux ateliers techniques ont été organisés :

- Un atelier technique « **Modélisation et fréquentation** », le 4 avril 2019, au SYTRAL, auquel 30 personnes ont participé.
- Un atelier technique « **Dimensionnement et choix du mode** », le 11 avril 2019, au SYTRAL, auquel 28 personnes ont participé.

Ouverts sur inscription, ils étaient destinés à approfondir certains sujets et à découvrir les aspects les plus techniques qui ont conduit au projet de métro ligne E.



Les rendez-vous d'acteurs :

Quatre rendez-vous ont été organisés pendant la concertation préalable avec des acteurs ciblés, invités par le SYTRAL à partager leur réflexions sur des thématiques très spécifiques, nécessitant des expertises particulières :

- Rendez-vous d'acteurs **Accessibilité et Handicap**, organisé le 4 avril 2019, au SYTRAL. Il a réuni 22 représentants et membres d'associations œuvrant à la défense des intérêts des personnes en situation de handicap.
- Rendez-vous d'acteurs **Mobilité et Intermodalité**, organisé le 9 avril, au SYTRAL. Il a réuni 20 participants, représentants de fédérations et d'associations d'usagers des transports, de cyclistes, ou encore de piétons.

- Rendez-vous d'acteurs **Développement Économique**, organisé le 16 avril 2019, au SYTRAL. Il a réuni 12 participants, acteurs économiques du territoire et notamment des représentants de plusieurs entreprises générant un nombre important d'emplois sur le territoire (Sanofi, Campus numérique, HOLIDAY INN...), des acteurs des collectivités, de la Métropole, ou encore de la CCI de la Métropole.

- Rendez-vous d'acteurs **Innovation**, organisé le 18 avril 2019, à la Tour Oxygène, espace 574 SNCF Réseau. Il a réuni 24 participants parmi lesquels des experts techniques, architectes, membres de bureau d'études, représentants des territoires, mais aussi des industriels.



1 • Atelier cartographique sur le secteur Trion/Saint-Irénée - 10 avril 2019

2 • Rendez-vous d'acteurs Accessibilité et Handicap - 4 avril 2019



3 • Atelier cartographique sur le secteur Point du Jour - 28 mars 2019

4 • Rendez-vous d'acteurs Innovation - 18 avril 2019



Les rencontres de proximité :

À travers **18 rencontres de proximité**, le SYTRAL est venu à la rencontre des habitants et usagers sur leurs lieux de vie du quotidien, où il a installé son stand itinérant pour permettre à chacun de mieux comprendre le projet et d'y contribuer. Lors de ces rencontres, les participants ont pu découvrir le projet en échangeant avec les équipes présentes et en consultant la documentation mise à disposition (dossier de concertation, synthèse du dossier, dépliant du projet, vidéo de présentation du projet), mais aussi partager leurs idées et soumettre des contributions en remplissant le questionnaire de la concertation.



Rencontre de proximité - Hôtel de Ville



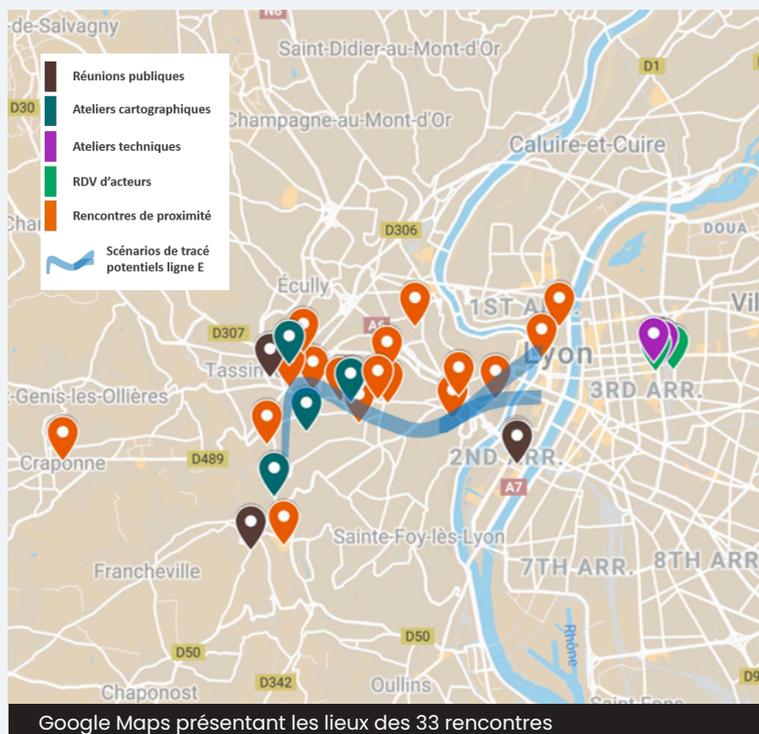
Rencontre de proximité - Marché de Craponne



	Lieu de la rencontre	Date de la rencontre	Nombre de personnes rencontrées
1	Marché de Brindas	22 mars 2019	Environ 70 personnes
2	Marché de Craponne	23 mars 2019	Environ 500 personnes
3	Bibliothèque du Point du jour, Lyon 5°	23 mars 2019	Environ 90 personnes
4	Marché place Docteur Schweitzer, Lyon 5°	24 mars 2019	Environ 350 personnes
5	Lycée Edouard Branly, Lyon 5°	25 mars 2019	Environ 300 personnes
6	Centre commercial Le Phare, Tassin-la-Demi-Lune	27 mars 2019	Environ 100 personnes
7	Hypermarché Carrefour, Francheville	28 mars 2019	Environ 200 personnes
8	Marché de Tassin-la-Demi-Lune	29 mars 2019	Environ 300 personnes
9	Station de métro Gorge de Loup	29 mars 2019	Environ 200 personnes
10	Marché des Anges, Lyon 5°	30 mars 2019	Environ 150 personnes
11	Centre Médico-Chirurgical de Réadaptation des Massues, Lyon 5°	3 avril 2019	Environ 150 personnes
12	Aquavert, Francheville	3 avril 2019	Environ 80 personnes
13	Marché place Bénédicte Teissier, Lyon 5°	5 avril 2019	Environ 300 personnes
14	Supermarché Auchan, Tassin-la-Demi-Lune	5 avril 2019	Environ 175 personnes
15	Station de métro Hôtel de Ville	6 avril 2019	Environ 150 personnes
16	Marché Saint-Antoine/Célestins, Lyon 2°	7 avril 2019	Environ 250 personnes
17	Lycée Public de Saint-Just, Lyon 5°	8 avril 2019	Environ 250 personnes
18	Résidence universitaire André Allix (Crous), Lyon 5°	8 avril 2019	Environ 50 personnes



Les **33 rencontres organisées** dans le cadre de la concertation ont permis de toucher l'ensemble du périmètre de la concertation et même au-delà, comme en témoigne la carte de localisation des lieux de rencontres :

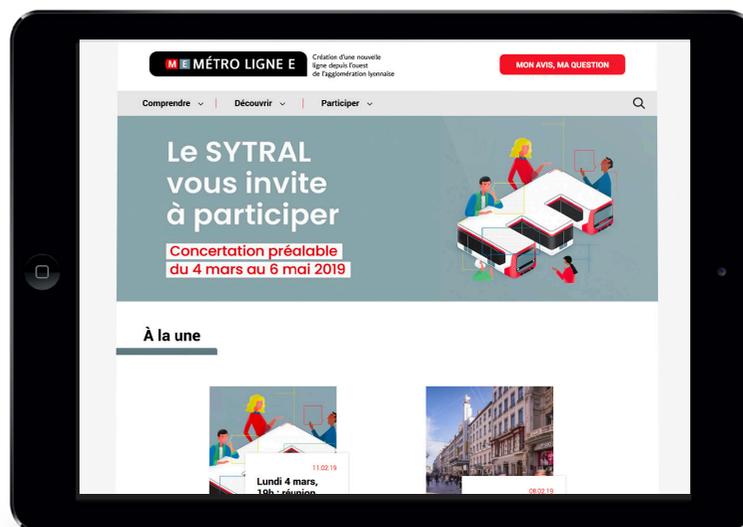


Les outils et supports de participation

La plateforme participative en ligne :

La première plateforme participative en ligne du SYTRAL a été mise en place dans le cadre de la concertation préalable : www.metro-E-sytral.fr.

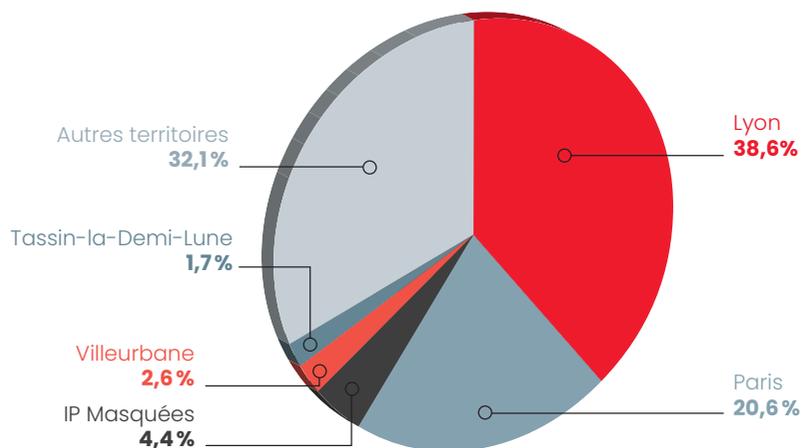
Cette plateforme permettait en quelques clics de découvrir le projet, de consulter l'agenda de la concertation, mais aussi de poser des questions et recevoir des réponses, de déposer des avis, ainsi que de remplir en ligne le questionnaire de la concertation. Au cours de la concertation **1 083 avis** ont été déposés et **135 questions** ont été posées sur la plateforme participative.



Sur l'ensemble de la période de concertation préalable, **la plateforme a totalisé 53 436 utilisateurs uniques**, parmi lesquels :

- 4.3% se sont rendus plusieurs fois sur le site, soit 2 298.
- 95.7% n'ont visité qu'une seule fois le site, soit 51 138.

Origines géographiques des visites de la plateforme



Les registres :

Des registres papiers permettant à tous de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet, étaient disponibles dans les mairies de la zone d'implantation du projet, dans les locaux de la Métropole de Lyon, dans ceux du SYTRAL, ainsi qu'au Service des déplacements urbains de la Ville de Lyon.

18 avis ont été déposés dans l'ensemble de ces registres.

Le questionnaire de la concertation :

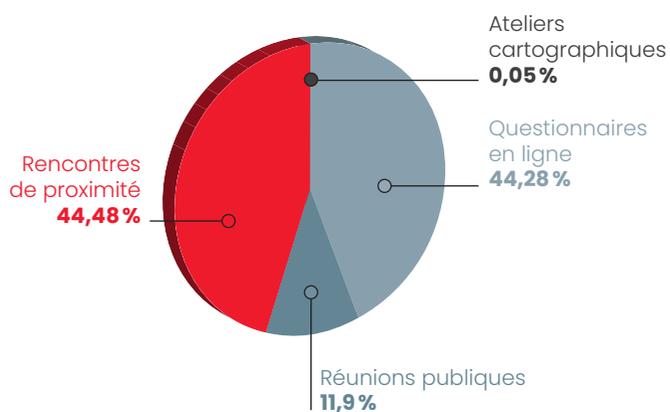
Un questionnaire pouvait être complété par les participants tout au long de la concertation, aussi bien au format papier lors des rencontres de la concertation, qu'en ligne, depuis chez soi, sur la plateforme participative.

Composé de plusieurs questions à choix multiples, il a permis de recueillir des contributions sur les habitudes de déplacement des participants, sur les raisons qui les pousseront ou non à utiliser le métro ligne E, sur leurs attentes pour la nouvelle ligne de métro, ainsi que sur le scénario de terminus privilégié entre Bellecour et Hôtel de Ville. Il permettait par ailleurs aux participants de formuler des remarques et suggestions.

Au cours des 2 mois de concertation préalable, **4 006 questionnaires** ont été complétés, à la fois lors des événements de la concertation et en ligne, sur la plateforme participative.

- Près de la moitié de ces questionnaires a été recueillie au cours des 18 rencontres de proximité, organisées sur les lieux de vie du quotidien : 1 781 questionnaires.
- Presque autant ont été remplis en ligne : 1 773 questionnaires.
- Les réunions publiques ont aussi permis d'en recueillir 448.

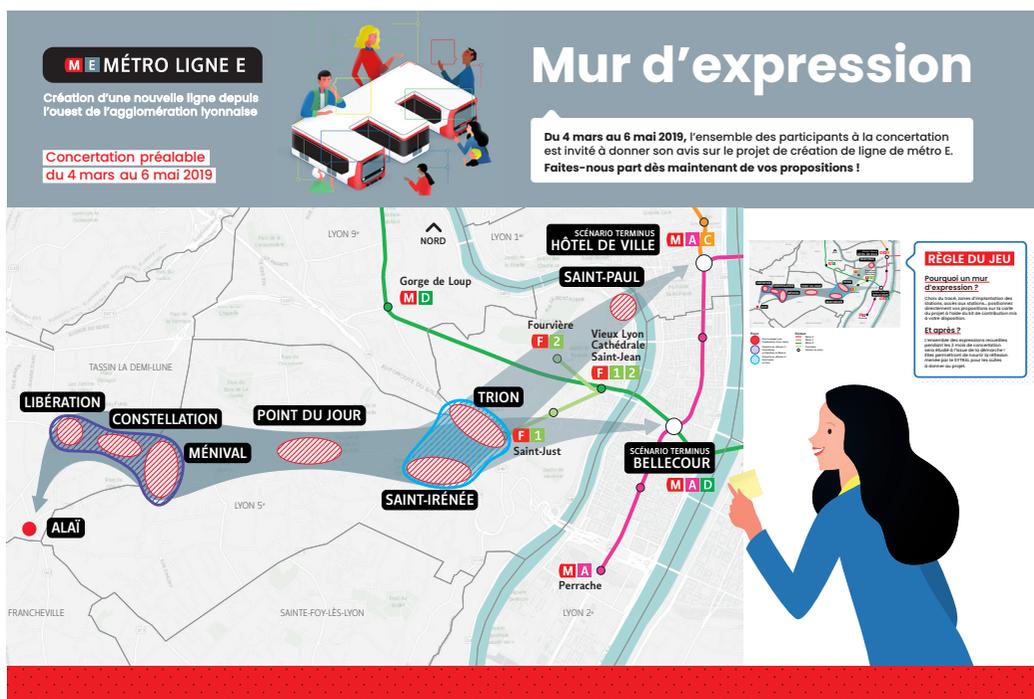
Répartition des questionnaires par modalité de recueil



Le mur d'expression :

Un mur d'expression – ou mur à idées – était installé à chacune des réunions publiques, ainsi qu'aux différents ateliers et rendez-vous d'acteurs. Cette grande toile présentant la carte du projet au format XXL permettait

aux participants de rédiger un avis sur un post-it et de le déposer sur un endroit précis du tracé. Durant toute la concertation, **78 avis ont été déposés sur le mur d'expression.**



Évaluation des moyens

Les rencontres de la concertation

En tout, ce sont 33 événements qui ont été organisés au cours des 9 semaines de concertation préalable.

Ces événements ont mobilisé **des moyens humains importants**, parmi lesquels :

- Les équipes du SYTRAL.
- Les équipes de l'assistant à maîtrise d'ouvrage, Algoé.
- Les équipes du maître d'œuvre des études préliminaires, Egis Rail.
- Les équipes de l'assistant à maîtrise d'ouvrage en communication et concertation, Sennse.
- Les équipes de l'assistant à maîtrise d'ouvrage Architecture, le groupement Gautier Conquet.
- Les équipes des partenaires du SYTRAL : Keolis et UrbanLyon.

Ainsi :

- Chacun des quatre ateliers cartographiques a mobilisé 2 animateurs, 7 à 8 co-animateurs, 3 à 5 experts, soit entre 12 et 15 personnes.
- 5 à 8 animateurs étaient présents en moyenne à chacune des 18 rencontres de proximité.
- Les rendez-vous d'acteurs ont mobilisé jusqu'à 11 intervenants et animateurs.
- Les ateliers techniques ont pour leur part chacun mobilisé un animateur, 3 co-animateurs et 4 à 6 experts.

La concertation se voulait accessible : **des interprètes en langue des signes** étaient présents lors des réunions publiques, ainsi que lors des ateliers et rendez-vous d'acteurs auxquels ont participé des personnes malentendantes.

Les outils de la concertation

Les outils d'annonce et d'information sur la concertation préalable ont été fabriqués en plus de 110 000 exemplaires au total.

Ces outils ont été diffusés par des moyens variés : boitage, affichage dans le réseau de transport et dans les lieux publics, diffusion lors des rencontres de la concertation, ou encore mise à disposition dans les mairies de la zone d'implantation du projet, à la Métropole et au SYTRAL.

Ces différents modes de diffusion de l'information ont permis un bon maillage territorial et les quantités de production des outils déployés dans le cadre des dispositifs de la concertation tendent à indiquer que :

- La concertation a bénéficié d'un bon niveau de publicité.
- Le public a bénéficié d'un bon niveau d'information sur la concertation.

Quelques chiffres clés

Plus de **60 000** dépliants d'information diffusée sur le territoire

Plus de **13 600** affiches

31 350 flyers

2 000 dossiers de concertation

5 365 synthèses

7 expositions

Bilan sur la participation

Une large participation peut être constatée de la part du public, qui a contribué à travers les différentes rencontres organisées au cours des deux mois de concertation, ainsi que via les différents outils contributifs mis en œuvre par le SYTRAL. **Le grand public a été ainsi très réceptif aux modalités mises en œuvre.**

Des rencontres suivies par un large public

L'ensemble des événements organisés dans le cadre de la concertation préalable a réuni plus de **5 500 participants** :

- 1 560 personnes ont participé aux réunions publiques.
- 165 personnes ont participé aux ateliers cartographiques.
- 58 personnes ont participé aux ateliers techniques.
- 82 personnes ont participé aux rendez-vous d'acteurs.
- Environ 3 700 personnes ont été rencontrées lors des rencontres de proximité.

Un engagement fort des participants peut être constaté, avec de nombreux participants communs aux diverses rencontres organisées.

Un large public a été touché, notamment grâce aux rencontres de proximité organisées dans des lieux variés et aux rendez-vous d'acteurs invitant des acteurs ciblés à enrichir la réflexion : jeunes, population active, retraités et personnes âgées, acteurs économiques, représentants associatifs, personnes en situation de handicap.

Quelques chiffres clés

4 006 questionnaires complétés

1 157 avis inscrits dans les questionnaires papiers

1 083 avis et **135** questions déposés sur la plateforme en ligne

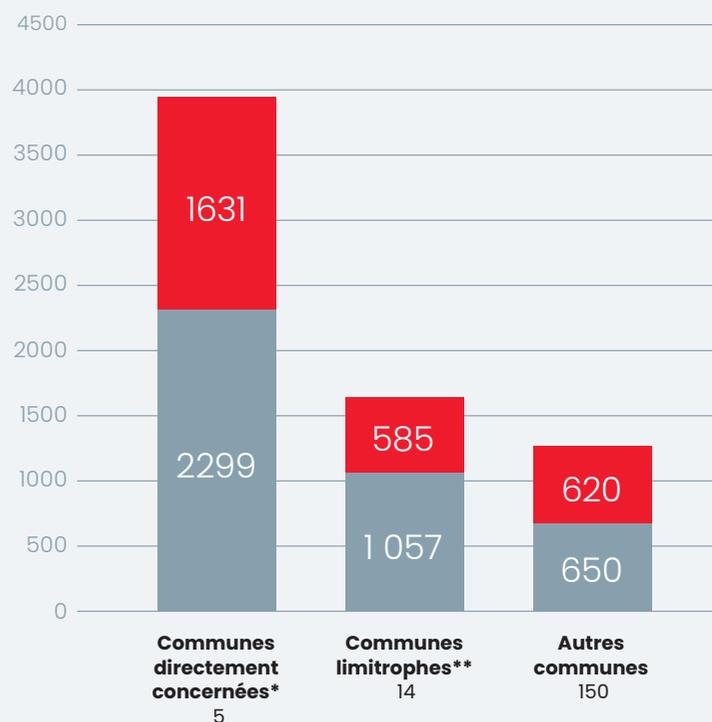
322 avis et questions sur Beekast au cours des réunions publiques

78 avis déposés sur le mur d'expression

D'un point de vue géographique, plus de **160 localisations différentes ont été renseignées par les contributeurs** ayant déposé un avis ou répondu à un questionnaire au cours de la concertation.

Sur les 6 842 contributions recueillies (avis et questionnaires cumulés), **57% proviennent de participants habitant la zone de projet** (1^{er}, 2^e, 5^e arrondissements de Lyon, Francheville et Tassin-la-Demi-Lune). Les autres contributeurs viennent majoritairement des localisations limitrophes de la zone de projet, ou d'autres communes de la Métropole de Lyon et de l'ouest lyonnais.

Contributions recueillies par typologie de communes



● Questionnaires

● Avis

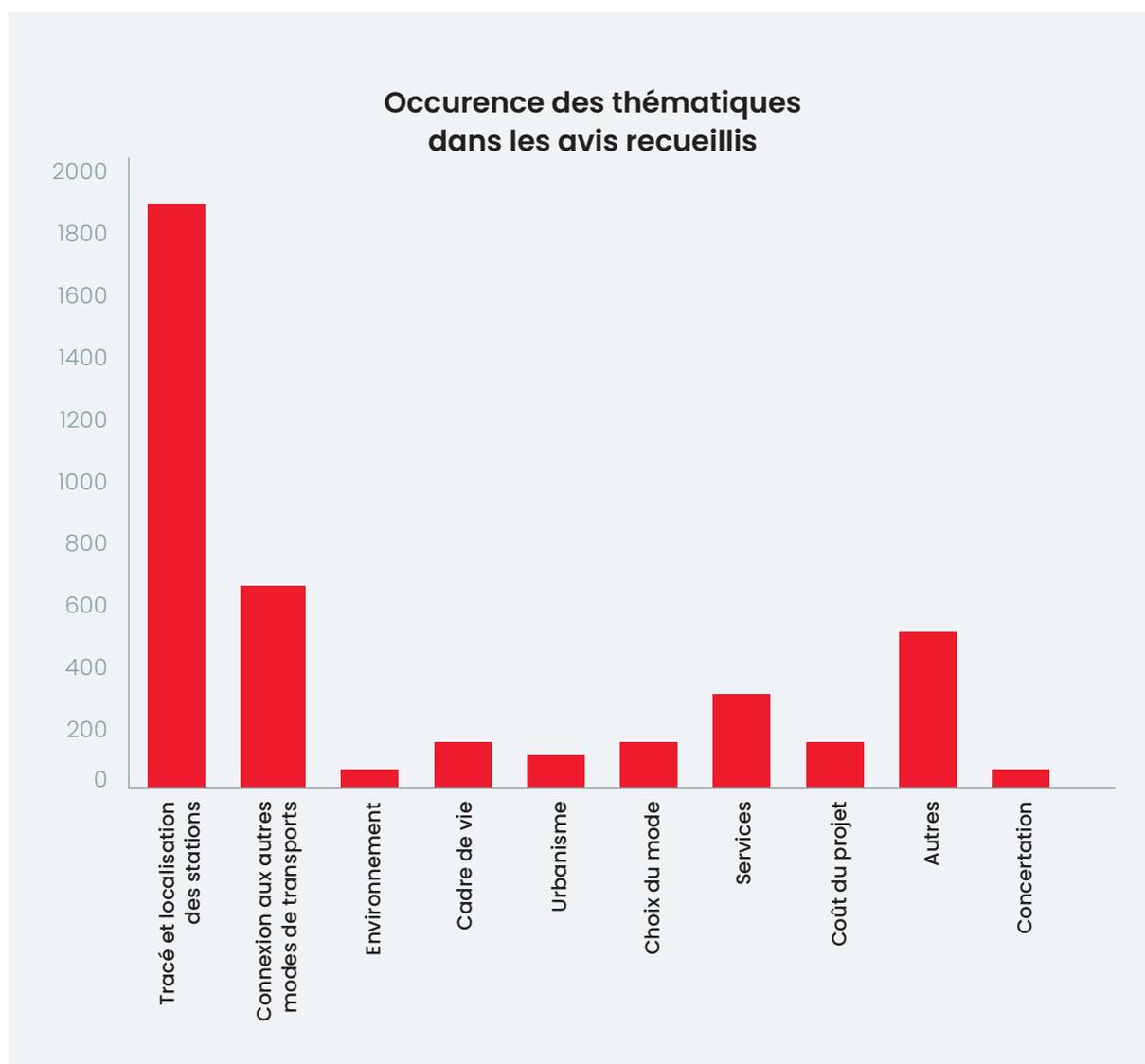
* Les communes directement concernées sont: 1^{er}, 2^e, 5^e arrondissements de Lyon, Francheville et Tassin-la-Demi-Lune

** Les 14 communes limitrophes de celles directement concernées sont: Brindas, Chaponost, Charbonnières-les-Bains, Craponne, les 3^e, 4^e, 6^e, 7^e, 9^e arrondissements de Lyon, Marcy-l'Étoile, Sainte-Consoce, Sainte-Foy-lès-Lyon et Saint-Genis-les-Ollières.

L'analyse des observations exprimées

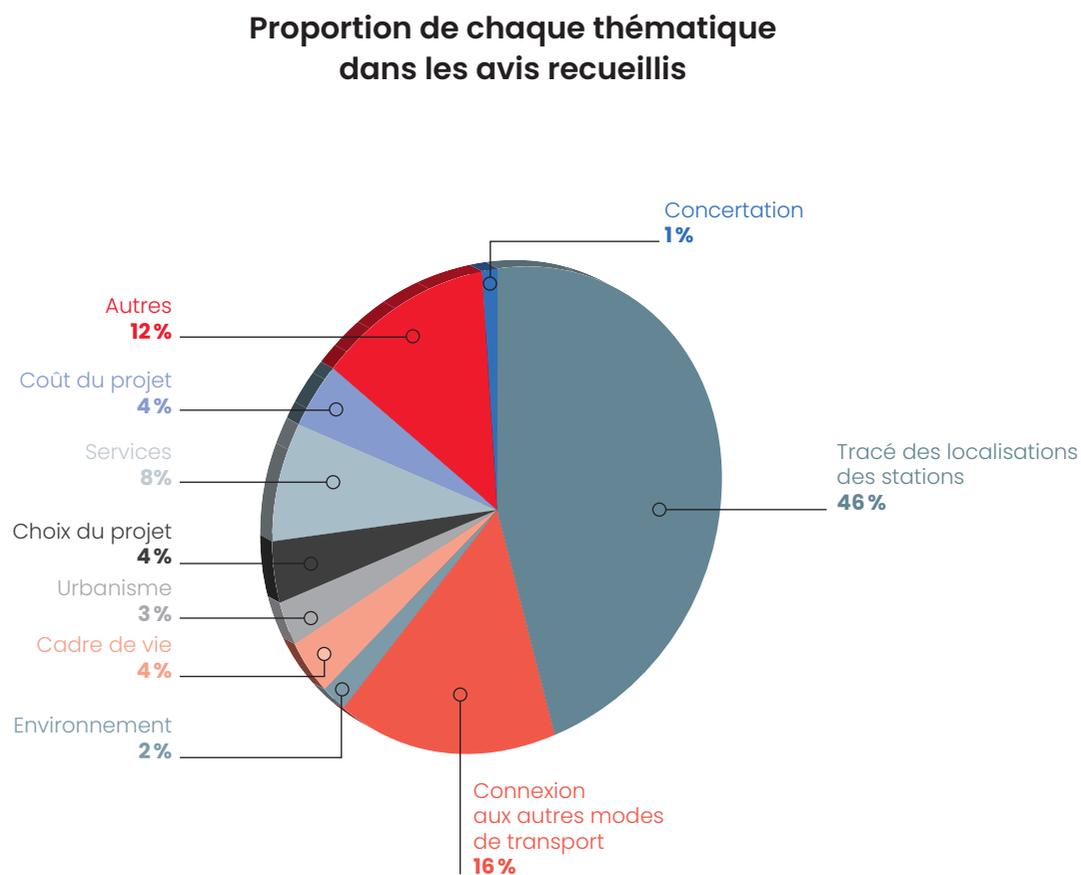
Préambule

Sur l'ensemble de la concertation préalable, 2 836 avis ont été recueillis, à travers: les avis en ligne, les questions en ligne, questionnaires papiers, les registres, le mur d'expression, les prises de paroles au cours des réunions publiques, ainsi que l'application Beekast.



Thématiques abordées dans les contributions

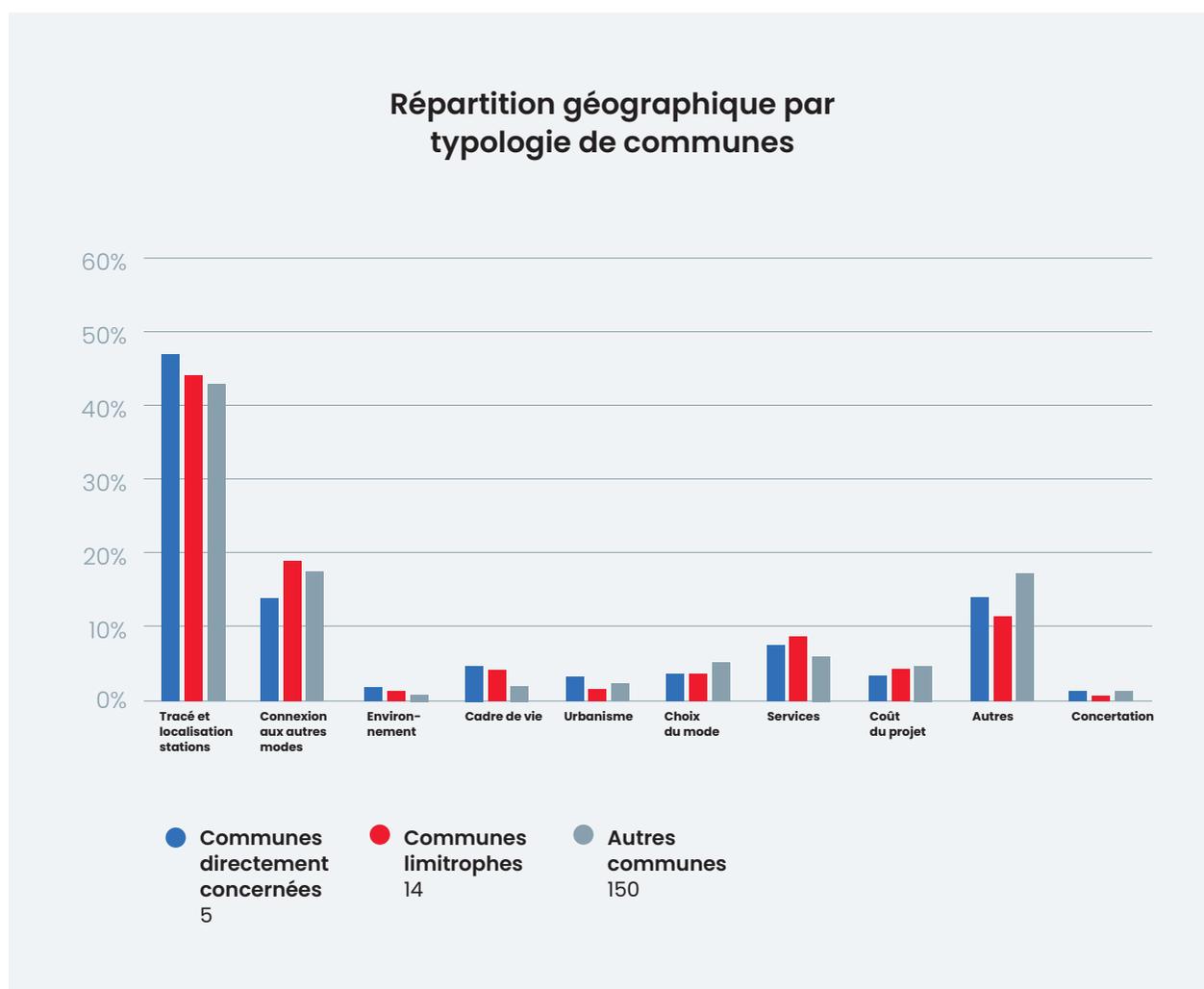
Dans chacun de ces avis, les contributeurs abordent en moyenne 1,4 thématiques, réparties de la façon suivante :



La thématique la plus abordée par les contributeurs est celle du tracé du métro ligne E et de la localisation des stations, avec 46% de l'ensemble des thématiques évoquées. La connexion du métro ligne E aux autres modes de transports apparaît également comme une préoccupation importante pour

les participants à la concertation, avec plus de 15% de l'ensemble des thématiques évoquées. Les thématiques proportionnellement les moins évoquées sont par ordre décroissant : Services, Cadre de vie, Choix du mode, Coût du projet, Urbanisme, Environnement et Concertation.

Thématiques abordées par typologie de communes

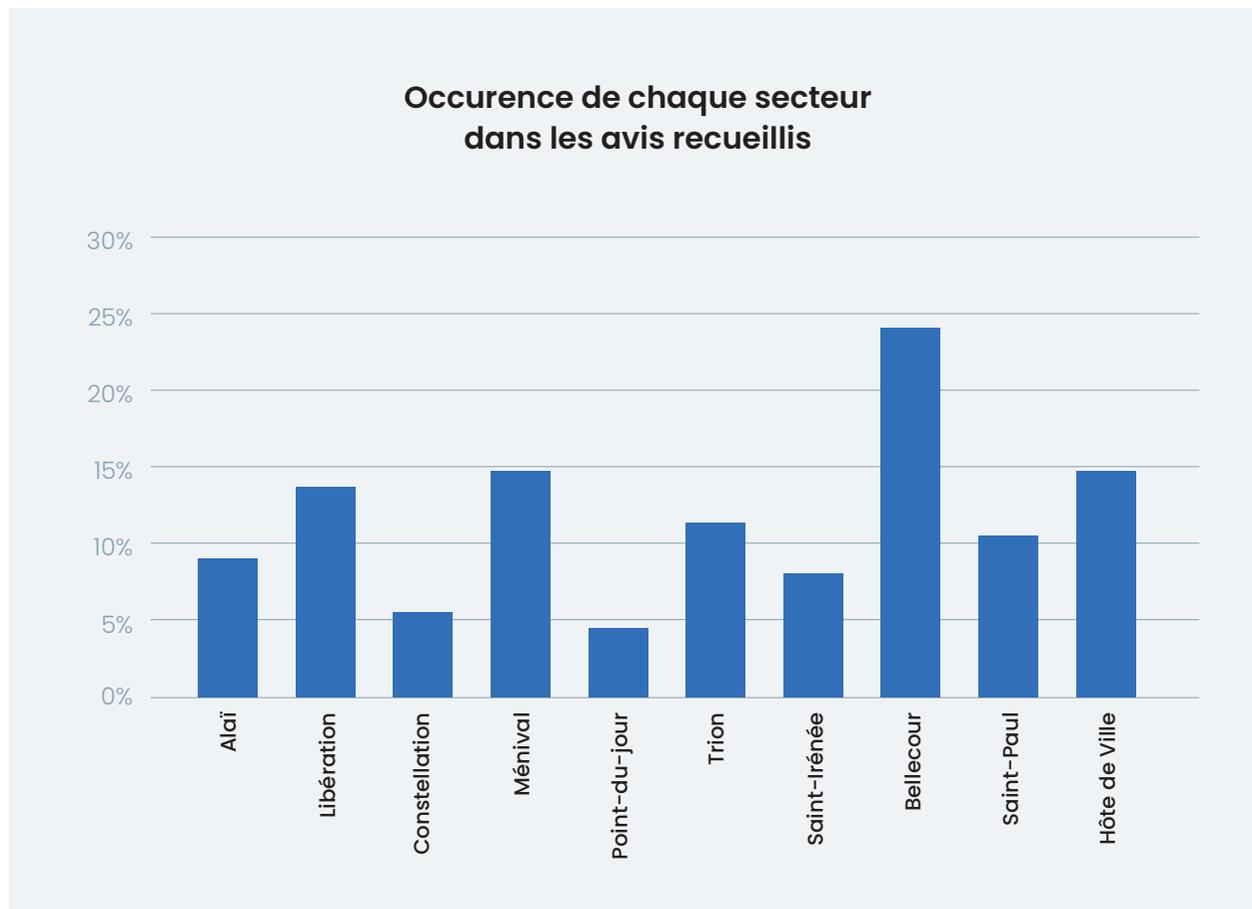


On observe une répartition géographique équilibrée sur chacune des thématiques entre les différentes typologies de communes. Les contributions relatives au tracé et à la localisation des stations représentent en moyenne entre 44% et 47% de l'ensemble des thématiques évoquées selon la typologie de commune. La connexion aux autres modes de transport est la seule thématique connaissant un écart notable à l'avantage des communes

n'étant pas directement situées sur la zone de projet témoignant ainsi de l'intérêt particulier porté à la desserte depuis et vers la nouvelle ligne. Plus généralement, cette répartition démontre que les participants se sont donc exprimés sur l'ensemble des sujets ouverts à la concertation quel que soit leur lieu de résidence communiqué.

Évocation des secteurs d'implantation des stations sur l'ensemble des 2 836 avis recueillis au cours

Sur l'ensemble des 2 836 avis recueillis au cours de la concertation, les participants sont nombreux à évoquer les secteurs d'implantation des stations, sous différents aspects et en lien avec différentes thématiques.



Parmi les secteurs d'implantation des stations soumis à concertation, les plus évoqués sont les deux options de terminus envisagées – Bellecour et Hôtel de Ville – qui sont à elles deux évoquées dans 40 % des avis recueillis.

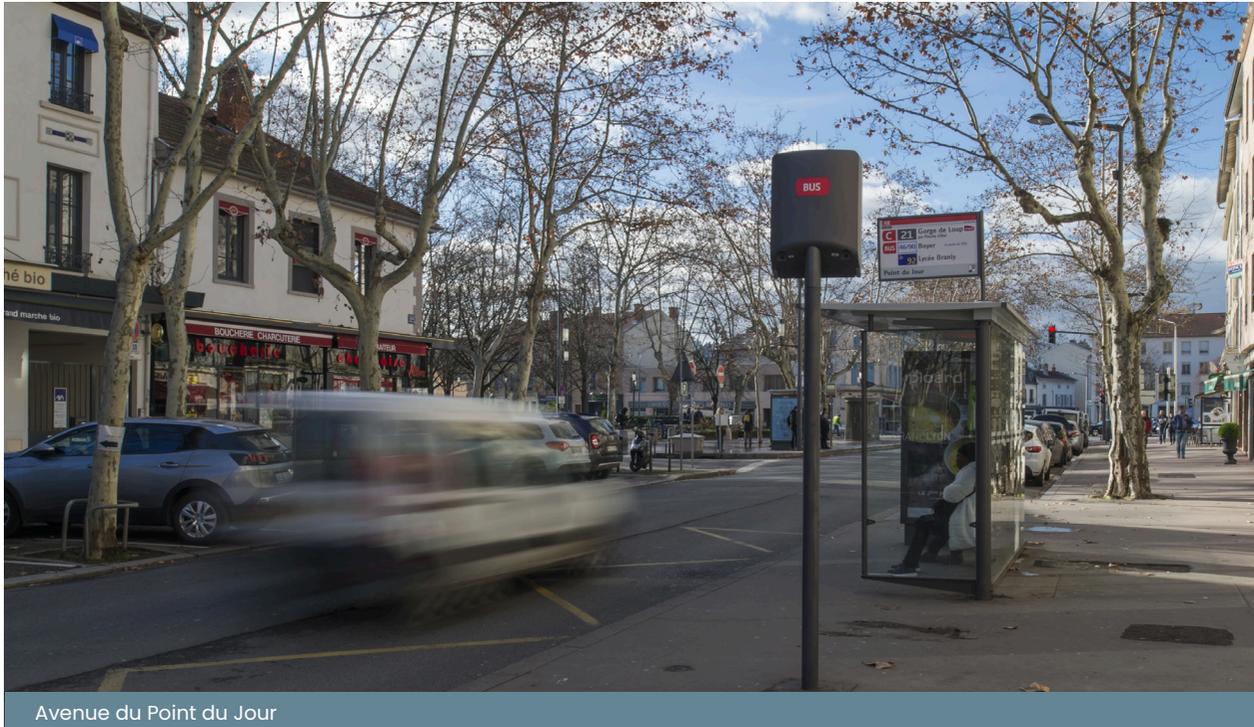
Parmi ces deux secteurs, Bellecour est celui qui revient le plus souvent: près de 25 % des avis des participants l'évoquent, contre 15 % pour Hôtel de Ville.

Libération et Ménival sont chacun évoqués dans un peu plus de 14 % des avis recueillis. Constellation est pour sa part le secteur d'implantation le moins évoqué, revenant dans environ 5 % des contributions.

Pour l'autre secteur où deux options d'implantation sont proposées, à savoir Trion/Saint-Irénée, les contributions se répartissent de la manière suivante: près de 12 % des avis évoquent Trion, contre 8 % concernant Saint-Irénée.

Alai et Saint-Paul sont quant à eux respectivement évoqués dans 9,2 % et 10,6 % des contributions.

Une amélioration de la desserte attendue localement



Des problématiques de déplacement largement partagées

Le diagnostic établi par le SYTRAL, confirmant la nécessité de doter le territoire d'un transport collectif performant favorisant le report modal, est largement partagé par les habitants de l'ouest de l'agglomération lyonnaise qui soulignent l'importance des problèmes quotidiens de congestion routière du secteur, notamment en heures de pointe. Les contributeurs évoquent des temps de parcours qui s'allongent depuis une dizaine d'années, en particulier en voiture entre l'ouest et le centre de Lyon. Du fait de l'absence de Bus à haut niveau de service (BHNS) sur la zone de projet, ils indiquent que la congestion routière impacte directement le niveau de service des transports en commun du secteur. Ils soulignent le manque de fiabilité des temps de parcours

des bus existants (en particulier les lignes C20 et C21), qui n'encourage pas leur utilisation et demandent une amélioration du service à court terme, avant l'horizon 2030.

Par ailleurs, plusieurs participants partagent un sentiment d'éloignement, en particulier les habitants des communes de Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, et les communes limitrophes dont les déplacements sont aujourd'hui largement dépendants de leurs véhicules personnels. Ces participants soulignent notamment les difficultés qu'ils rencontrent quotidiennement pour se rendre sur la Presqu'île.

Les contributeurs en ligne ou rencontrés lors des rencontres partagent largement le besoin d'une solution efficace pour améliorer la desserte de l'ouest lyonnais, et notamment la création d'un mode lourd.

Des attentes relayées en matière d'amélioration du cadre de vie

Outre la congestion routière, les participants partagent le constat que le trafic routier actuel entraîne des nuisances au quotidien. Le bruit et la pollution sont cités à une quarantaine de reprises comme des effets préjudiciables, notamment à proximité des principales avenues et boulevards de la zone de projet (carrefour Libération, rue Commandant Charcot, avenue Charles de Gaulle, avenue du Point du Jour). Une grande partie d'entre eux espère que l'arrivée d'un mode lourd pourra contribuer à améliorer le cadre de vie des habitants de l'ouest lyonnais, quelques-uns sollicitant la mise en œuvre de solutions avant 2030, telles que l'augmentation de la fréquence des bus, notamment le soir et le week-end ou la création de voies dédiées aux bus.

De plus, ils voient dans ce mode lourd la possibilité d'augmenter l'amplitude horaire des déplacements vers et depuis le centre-ville, en particulier le soir et le week-end, permettant ainsi de leur offrir une plus grande liberté pour les déplacements à vocation de loisirs.



Place de l'Horloge - Tassin-la-Demi-Lune

Une opportunité de projet confortée

Le diagnostic partagé et les fortes attentes exprimées localement confirment l'opportunité du projet. En effet, les participants partagent l'avis que seul un mode de transport collectif « lourd » est en capacité d'apporter une solution à la mesure des enjeux de

déplacements dans l'ouest. Ce projet est perçu comme une opportunité de connecter ce territoire au réseau métropolitain avec un mode régulier, rapide et fiable.

Lors des 33 rencontres organisées tout au long de la concertation, l'opportunité a également été confirmée. En effet, le projet, de par ses ambitions et ses enjeux, n'a pas été remis en question.



Focus sur : Les résultats du questionnaire

Plus de 90 % des répondants au questionnaire habitant sur l'une des communes directement concernées par le projet envisagent d'être usagers de la nouvelle ligne. Cette proportion est d'environ 75% pour les communes limitrophes, et demeure supérieure à 65% pour les répondants n'habitant pas à proximité directe de la zone de projet. Ces très fortes proportions témoignent de l'attractivité du tracé soumis à concertation, mais aussi plus globalement d'une bonne capacité de projection quant à l'utilisation du mode métro.



À retenir

La congestion routière croissante est identifiée comme l'une des principales problématiques à traiter pour permettre une amélioration des déplacements quotidiens (en transport individuel ou collectif) ainsi que du cadre de vie. Par ailleurs, seul un mode de transport collectif lourd est perçu comme étant en mesure d'apporter une réponse à la hauteur des enjeux de desserte collectivement diagnostiqués. **La concertation a ainsi permis de conforter l'opportunité d'un projet de mobilité structurant pour les déplacements depuis et vers l'ouest lyonnais.**

Le métro perçu comme un mode adapté

Le métro, un mode attractif et performant

La majorité des participants semble adhérer au choix du mode métro. Les caractéristiques propres au mode permettent d'offrir un haut niveau de service en termes de rapidité et de fiabilité du temps de parcours, deux qualités très attendues par les participants. Ils sont plusieurs à saluer un temps de parcours faible

(10 à 12 minutes), qui ne peut être offert par un autre mode. Par ailleurs, ils notent que cette solution entièrement souterraine évite d'empiéter sur un réseau viaire communément considéré comme contraint.

Les habitants du territoire déjà usagers du métro se rendent actuellement aux stations existantes en bus (Gorge de Loup est l'une des principales stations utilisées par ces usagers), celui-ci induit donc une rupture de charge et de niveau (depuis la surface vers le sous-sol). Cette nouvelle ligne souterraine offrirait la possibilité d'effectuer l'intégralité de leur voyage en sous-sol et ainsi de rejoindre le cœur du réseau TCL plus rapidement.



Focus sur : les résultats du questionnaire

À la question à « Quelles seraient vos principales motivations? », les répondants citent à plus de 75% la rapidité, à plus de 45% la fiabilité du temps de parcours et plus de 40% la préservation de l'environnement. Si ces motivations ne lui sont pas spécifiques, elles sont caractéristiques des avantages habituellement reconnus au mode métro.

À noter que plus d'un quart des répondants est déjà utilisateur du métro au quotidien alors que ce mode n'est pas directement présent sur le territoire, ce qui témoigne de l'intérêt des contributeurs pour ce mode de transport collectif.

Un mode de transport principalement interrogé à l'aune de son coût et des modes alternatifs

Si de nombreux avantages sont reconnus au métro, le choix du mode a été questionné dans environ 150 contributions au cours de la concertation. Deux autres modes de transport ont principalement été présentés comme alternatifs ou complémentaires à la proposition de métro ligne E : le tramway et le transport par câble. Une centaine de participants a abordé ces modes de transport en les évoquant soit comme des alternatives directes au projet soumis à concertation, soit via des questions pour savoir si le maître d'ouvrage les a considérés lors des études de faisabilité.

Le tramway apparaît comme le principal mode alternatif au métro, les participants mettant en avant une certaine rapidité du mode et une desserte plus fine du territoire. Si certains présentent un tracé proche de celui soumis à concertation, d'autres proposent des tracés alternatifs (en direction de Sainte-Foy-lès-Lyon ou Tassin-la-Demi-Lune) ou qui pourraient emprunter sur voies du tram-train. Les participants voient dans le tramway un mode : plus flexible permettant une desserte plus fine du plateau, plus adapté aux estimations de fréquentation et surtout au coût inférieur à la réalisation d'une ligne de métro. Par ailleurs, pour certains d'entre eux, le tramway présente l'avantage de limiter la place accordée à l'automobile dans l'espace public.



La thématique du transport par câble

ressort principalement sous la forme d'un questionnement quant à la faisabilité de ce mode et à son intégration dans la réflexion du maître d'ouvrage. Ce mode est mis en avant par une trentaine de participants comme pouvant offrir une solution techniquement plus simple au franchissement de la colline de Fourvière comparée à un mode souterrain. Par ailleurs, le transport par câble est jugé comme étant économique, attractif et flexible. En effet, les quelques propositions de tracé évoquées dépassent le territoire de projet en imaginant plusieurs tracés entre les points hauts lyonnais et les quais.

De façon plus marginale, cinq participants regrettent également qu'aucune solution de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) n'ait été étudiée dans les 12 scénarios initiaux. Ils considèrent en effet que cette solution de surface contribuerait à limiter la place de la voiture, et permettrait ainsi de diminuer son utilisation sur le territoire.

Par ailleurs, certains participants estiment que le projet constitue un doublon avec le tram-train d'Alaï à Saint-Paul, et qu'il s'agirait d'augmenter sa fréquence pour le rendre plus attractif. L'intermodalité métro E – tram-train est développée dans la partie « Le souhait d'une ligne E accessible et inclusive ».

Outre les caractéristiques de desserte propres au mode, le métro est principalement questionné à l'aune de son coût dans une centaine de contributions. Le coût du projet (compris entre 1 et 1,2 milliard d'euros) est parfois mis en perspective avec la fréquentation attendue sur la ligne (estimée à environ 60 000 voyageurs/jour), ratio que certains participants jugent insuffisant pour justifier l'importance de l'investissement. Ainsi, certains soutiennent le recours à un mode plus économique afin de pouvoir réallouer tout ou partie du budget vers d'autres projets sur et en dehors du territoire de l'ouest lyonnais.



À retenir

Le métro est largement accueilli favorablement, ce mode étant perçu comme le plus efficace du réseau de transport en commun. Les principaux questionnements sont relatifs aux coûts de réalisation du projet induits par le choix du mode, ainsi que son dimensionnement à l'aune de la fréquentation attendue et du tracé. Ces interrogations conduisent certains à envisager la pertinence d'autres modes, en particulier le tramway, pour répondre aux objectifs de desserte du territoire tout en offrant un coût moindre.

Le choix des terminus, sujet au cœur du débat

Des questionnements relatifs aux 12 scénarios initiaux

Plus d'une centaine de contributions interrogent le SYTRAL sur les raisons qui l'ont poussées à éliminer certains scénarios étudiés lors des études de faisabilité. Ainsi, deux scénarios reviennent avec fréquence dans les avis et questions des participants : la création d'un métro avec un terminus à Gorge de Loup (sous la forme d'une nouvelle ligne ou d'un débranchement de la ligne D), citée dans une quarantaine de contributions, ou la création d'une nouvelle ligne (de tramway ou métro) avec pour terminus Perrache, également citée dans une quarantaine de contributions.

Il est intéressant de noter que ces scénarios alternatifs ont été évoqués de manière homogène tout au long de la concertation.

Parmi les raisons évoquées, ces contributeurs citent principalement le coût inférieur par rapport au projet proposé et des délais de réalisation jugés plus rapides. De plus, une ligne Alaï - Gorge de Loup serait selon eux plus facile à réaliser tout en permettant de créer une interconnexion avec la ligne D, ligne structurante du réseau. Certains contributeurs

évoquent également la possibilité de créer une station à Champvert, un quartier jugé actuellement mal desservi. Un terminus à Perrache avec une solution de tramway, permettrait quant à lui une interconnexion avec le métro A, et les tramway T1 et T2 qui desservent Confluence et l'est du Rhône (Part Dieu, Gerland, etc.).

Lors de rencontres de proximité, certains participants ont également évoqué ces mêmes propositions de terminus à Gorge de Loup et Perrache, qui leur paraissent plus évidents car il s'agit de stations actuellement fréquentées par les habitants de l'ouest lyonnais. En effet les bus du réseau TCL des secteurs concernés desservent actuellement les stations Gorges de Loup et Perrache pour se connecter au reste du réseau. Il est intéressant de noter que ces alternatives de terminus sont moins citées à mesure que l'on se rapproche du centre de l'agglomération.

Un terminus à Confluence est également proposé par certaines contributions (5) compte tenu du fait que ce quartier a vocation à devenir un pôle important de la Métropole. En outre, cette thématique est parfois ressortie des échanges lors des rencontres de proximité.

Deux terminus aux ambitions urbaines et modales très différentes

Le choix du terminus, qui constituait l'un des trois sujets sur lequel le SYTRAL attendait particulièrement des contributions, a naturellement été largement débattu lors de la concertation préalable. Deux visions prospectives du réseau de transport ont notamment émergé avec :

- La création d'un terminus à Bellecour pour renforcer cette centralité ;
- La création d'un terminus à Hôtel de Ville pour créer deux pôles d'attractivité équilibrés.

En effet, de nombreux participants partagent le constat que Bellecour est un pôle d'activités plus important et une centralité plus marquée qu'Hôtel de Ville. C'est pourquoi ils jugent plus opportun d'y créer le terminus de la ligne E. Ils souhaitent d'ailleurs renforcer la station Bellecour en créant un grand pôle d'échanges multimodal où se croisent plusieurs modes de transports collectifs au cœur de l'agglomération.

À l'inverse, d'autres participants pensent que le scénario Hôtel de Ville représente l'opportunité d'équilibrer le réseau en instituant une nouvelle centralité. Ces mêmes personnes soulignent que la ligne E va entraîner un accroissement du nombre de voyageurs et craignent un engorgement de la station Bellecour.

De plus, ils émettent l'hypothèse selon laquelle créer une nouvelle correspondance permettrait de rendre plus attractif le quartier Hôtel de Ville, et plus largement le Vieux Lyon via Saint Paul.

Les nombreuses contributions en ligne ou dans les registres papier, ainsi que lors des ateliers cartographiques ont été largement argumentées et ont donc permis d'identifier les principaux points forts et points faibles des deux terminus.

Un terminus contrasté : Hôtel de Ville

Les avantages identifiés du scénario Hôtel de Ville portent principalement sur son tracé, et non pas tant la station en tant que terminus. En effet, la desserte du centre culturel et touristique de Saint-Paul, ainsi que les connexions facilitées avec Fourvière et la Croix-Rousse sont plus largement évoquées que la desserte du quartier Hôtel de Ville en tant que tel.

Les participants qui plébiscitent ce terminus soulèvent qu'il offre plusieurs connexions, notamment avec le TTOL (desserte de la gare Saint-Paul), les lignes A et C, ainsi que Part-Dieu par le C3. Au cours de la concertation, il apparaît que ce terminus était davantage plébiscité par : les plus jeunes puisque le quartier constitue un lieu pour les sorties et les loisirs ; ainsi que les habitants de l'ouest du 5ème arrondissement de Lyon pouvant aisément se rendre à Bellecour par le C20 mais pour lesquels l'accès à Hôtel de Ville est plus difficile. D'autres indiquent que la ligne Alaï – Hôtel de Ville ferait à l'inverse doublon avec le TTOL et la ligne C3.

Des points faibles sont également identifiés, tels que des connexions moindres et moins avantageuses. La connexion avec l'ensemble est jugée moins attractive que celle avec la ligne D (Bellecour). Dans ce cadre, certains participants proposent une station intermédiaire en correspondance avec la station Vieux-Lyon – Cathédrale Saint-Jean, pour permettre une connexion avec l'ensemble, dans le cas d'un terminus de la ligne E à Hôtel-de-Ville (voir la partie « Des conditions d'implantation de stations propres à chaque secteur »). Par ailleurs, certains participants considèrent que la ligne en direction d'Hôtel de Ville sera moins attractive du fait qu'elle dessert davantage les zones touristiques et moins les zones économiques. Ils imaginent également que le SYTRAL risque de rencontrer plus de difficultés liées au caractère historique du Vieux Lyon.



Hôtel de Ville

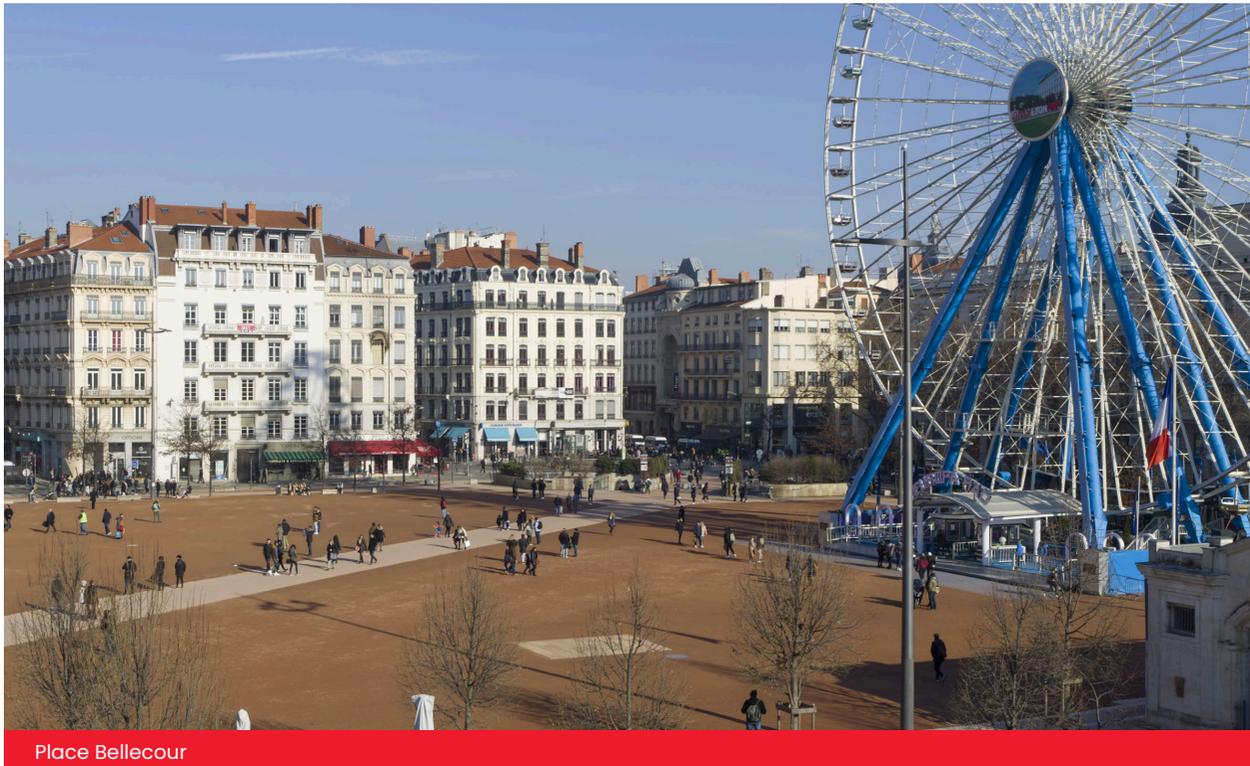
Ils émettent notamment des craintes sur des retards de travaux liés à d'éventuelles découvertes archéologiques ou des bâtiments en surface moins résistants. Ils identifient des difficultés d'insertion dans un milieu qu'ils jugent difficile: une station plus petite et une place plus contrainte. Enfin, dans l'avenir un éventuel

prolongement à l'est depuis Hôtel de Ville leur semble plus complexe. Le coût d'investissement plus élevé de ce scénario constitue également l'un des principaux freins à la réalisation d'un terminus à Hôtel de Ville. Ce constat est d'autant plus fort que la fréquentation estimée pour cette option de tracé est plus faible.



Focus sur: Les résultats du questionnaire

Moins de 30% des répondants au questionnaire envisagent d'utiliser «souvent» la station Hôtel de Ville, contre environ 75% pour la station Bellecour, ce qui confirme que ce dernier semble mieux adapté aux usages du quotidien.



Un terminus privilégié: Bellecour

Sa localisation centrale, au cœur de la Presqu'île, de Lyon et de l'agglomération, ainsi qu'au sein d'une zone d'attractivité économique et de loisirs majeure, semble conduire une grande part des participants à privilégier le scénario Bellecour. En effet, beaucoup d'habitants rencontrés lors des rencontres de proximité affirme s'y rendre régulièrement pour diverses activités tant en semaine que les week-ends. Ils soulignent que cette ligne permettrait ainsi de rejoindre plus facilement les facultés, hôpitaux, gares de Perrache et Part-Dieu, etc.

Ce scénario est jugé plus « pratique » par une majorité de contributeurs. Ils soulignent que ce tracé est plus direct, plus court et donc moins cher. Les estimations de fréquentation plus importante vont également en faveur de ce terminus. Quelques participants se projettent au-delà de 2030 et pensent que le prolongement de la ligne à l'est sera plus facile depuis Bellecour.

La possibilité de faire de Bellecour un pôle multimodal au cœur de la Métropole et du réseau TCL est l'argument principal

en faveur de ce terminus. La création de ce terminus devrait ainsi s'accompagner d'un réaménagement de la station, créant une véritable porte d'entrée favorisant l'intermodalité. À l'inverse de la station Hôtel de Ville plus exiguë, l'espace disponible à Bellecour serait propice à ces aménagements nécessaires. Toutefois de nombreux participants émettent des précautions quant à la capacité de la station à accueillir un flux de voyageurs supplémentaire.

Bien que majoritairement privilégiée, les participants identifient tout de même des points faibles à cette option de terminus. En effet, le principal point faible identifié est le risque de saturer une station qui est déjà très fréquentée. De même, certains craignent également que les lignes A et D ne parviennent pas à absorber ce nouveau flux de voyageurs.

Si une grande majorité des participants convient que Bellecour est un centre d'attractivité plus important, la place est aussi le théâtre de nombreuses manifestations tout au long de l'année et ils émettent donc des inquiétudes sur des éventuelles perturbations.

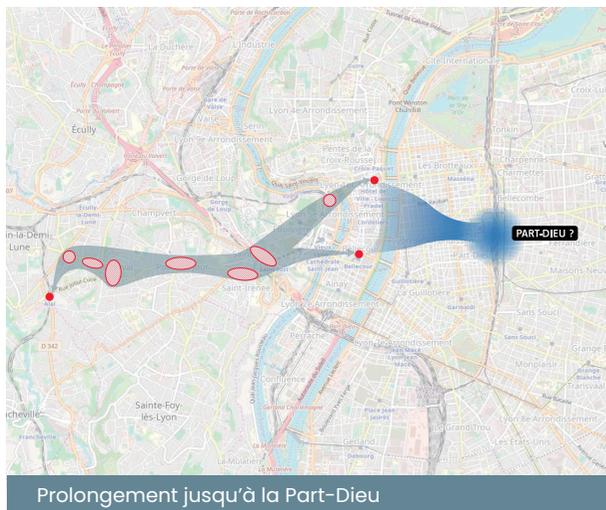
Les usagers des lignes A et D s'interrogent également sur les perturbations que pourraient

entraîner les travaux de la ligne E sur ce secteur qui est actuellement très fréquenté. Ils se demandent si les lignes de métro actuelles seront suspendues et pendant combien de temps.

Enfin, des contributeurs soulignent que ce choix de tracé prive le Vieux Lyon et le secteur nord d'une desserte par le métro E.

Un terminus alternatif récurrent: le prolongement jusqu'à la Part-Dieu

Les participants ont été nombreux à faire part de leur volonté de voir le tracé du Métro E prolongé jusqu'à la Part-Dieu. **Le terme « Part-Dieu » a été cité dans près de 500 contributions, ce qui démontre la forte mobilisation autour de la thématique.**



Parmi les principaux avantages de ce terminus mis en avant durant la concertation :

- Offrir un terminus jugé plus attractif pour une majorité de participants et ainsi permettre une augmentation de la fréquentation ;
- Rapprocher la Part-Dieu de l'ouest lyonnais, et ainsi réduire les correspondances aux stations Bellecour ou Hôtel de Ville ;
- Améliorer la desserte du Pôle d'Échanges Multimodal d'importance métropolitaine et régionale en permettant une liaison directe entre la Presqu'île et la Part-Dieu :

- Connecter l'ouest avec toutes les lignes fortes de l'Est: T1, T3, T4, Rhônexpress et le métro B ;

- Alléger la station Saxe Gambetta, lieu de connexion entre les stations B et D ;

- Permettre de rejoindre un des principaux pôles économiques de la Région en fort développement: plus de 2 500 entreprises à l'heure actuelle et de nombreuses réalisations en cours ;

- Anticiper, dès à présent, un éventuel prolongement et ainsi en réduire son coût.

Des contributeurs jugent que ce prolongement, bien qu'augmentant le coût global du projet, rendrait l'investissement plus intéressant et permettrait de faire bénéficier la ligne E à d'avantages d'usagers.

Au cours de la concertation, un collectif pour la création d'un terminus à la Part-Dieu a vu le jour sur les réseaux sociaux. Il a été largement soutenu. En effet, cette initiative a entraîné le dépôt de plusieurs contributions favorables à cette proposition sur la plateforme.

Dans le cas où ce prolongement serait étudié, un tracé via Bellecour semble être plus fréquemment privilégié par les participants. En effet, un prolongement depuis Bellecour pour rejoindre Part-Dieu leur semble techniquement plus aisé. Ils émettent l'hypothèse selon laquelle un prolongement via Hôtel de Ville serait plus long et donc plus cher. Bellecour aurait également l'avantage de permettre la création de deux stations intermédiaires: Place Guichard (en correspondance avec le métro B) ou Garibaldi (en correspondance avec le métro D) ce qui permettrait de disperser les flux de voyageurs.

Les participants identifient tout de même des avantages au tracé par Hôtel-de-Ville, tels que :

- Permettre de relier le Nord de Lyon (notamment via la C) à Part-Dieu ;

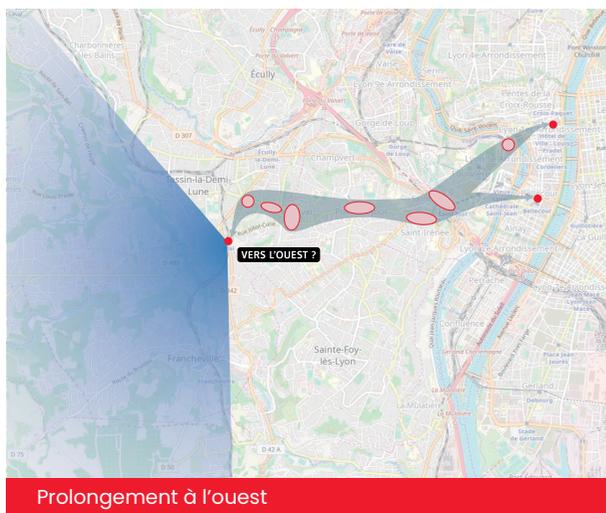
- Permettre une liaison directe entre 2 gares (Saint-Paul et la Part-Dieu) améliorant ainsi l'attractivité du TTOL, et des liaisons TER ;

- Répondre à un projet ancien de RER lyonnais avec un site propre en surface ou en tunnel de Saint-Paul à Part-Dieu permettant ainsi au tram-train d'entrer en cœur de Métropole.

Selon eux, un axe Hôtel de Ville – Part-Dieu permettrait la création de deux stations intermédiaires: Chapelle Sainte-Croix ou Edgar Quinet. Des quartiers qui ne disposent actuellement pas de métro.

Des propositions de terminus alternatives pour renforcer la desserte de l'ouest lyonnais

Outre la mise en place de solutions de rabattement efficaces depuis l'ouest lyonnais vers Alai (tram-train, P+R, navette, LEOL, etc.), une centaine de contributions vont plus loin, en souhaitant un prolongement de la ligne plus à l'ouest.



Ces propositions sont le plus souvent justifiées par le fait qu'elles permettraient d'offrir une nouvelle station au plus près des habitations, de répondre aux problématiques de congestion routière rencontrées par certaines communes de l'ouest mais aussi de limiter l'engorgement des flux routiers autour de la station Alai.

Trois principaux terminus alternatifs sont cités par les participants à la concertation:

- Hôpital Antoine Charial, situé 1,5 km plus à l'Ouest à Bel-Air à la limite communale entre Francheville et Craponne, objet d'un peu plus d'une cinquantaine de contributions ;
- Craponne Centre, 3,5 km plus à l'Ouest, objet d'environ une trentaine de contributions ;

- Francheville Centre (à proximité de la gare de tram-train ou du quartier Chantegrillet), à environ 1,2 km plus au Sud, objet d'environ une vingtaine de contributions.

Cette première proposition, la plus régulièrement citée, représente selon les participants une opportunité d'accompagner le développement du futur pôle d'activité, avec l'implantation d'un parking relais à Bel Air, tout en limitant la congestion routière des centres-villes de ces communes et de ce qui est communément appelé le « S » d'Alai.

Le terminus de Craponne Centre, pour lequel aucun site n'a été évoqué, permettrait aux Craponnois et habitants des communes aux alentours un accès facilité à la ligne et limiterait la congestion routière rencontrée actuellement à Craponne.

Le terminus Francheville Centre, que les contributeurs situent près de la Gare de tram-train de Francheville ou dans le quartier de Chantegrillet, représente selon eux la possibilité de limiter la congestion routière dans le centre de Francheville et de se rapprocher des zones d'habitations.

Un peu moins d'une dizaine de contributeurs émettent également l'idée de la création d'une fourche à Tassin vers Demi-Lune ou Ecully plus au nord. D'autres idées de fourches sont évoquées, notamment à Trion ou dans le 5^e arrondissement, desservant la Croix Rousse ou la Presqu'île. D'autres, au sud, semblent regretter que Sainte-Foy-lès-Lyon ne soit pas directement desservie par la nouvelle ligne.

L'ensemble de ces propositions sont très minoritairement citées par rapport au prolongement à l'est vers Part-Dieu. Cependant une partie des participants pensent que ces propositions devraient être étudiées dès aujourd'hui car un prolongement à l'ouest sera plus coûteux s'il est réalisé dans un second temps.



À retenir

Au cours de la concertation, le choix du terminus a été sujet de nombreuses contributions. **C'est le scénario d'un terminus à Bellecour, renforçant son rôle de centralité, qui est privilégié par les participants.** Toutefois, la création d'un terminus à Hôtel de Ville permettrait, selon eux, de créer deux pôles d'attractivité équilibrés.

Lors de la concertation, **l'idée d'un terminus à Part-Dieu a émergé.**

Cette proposition a été particulièrement soutenue et dispose de nombreux avantages selon les participants. Des propositions de prolongement à l'ouest ont également fait surface mais restent minoritaires.

Des conditions d'implantation de stations propres à chaque secteur

Alaï: une implantation porte d'entrée de l'ouest de l'agglomération

Un positionnement de la station et de son P+R permettant de renforcer l'intermodalité

Bien que des propositions de prolongement vers l'ouest aient été émises, la création d'une station à Alaï n'a pas été remise en cause lors de la concertation. En effet, la nécessité de développer un futur pôle multimodal incluant métro, TER, bus urbains et interurbains, voitures, vélos, piétons, etc. est confirmée par les participants.

Concernant l'implantation de la station, deux zones sont apparues lors de l'atelier cartographique dédié au secteur: une implantation au niveau de l'actuelle Halle aux Chaussures ou une implantation au niveau du parking du parc aquatique Aquavert.

L'implantation au niveau de l'actuelle Halle aux Chaussures est plus régulièrement citée car elle constitue, selon les participants, une position



centrale à proximité de la halte ferroviaire qui faciliterait l'intermodalité métro - train. Cependant d'autres participants soulèvent que ce secteur est d'ores-et-déjà encombré et exigu, et l'arrivée d'une station de métro risque de perturber la circulation aux alentours.

L'implantation de la station au niveau du parking d'Aquavert, est quant à elle privilégiée par certains contributeurs car elle se situerait à proximité plus immédiate des logements et l'espace disponible permettrait l'implantation d'une gare routière.

Le dimensionnement du Parc-Relais

Outre la localisation de la station, il est important de noter que **l'essentiel des contributions concernant le secteur Alaï relève du dimensionnement du parking relais** (plus d'une centaine de contributions sur les 260 citant «Alaï»). La demande d'aménagement d'un ou plusieurs P+R à Alaï est largement partagée. Les contributions relatives au positionnement du P+R proviennent majoritairement de riverains du secteur, les «non-résidents» s'intéressant plutôt à son dimensionnement.

En effet, une majorité de contributeurs s'expriment en faveur d'un parking de taille suffisante pour accueillir un grand nombre de voitures en provenance des communes de l'ouest. À titre d'exemple, plusieurs participants indiquent que les parkings de Gorge de Loup (674 places) ou Oullins (400 places) sont souvent saturés en semaine. Certains considèrent même que les 1 000 places envisagées à Alaï par le SYTRAL s'avèreraient insuffisantes. Toutefois, les habitants vivant à proximité d'Alaï émettent quant à eux des réserves et ne souhaitent pas que des parkings trop importants soient réalisés craignant que cela s'accompagne d'une augmentation importante du trafic.

Ainsi, **lors des ateliers cartographiques, une proposition a majoritairement émergé**: la création de deux P+R de 500 places plutôt qu'un seul de 1 000 places, afin de limiter l'impact paysager et de répartir les flux. Cette option aurait, selon les participants, l'avantage de limiter la circulation aux abords de la station. Dans le cas où cette proposition serait retenue par le SYTRAL, les participants suggèrent la localisation d'un P+R à proximité de la station, et un second plus éloigné d'Alaï, par exemple à Bel-Air, ou encore près de la station Libération.

Dans le cas où un seul parking relais de 1000 places serait réalisé, les participants privilégient la réalisation d'un parking relais enterré ou semi-enterré et proposent le parking d'Aquavert ou Leader's Park pour son implantation, notamment si la future station se situe à hauteur de la Halle aux chaussures.

Libération / Constellation / Ménival: un scénario à deux stations privilégié

Deux propositions étaient soumises au débat sur le secteur «Libération / Constellation / Ménival»: l'implantation de deux stations à Libération et Ménival ou l'implantation d'une station intermédiaire à Constellation.

La concertation a indéniablement fait émerger une demande en faveur du scénario comprenant deux stations. Lors de l'atelier cartographique dédié à ce secteur, les 8 tables ont privilégié à l'unanimité le scénario Libération et Ménival.

Par ailleurs, les termes «Libération» et «Ménival» sont respectivement cités à 14,1% et 14,8% dans des contributions, tandis que Constellation ne l'est qu'à 5,4%.

Le choix de ces deux stations est généralement justifié par le fait qu'elles desservent deux bassins distincts, l'un tourné vers Tassin-la-Demi-Lune, l'autre vers Lyon (Ménival, les Batières, Champvert). La densité de population du quartier Ménival est régulièrement mise en avant pour justifier la création d'une station de métro de proximité. Par ailleurs, la station Libération est largement plébiscitée, en particulier par les Tassilunois puisqu'elle est plus proche du centre-ville. La fréquentation des principales lignes de bus existantes passant par ces deux quartiers est soulignée pour justifier l'intérêt de ces deux stations.

Cette desserte jugée plus équilibrée offrirait également de meilleures possibilités de connexions aux autres modes individuels ou collectifs. La station Libération est parfois évoquée comme pouvant devenir un pôle de rabattement pour les flux venant du nord-ouest (notamment Saint-Genis-les-Ollières, Charbonnières-les-Bains, etc.). Si quelques contributions évoquent le coût plus important induit par la création de deux stations, ces dernières considèrent l'investissement justifié à l'aune de l'enjeu de desserte identifié.

Hormis lors de l'atelier cartographique dédié, l'implantation exactes de ces deux stations a été relativement peu détaillée dans les contributions.

La station Ménival est privilégiée à hauteur des carrefours Avenue de Ménival/Boulevard des Hespérides ou Avenue du Général Eisenhower/rue Joliot Curie : cela permettrait de desservir le quartier à proximité, ainsi que respectivement les quartiers Champvert et des Battières. Une proposition d'implantation en cœur de quartier, sur la place du Docteur Schweitzer, est également évoquée.



Concernant la station Libération, la localisation au niveau de l'intersection du même nom est jugée pertinente car permettant une insertion urbaine facilitée, bien que certaines contributions soulignent qu'une station située plus au nord au niveau du rond-point de l'Horloge permettrait une meilleure desserte de la commune.



Comme évoqué précédemment, le scénario Constellation n'est pas privilégié. Si sa situation centrale est citée en avantage par certains, d'autres y voient au contraire un inconvénient

majeur pour la bonne desserte du secteur. De façon plus générale, seul l'argument économique semble présenter un intérêt pour retenir cette option.

Par ailleurs, les difficultés d'intégration d'une station sur le secteur Constellation, ainsi que des aménagements nécessaires aux rabattements tous modes, ont été largement partagés. La station serait située sur un secteur jugé trop exigu pour accueillir une station ou garantir une intermodalité satisfaisante avec les autres modes de transport. À noter qu'un certain nombre de participants, y compris riverains du secteur, expriment des difficultés à identifier l'intersection concernée par l'implantation de la station.

Point du jour : une station de proximité attendue

Seule station du tracé, avec Alai, dont la zone était définie, l'opportunité de création d'une station à Point du Jour a été confirmée par la concertation. En effet, les participants soulignent à la fois le dynamisme urbain et commercial de ce quartier emblématique du 5^e arrondissement et les problèmes de congestion rencontrés. La création d'une station de métro est également justifiée, selon les contributeurs, par la présence de nombreux étudiants, lycéens fortement utilisateurs des transports en commun pour se déplacer. L'accès à ces établissements peut parfois se révéler problématique aux heures de pointe.

Concernant l'implantation de la station, les participants envisagent principalement une station autour de l'intersection centrale. Lors de l'atelier cartographique Point du Jour et des rencontres de proximité, ils proposent ainsi :

- 1 • Place des Compagnons de la Chanson
- 2 • Place Bénédicte Teissier
- 3 • Parc de la Mairie

Ces propositions sont également soutenues au travers des contributions en ligne.

La situation centrale de la place des Compagnons de la Chanson est reconnue comme permettant de desservir de nombreux commerces.

Si certains pensent qu'une implantation à cet endroit peut avantager les commerçants, d'autres à l'inverse considèrent que la suppression de places de stationnement pourrait avoir des retombées négatives pour le commerce local. La place de la voiture est également débattue quant à l'augmentation ou la réduction des flux du fait de l'implantation éventuelle d'une station.



Place des Compagnons de la Chanson

Enfin, une implantation dans le Parc de la Mairie est également identifiée comme permettant de s'affranchir de certaines nuisances liées au chantier. Si cette zone est jugée moins centrale que les précédentes et que sa localisation semble constituer un écart avec le tracé initial, il s'agit d'un espace considéré suffisamment spacieux pour envisager un étirement de la centralité de Point du Jour. Toutefois, si le parc de la mairie constitue une opportunité partagée, nombreux sont ceux à exprimer leur attachement et ne souhaitent pas voir cet espace vert modifié.



Parc de la Mairie

Située à proximité, la place Bénédicte Teissier est également considérée comme centrale. Elle est jugée comme étant bien intégrée au réseau de transport et dotée d'un accès piéton facilité. Cependant, cette place emblématique du quartier dispose d'arbres remarquables et d'un marché difficilement déplaçable. De plus, les participants évoquent des difficultés techniques liées à d'anciens marais et aux sols gorgés d'eau.



Place Bénédicte Teissier

Un contributeur en ligne identifie une opportunité à l'angle de l'avenue du Point du Jour et la rue Edmond Locard pour implanter la station sur un espace actuellement inoccupé et devenu un parking sauvage.

Ce secteur a donné lieu à une réflexion particulière sur la place de la voiture aux intersections citées ci-dessus afin de privilégier un rabattement vers la station principalement orientée vers les transports en commun et les modes actifs.

Trion / Saint-Irénée : un consensus difficile à trouver

Parmi les secteurs d'implantation de station proposés, « Trion / Saint-Irénée » constitue celui pour lequel, **à l'issue de la concertation, un consensus semble plus difficile à dégager.** Il est intéressant de noter que de nombreux participants privilégiant l'une des deux options reconnaissent que l'autre dispose également d'avantages. À titre d'illustration, lors de l'atelier cartographique dédié au secteur, 3 des 6 tables de travail ont privilégié « Trion », 2 « Saint-Irénée » et 1 table n'a pas réussi à trouver un consensus. La difficulté du choix peut s'expliquer par le fait que les ambitions reconnues à chacune des stations sont très différentes.

D'un côté, Trion est majoritairement considérée comme une desserte de « quartier ». Ici, l'arrivée d'une station de métro permettrait de redynamiser un tissu commercial local connaissant des difficultés. Par ailleurs, certains voient la possibilité de créer des complémentarités avec la desserte actuelle de bus et du funiculaire FI, et ainsi de consolider un pôle d'échanges multimodal de proximité. En revanche, certaines contributions soulignent la difficulté de réaliser des aménagements de surface sur cette zone urbaine dense, à la topographie et au réseau viaire contraints.



De l'autre côté, Saint-Irénée est perçue comme un secteur connaissant une congestion routière forte (montée de Choulans, rue du Commandant Charcot) et relativement mal desservi en transports en commun.

La dimension résidentielle et la localisation centrale du quartier contribuent à alimenter une forte demande de mobilité. Une station dans cette zone offrirait une solution attractive en particulier à destination des publics à mobilité pendulaire (travailleurs et étudiants notamment). De nombreux participants considèrent également l'arrivée d'une station de métro comme une opportunité de délester les lignes de bus très empruntées sur le secteur (notamment C20, C20E et C21), et raccrocher Sainte-Foy-lès-Lyon au projet. S'il est considéré que la station permettrait de redynamiser le quartier, des inquiétudes émergent néanmoins sur la concurrence qui pourrait voir le jour avec le quartier de Saint-Just.



Les localisations de stations privilégiées se situent plutôt aux extrémités de chacune des zones afin de faciliter l'accroche des territoires avoisinants : une implantation au nord-ouest du secteur Trion facilitant les liens depuis et vers Champvert ; une implantation au sud de la zone Saint-Irénée pour se rapprocher du Point du Jour et de Sainte-Foy-lès-Lyon. Pour l'option Trion, deux implantations sont plus particulièrement citées : place Trion, cœur du quartier Saint-Just ; ainsi que la place du Père François Varillon (à proximité du funiculaire). Concernant l'option Saint-Irénée, les deux zones les plus fréquemment citées portent sur la place Saint-Irénée ainsi que le croisement Avenue du Point du Jour / Rue Commandant Charcot (comprenant par extension le square Jean Tricou).

Si les deux options sont relativement proches l'une de l'autre (+/- 500m), les caractéristiques urbaines et topographiques de la zone laissent

penser à plusieurs participants que la station retenue bénéficiera relativement peu aux riverains du secteur non retenu. Il doit pourtant être noté qu'un scénario d'implantation au centre des deux zones (rue de la Favorite notamment) n'a quasiment pas été évoqué.

Quel que soit le scénario retenu, les participants anticipent des difficultés techniques à l'intégration de la station de par la topographie et la présence supposée de ruines archéologiques. Pour certains, ce trait commun aux deux options envisagées pourra constituer in fine le principal facteur déterminant l'implantation de la station.



Focus sur: le funiculaire

La présence du funiculaire à Saint-Just centralise des nombreuses contributions aux propos contrastés. Sur les 330 et 230 contributions évoquant respectivement Trion et Saint-Irénée, 10 % d'entre elles évoquent la ligne de funiculaire entre Vieux-Lyon et Saint Just. Ce mode est simultanément perçu comme un potentiel d'intermodalité pour les défenseurs de la station Trion qui y voient une complémentarité avec l'arrivée du métro, tandis que celui-ci est considéré comme un doublon par les participants privilégiant Saint-Irénée. La concertation a également permis d'identifier le fort attachement local à ce mode, particulièrement exprimé de façon orale lors des différentes rencontres. L'implantation d'une station sur le secteur, en particulier à Trion, pouvant laisser craindre à certains une diminution ou une suppression complète de ce service.

Saint-Paul: un secteur à mieux mailler avec le reste du réseau

Parmi les avantages du terminus Hôtel de Ville, les participants citent régulièrement la création d'une station à Saint-Paul. Ainsi, **près de 40 % des contributions comprenant le terme « Hôtel de Ville » évoquent également Saint-Paul.** La possibilité d'une nouvelle desserte du Vieux Lyon et l'interconnexion avec le TTOL sont les principaux avantages reconnus à la station.

Les contributeurs en ligne sont plusieurs à souligner le fait qu'une station à Saint-Paul permettrait de mieux connecter la gare au reste du réseau TCL. L'un des objectifs est de renforcer l'attractivité de cette gare qui est le terminus des 3 lignes du TTOL. Ils souhaitent voir se développer l'intermodalité autour de cette gare, mal connectée à l'heure actuelle.



Gare Saint-Paul

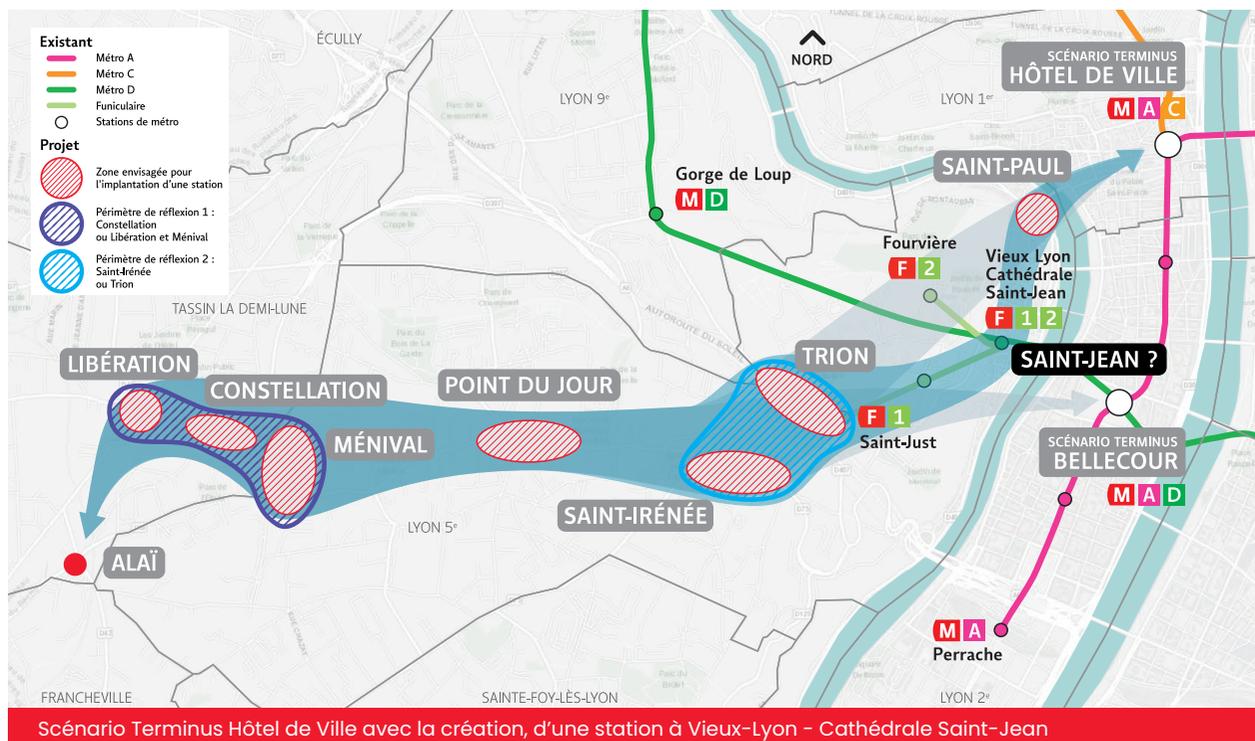
Elle est, selon eux, la gare la moins bien desservie de Lyon, puisqu'elle n'est pas connectée à un mode de transport lourd et qu'elle dispose uniquement du C3 comme desserte majeure.

Le quartier Saint Paul est un quartier peuplé et dynamique: des emplois ainsi que d'importants groupes scolaires se trouvent à proximité. Des participants jugent ainsi nécessaire une offre de transport en commun structurante dans ce secteur. Pour preuve, ils citent le C3 qui est très fréquenté notamment en heure de pointe. L'objectif étant également de redynamiser le Vieux-Lyon, et particulièrement cette zone, en offrant une nouvelle desserte plus au nord.

Par ailleurs, pour les contributeurs qui soutiennent ce tracé, cette nouvelle ligne permettrait de délester la station Vieux-Lyon de son trafic. De la même façon, ils considèrent qu'une station supplémentaire, à Saint-Paul, permettrait de ne pas surcharger le terminus à

Hôtel de Ville. Certains évoquent également la possibilité de rejoindre plus facilement Croix-Rousse et Fourvière depuis le Vieux-Lyon.

D'un autre point de vue, la nature historique de ce quartier interroge certains participants qui anticipent des difficultés en phase travaux notamment liées aux fouilles archéologiques ou à l'état des bâtiments. Ils craignent l'étalement des travaux dans le temps et un renchérissement des coûts. De plus, plusieurs participants ne sont pas favorables à ce scénario car il est plus complexe et plus coûteux.



Vieux-Lyon - Cathédrale Saint-Jean: une interconnexion au métro demandée dans le scénario Hôtel de Ville

Dans le cadre du «scénario Hôtel de Ville», plusieurs participants proposent une station intermédiaire en correspondance avec la station Vieux-Lyon - Cathédrale Saint-Jean (environ soixante contributions recueillies et un sujet souvent évoqué oralement lors des

rencontres de proximité). Cette station est qualifiée «d'opportunité» par certains étant donné que le tracé en direction d'Hôtel de Ville implique nécessairement un franchissement de la ligne D à proximité de la station existante.

L'un des principaux arguments mis en avant est la possibilité d'une connexion à la ligne D dans le cas où le scénario «Bellecour» n'était pas retenu. Cette station supplémentaire permettrait alors de connecter la ligne E avec 3 des 4 lignes de métro actuelles (A, C et D).

Certains participants privilégiant le terminus Bellecour affirment que dans le cas de la réalisation de cette station intermédiaire le « scénario Hôtel de Ville » deviendrait alors plus intéressant.

Outre la possibilité d'une nouvelle connexion, cette station contribuerait à une desserte plus fine du Vieux-Lyon. Dans cette option, ce secteur touristique bénéficierait ainsi de deux stations, une au nord, Saint-Paul, et une au sud, Vieux-Lyon – Cathédrale Saint-Jean.



À retenir

Au cours de la concertation, l'ensemble des secteurs d'implantation a fait l'objet de nombreuses contributions de la part des participants qu'ils soient riverains ou non du projet. Si la caractéristique « terminus » de la station Alai questionne, l'opportunité d'implantation d'une station sur ce secteur est majoritairement partagée. L'implantation de deux stations à Libération et Ménival émerge fortement, au même titre que la station du Point du Jour. Bien qu'ayant fait l'objet de nombreuses contributions, il est difficile de faire émerger une orientation sur le secteur Trion / Saint-Irénée. Le terminus Bellecour est majoritairement privilégié par les participants, bien que la possibilité offerte par le terminus Hôtel de Ville d'implanter une ou plusieurs stations intermédiaires (Saint-Paul, initialement proposé et Vieux-Lyon, qui a émergé de la concertation) suscite un fort intérêt.

Le souhait d'une ligne E accessible et inclusive

Une priorité : l'accessibilité tous modes

La place des parkings-relais et de la voiture largement débattue

Si les problématiques routières rencontrées sur le territoire sont régulièrement mises en avant pour démontrer l'intérêt du projet, de nombreuses questions se sont posées sur la place à accorder à l'avenir à la voiture sur le secteur de projet. Cette thématique revient dans les contributions partagées à travers l'ensemble des supports de contribution et a été particulièrement partagée par les participants lors des rencontres.



Mode structurant actuellement les déplacements de l'ouest lyonnais, la voiture est en premier lieu évoquée par les contributeurs au travers du stationnement à proximité des stations, et plus particulièrement des parkings relais. Sur les 2 836 contributions recueillies durant la concertation, plus de 170 mentionnent les termes « parc-relais » ou « P+R » soit environ 6% d'entre elles. La question du stationnement a également été évoquée à de nombreuses reprises lors des rencontres de proximité et des ateliers cartographiques, mais également dans les contributions recueillies via Beekast lors des réunions publiques.

Le positionnement d'un ou plusieurs parkings relais de taille importante à Alai (d'une capacité au moins supérieure à ceux existants à Gorge de Loup et Oullins, soit environ 1 000 places) émerge aussi bien des contributions

libres recueillies que des échanges lors des ateliers cartographiques. Toutefois, d'autres participants envisagent plusieurs alternatives avec le positionnement éventuel de parkings relais à Libération ou encore à Bel-Air (avant le « S » d'Alai) afin de fluidifier le trafic aux abords d'Alai. Ces propositions font plus largement écho à des interrogations, posées plus spécifiquement par les acteurs associatifs de la mobilité, sur la typologie du PEM d'Alai (PEM Porte d'entrée vs. PEM de rabattement) et sur l'articulation entre le projet de Métro E et le projet de l'Anneau des Sciences.

La place de la voiture est également évoquée sur les autres secteurs du projet. **La nouvelle ligne E est perçue comme une solution contribuant à la réduction du trafic routier dans l'ouest lyonnais, particulièrement sur les principaux axes aujourd'hui congestionnés.** Plusieurs voiries sont plus spécifiquement citées en exemple : la rue Joliot Curie, l'Avenue du Point du Jour, l'Avenue de la 1ère Division Française Libre mais aussi le Tunnel de Fourvière.

Citées à une dizaine de reprises, les nouvelles mobilités « motorisées » (covoiturage, autopartage notamment) sont principalement évoquées concernant les stations à vocation de rabattement (Alai, Libération, Saint-Irénée). Certains participants souhaitent en effet que les aménagements en surface liés à l'arrivée du Métro E puissent être en mesure d'accueillir ces nouvelles mobilités mais aussi d'accompagner leur développement.

D'autres services dédiés à la voiture sont également sollicités, comme la création de dépose-minute ou encore de bornes de recharges pour véhicules électriques à proximité des stations.

De fortes attentes relatives à l'intermodalité et à l'accessibilité tous modes

De très nombreux participants ont rappelé la nécessité d'articuler l'offre de transport en commun avec le métro pour la desserte de proximité et de l'ouest lyonnais en général. Cette attente s'exprime plus largement au travers d'une volonté d'apaiser la circulation autour des stations.

Il faut noter que les attentes exprimées comportent des spécificités selon les stations concernées. Si les stations Point du Jour, Trion ou Ménival tendent à être considérées comme des stations de proximité ; **les stations Alai, Libération et Saint-Irénée, dans une moindre mesure, doivent permettre en outre d'accrocher les territoires environnants.**

Si la nature et l'ambition des aménagements proposés par les contributeurs peuvent varier selon le périmètre de rayonnement de chaque station, de grandes tendances peuvent être identifiées.

Un réseau de bus à reconfigurer

Une forte demande émerge quant à la refonte de tout ou partie du réseau de bus existant. De nombreux participants anticipent un changement structurel des déplacements à l'échelle de l'ouest lyonnais, **et souhaitent ainsi une complémentarité entre le métro et les bus.** Le renforcement du service permis par le bus est attendu pour assurer une desserte plus fine des territoires à proximité des stations de métro. Certains participants évoquent la mise en œuvre de liaisons fortes pouvant être complètement ou partiellement en site propre pour contribuer à l'attractivité des transports en commun sur le territoire et favoriser le report modal depuis la voiture.

Un maillage du réseau cyclable et piéton à renforcer

L'implication des cyclistes tout au long de la concertation témoigne également de l'importance des modes actifs. Le vélo et la marche concentrent la majorité des contributions relatives à ce sujet, les nouvelles mobilités, comme la glisse urbaine, ayant été évoquées de façon très marginale. Cette tendance forte est commune à tous les secteurs d'implantation de station. L'importance du trafic routier ainsi que le relief de l'ouest lyonnais pouvant rendre certains trajets difficiles (tous modes actifs confondus), plusieurs participants privilégient des cheminements en site propres et sécurisés.

Parmi les contributions ayant évoqué le réseau cyclable et piéton, un certain nombre d'idées a émergé pour inciter le recours aux modes actifs sur de courtes distances mais aussi sur plusieurs kilomètres depuis et vers les communes avoisinantes : aménagements de pistes cyclables bordurées (au lieu de bandes cyclables tracées), positionnement de stations Vélo'V et de P+R vélos à proximité des stations, accessibilité des vélos dans les rames à l'image du funiculaire, etc. Par ailleurs, lors des rencontres de proximité et des ateliers cartographiques, une attente particulière a été exprimée concernant la sécurisation des cheminements piétons aux abords de la station à l'aide : d'aménagements d'espaces publics apaisés, de traversées facilitées ou encore sorties situées de part et d'autre des carrefours.



Focus sur les résultats du questionnaire

Plus de 85 % des répondants au questionnaire citent la connexion de la nouvelle ligne E aux autres transports en commun comme l'une des leurs principales attentes. La connexion aux modes de transports individuels est également identifiée comme une attente forte, citée par près de 50 % des répondants au questionnaire. Cela vient conforter la nécessité pour le SYTRAL de penser le projet de Métro E non seulement du point de vue du tracé mais aussi du point de vue de l'intermodalité à laquelle il sera associé.



Focus sur l'accessibilité « dernier kilomètre »

Durant la concertation préalable, deux rendez-vous d'acteurs ont été organisés, « Mobilités & Intermodalité » et « Développement économique », lors desquels le sujet du « dernier kilomètre » a longuement été abordé. Lors de ces rencontres, les participants, principalement des acteurs associatifs et représentants du monde économique, ont évoqué la nouvelle Ligne E comme un levier pour accompagner le développement du territoire et des transports en commun de l'ouest lyonnais. L'un des enjeux évoqués était notamment **l'intégration du projet dans un schéma global de mobilité pour envisager le rayonnement de la ligne à l'échelle de tout l'ouest lyonnais.** Pour cela, les acteurs présents ont souligné la nécessité de proposer des aménagements à proximité des stations pour favoriser une mobilité sans coupure en particulier dans le cadre des déplacements domicile-travail pendulaires, et pour faciliter les liaisons du ou des « derniers kilomètres » qui séparent les stations aux bassins d'emplois.

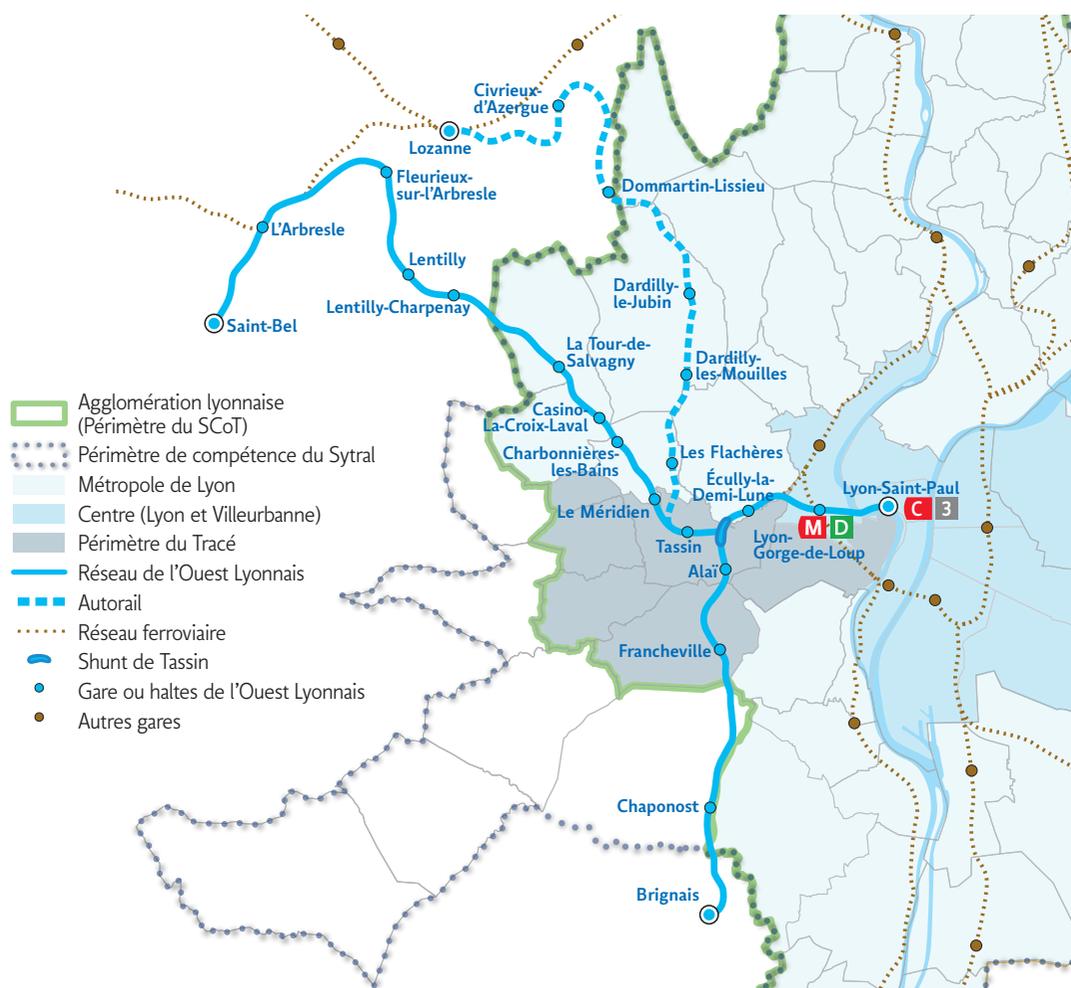
L'articulation du projet avec le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)

Le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) est évoqué dans une centaine de contributions. Les participants sont très partagés sur l'articulation du projet avec le réseau TTOL existant : environ 25 d'entre eux identifient une complémentarité entre les deux modes, tandis qu'une quinzaine évoque une concurrence. Le principal argument portant sur une éventuelle concurrence entre les deux modes est induit par le tracé du tram-train sur la branche Lyon-Saint-Paul – Alai – Brignais.

Dans le cas du scénario Hôtel de Ville, plusieurs participants identifient un « doublon » (expression utilisée par une quinzaine d'entre eux), le trajet Alai – Saint-Paul pouvant être effectué tant en tram-train qu'en métro.

Il est intéressant de noter que cet argument est cité de plus en plus fréquemment à mesure que l'on se déplace vers l'ouest, les habitants du 5^e arrondissement soulignant très peu cette caractéristique. D'autres participants, une trentaine environ, considèrent au contraire que le scénario de tracé allant vers Hôtel de Ville serait une opportunité de faire de la gare de Saint-Paul, un « hub » des transports en commun provenant de l'ouest lyonnais.

Certains participants voient le projet comme une aubaine pour aller vers plus de complémentarité entre les deux modes (métro et tram-train), quel que soit le terminus à l'est, pour assurer à la fois une desserte efficace du plateau et de l'ouest lyonnais. En effet, outre la station Gorge de Loup existante, le réseau du TTOL pourrait être connecté à une ou deux nouvelles stations de métro (Alai et possiblement Saint-Paul).



Au-delà des possibilités d'interconnexions physiques, une quarantaine de contributions portent sur une amélioration de l'intermodalité dans ses aspects pratiques et quotidiens; sont notamment cités l'augmentation des fréquences du TTOL sur ses différentes branches ou encore l'unification de l'information voyageur sur l'ensemble des modes de transport y compris le tram-train. Sur ce dernier sujet, une quarantaine de contributions privilégient la mise en place d'une tarification et d'une billettique unique entre les réseaux TCL et SNCF. Ces participants estiment que cette unification de la tarification rendra les voyages pendulaires en tram-train plus attractifs. Selon eux, les usagers du tram-train sont également utilisateurs du réseau TCL, ils soulignent ainsi la nécessité d'aborder le réseau de transport de l'agglomération lyonnaise dans son ensemble. Un petit nombre de participants, principalement associatifs, envisage également cette évolution tarifaire comme un préalable à plus de complémentarité entre autorités dans l'exploitation même du réseau TTOL.

Quelle que soit l'opinion des participants qui ont évoqué le sujet dans leurs contributions, ils partagent le souhait d'une articulation plus fine entre ces deux modes structurants pour l'ouest, notamment sur le champ de la tarification, et donc d'un dialogue entre la Région, SNCF et le SYTRAL.

Une condition : l'accessibilité tous publics

La thématique de l'accessibilité tous publics à la nouvelle ligne est évoquée dans une quarantaine de contributions. Deux sujets majeurs émergent des contributions sur la thématique. D'une part, il est demandé au SYTRAL de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) grâce à des ascenseurs et escalators à chaque station, notamment du fait de l'importante profondeur envisagée. D'autre part, l'adoption d'une tarification spécifique à destination des jeunes et des personnes âgées ou en situation de handicap est sollicitée.

Les échanges des rencontres de proximité soulignent également la présence de plusieurs centres médicaux, résidences médicalisées et d'une importante part de population âgée sur le secteur du projet. Ces participants soulignent ainsi que le mode métro permettra à tous, y compris les personnes âgées de se déplacer facilement dans des conditions confortables.



Rendez-vous d'acteurs Accessibilité et Handicap



Focus sur le rendez-vous d'acteurs « Accessibilité & Handicap »

Cette rencontre dédiée à la thématique a permis de faire émerger des propositions concrètes pour enrichir le projet. Au-delà du projet et son tracé, les recommandations portent sur la mise en accessibilité du mode métro de façon plus générale de l'extérieur de la station jusqu'au quai, en considérant une pluralité de handicaps.



À retenir

Les participants considèrent l'intermodalité et la multimodalité comme des points fondamentaux du projet. Près d'un quart des contributions libres recueillies évoquent les interconnexions entre le projet et les autres moyens de transport qu'ils soient communs ou individuels. La desserte depuis et vers la ligne est appréhendée à l'échelle très locale, mais aussi en considérant les communes situées plus à l'ouest de l'agglomération. Du fait de la temporalité longue du projet, certaines contributions demandent que soient intégrées au projet dès à présent les évolutions du réseau et des usages connus à horizon 2030.

Des questionnements relatifs aux conditions de réalisation du projet

Une impatience au regard de la temporalité du projet

Dès l'ouverture de la concertation, les habitants de l'ouest de l'agglomération ont exprimé un soulagement voire une certaine impatience de voir leurs déplacements et leur cadre de vie améliorés, grâce au Métro E. Cependant, certains peinent à se projeter à horizon 2030. Cette échéance leur semble lointaine. Quelques participants, rencontrés lors des ateliers et rencontres de proximité notamment, expriment ainsi leur incompréhension sur les dix années qui séparent la validation politique de la mise en service du métro. Ils demandent au SYTRAL d'agir, dès à présent, en accélérant le processus décisionnel, et s'interrogent sur les possibilités d'optimisation du planning de réalisation du projet. Par ailleurs, ils sont plusieurs à émettre des craintes sur d'éventuels retards de calendrier, notamment liés à la découverte de vestiges archéologiques.

Au-delà de la création de la ligne de métro E et de la refonte du réseau de bus dans l'ouest, c'est le développement du réseau TCL dans son ensemble qui leur semble trop lent, comparativement aux réseaux de transports des autres métropoles françaises. Certains participants souhaitent ainsi que d'autres projets de mobilité dans l'agglomération

puissent être initiés afin d'augmenter et de diversifier l'offre de transport en commun à l'échelle de l'agglomération.

Lors des rencontres de proximité, certaines personnes âgées, qui anticipent une réduction de leur mobilité, ont considéré le projet comme une opportunité de faciliter leurs déplacements futurs, même s'ils regrettent de ne pas pouvoir en profiter dès à présent. Les familles avec de jeunes enfants disposent de la meilleure capacité de projection. En effet, les parents voient dans le projet de métro la possibilité pour leurs enfants de se rendre plus facilement au lycée ou à l'université, dans un futur proche.

Malgré tout, un certain nombre de participants souligne que l'attente est trop longue, et demandent que des solutions soient envisagées dès à présent par le SYTRAL pour améliorer les déplacements en transport en commun : augmentation de la fréquence des bus aux heures de pointe, le soir, le week-end, création de voies de bus dédiées, etc.

Cette nécessité d'agir rapidement est encouragée par les contributeurs qui évoquent ce sujet au nom de l'amélioration du cadre de vie mais également de l'urgence climatique. En effet, le projet apparaît pour quelques participants comme un bon levier de diminution de l'émission de CO2 sur le secteur.

Globalement, les expressions sur cette thématique confirment l'attente du projet par les contributeurs.

Une anticipation de la phase chantier et des impacts générés

Le chantier lié à la réalisation d'un métro pose un certain nombre d'interrogations. Près de 80 personnes évoquent ce sujet dans leurs contributions. Les rencontres de proximité ont également permis d'échanger sur ce sujet et de rassurer les habitants directement concernés par le tracé.

Une dizaine de participants expriment leur inquiétude quant au passage du tunnelier dans la colline, que certains qualifient de « véritable gruyère ». Ils demandent à ce qu'une attention particulière soit portée à l'équilibre hydrogéologique de la colline et à des risques

de glissement de terrain sur les balmes. Un participant cite pour exemple l'effondrement de la colline près du Chemin neuf au début du XX^e siècle.

Si certains participants s'interrogent sur l'impact du passage du tunnelier, il est intéressant de noter que d'autres semblent rassurés par sa technologie et la profondeur du tunnel.

Les riverains du projet émettent donc plutôt des interrogations sur les travaux de surface. Ils se questionnent sur l'engorgement du réseau viaire déjà contraint et embouteillé, notamment au niveau des places et carrefours des zones d'implantation des stations, particulièrement sur le secteur du Point du Jour.



Tunnelier du prolongement B

Ces interrogations concernent également la place Bellecour et la place des Terreaux. Deux contributeurs soulignent le fait que celles-ci sont déjà en cours de réaménagement et que ce nouveau projet risque de rallonger les travaux et ainsi de compliquer leur accessibilité.

Les travaux s'étendant sur 5 ans, les habitants à proximité des zones d'implantation questionnent le SYTRAL sur les nuisances

sonores, notamment liées au trafic des camions et au creusement des stations. Ainsi, pour anticiper cette phase dans les meilleures conditions, certains souhaiteraient d'ores et déjà avoir des précisions sur le phasage des travaux aux abords des futures stations. Certains propriétaires interrogent également le SYTRAL sur les risques d'expropriation liés à la création de la ligne ou du P+R.

L'intégration urbaine et environnementale du projet

Si les participants partagent indéniablement le constat selon lequel la nouvelle ligne de métro va améliorer leur cadre de vie en réduisant le trafic routier (une cinquantaine de contributions dressent ce constat), ils ne partagent pas les mêmes attentes quant au devenir de l'ouest lyonnais.

En effet, certains contributeurs soulignent que le métro va permettre de dynamiser l'ouest en le rendant plus attractif pour les habitants et les entreprises. D'autres souhaitent, à l'inverse, préserver « l'esprit de village » qui règne actuellement dans les communes traversées par le projet. Il est à noter que cette idée est évoquée par une dizaine de contributeurs dans les avis déposés au cours de la concertation, mais qu'elle a été plus largement partagée par les participants aux événements, en particulier aux ateliers cartographiques et aux rencontres de proximité. Ces participants émettent des réserves sur la création de nouveaux immeubles de logements dans les quartiers concernés par le tracé. À ce sujet, deux contributeurs demandent si le projet est inscrit dans les documents et schémas d'urbanisme (PLU-h, PLUi). Ils suggèrent de l'anticiper avec des règles adéquates permettant de ne pas aller vers une expansion incontrôlée de la ville. Certains demandent ainsi que le projet de métro soit accompagné d'un projet urbain partagé pour assurer cohérence et mixité.

Des participants soulignent que le développement de l'ouest contribuera à l'augmentation du nombre d'habitants et ainsi à l'accroissement de la fréquentation de la ligne. Deux personnes demandent d'ailleurs si des données quantitatives sur la densité de population projetée à horizon 2030 existent. A ce sujet, des contributeurs s'interrogent sur l'accroissement du prix du foncier ; un participant demande d'ailleurs un moratoire des loyers.

En termes d'insertion urbaine et paysagère, les participants à l'atelier cartographique sur le secteur d'Alaï demandent que le futur P+R soit bien intégré et ne représente pas « une verrue » dans le paysage. Pour cela ils préconisent notamment un parking semi-enterré.

Au-delà du P+R, quelques participants s'interrogent sur l'insertion des stations notamment d'un point de vue architectural. Ils préconisent ainsi de ne pas dénaturer les places existantes, qui représentent l'identité des secteurs, et souhaitent que toutes les conditions soient réunies pour permettre un développement harmonieux.

En termes d'insertion environnementale, environ 80 contributions concernent plus particulièrement la phase chantier.

En effet, si les participants qui se sont exprimés sur ce sujet ne doutent pas que le projet va permettre à terme la réduction de la pollution atmosphérique, sonore et visuelle liée à la congestion routière, quelques personnes s'interrogent sur les compensations écologiques liées à l'impact des travaux. Un participant mentionne qu'il serait utile de présenter, voire co-construire avec les associations et experts concernés, un plan de compensation carbone et biodiversité.



Place Bénédicte Teissier

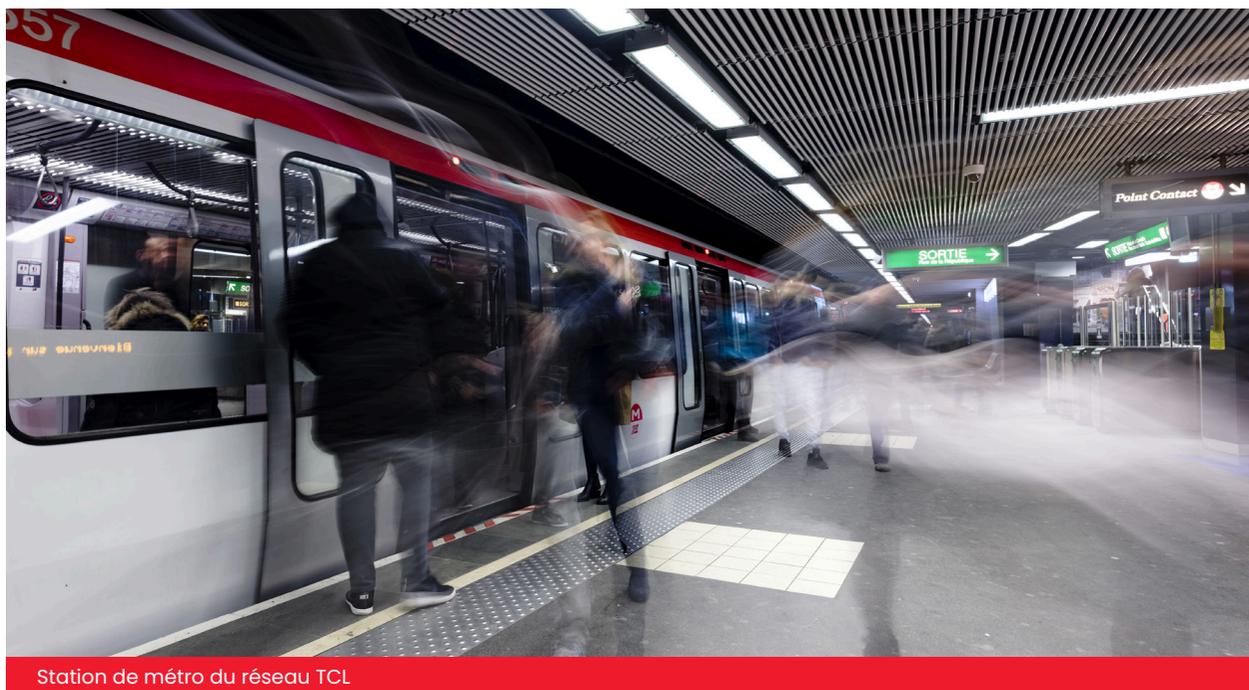
Enfin, un participant souligne l'importante capacité d'innovation et de mobilisation technologique de la Métropole. En ce sens et à l'instar du projet de « Boring Company » initié à Los Angeles (Etats-Unis), il suggère de récupérer et transformer sur place les matériaux excavés lors des travaux pour en faire, par exemple, des briques.

Les services aux voyageurs aux bords et en station

La majorité des contributions mentionnant les services aux voyageurs concerne principalement la création de places de stationnement pour les vélos et les voitures. Comme souligné précédemment, les participants souhaitent que la pratique du vélo soit encouragée à travers la réalisation de cette nouvelle ligne. Pour se faire, ils demandent des P+R vélos sécurisés, des stations Vélo'v à proximité de stations et la possibilité d'embarquer son vélo dans la rame. Lors des ateliers, certains participants ont souligné la nécessité de considérer dans le projet, le développement de la glisse urbaine et des mobilités électriques. Ainsi, ils proposent l'installation de casiers pour trottinettes, de bornes de rechargement et d'espaces suffisants dans le métro pour voyager avec ce type de véhicule personnel.

Les participants qui évoquent le P+R d'Alai, demandent majoritairement son ouverture les dimanches, ou encore sa gratuité. Pour diminuer l'usage de la voiture individuelle, un participant demande la mise en place de voitures en libre-service à proximité de l'ensemble des stations, avec des services comme Citiz ou Bluely. Un participant préconise, quant à lui, l'installation d'une agence de location de voiture à Alai.

Concernant le sujet des commerces en station, abordé durant les ateliers cartographiques, deux visions s'opposent. Certains participants souhaitent la création de commerces en station pour faciliter le quotidien des voyageurs et faire vivre la station. À l'inverse, d'autres pensent qu'ils viendraient concurrencer les commerces de proximité et n'y sont donc pas favorables.



Station de métro du réseau TCL

Selon plusieurs participants, les services proposés par cette nouvelle ligne doivent permettre de faciliter les déplacements des personnes porteuses de handicap. Ainsi, il est par exemple suggéré des stations et un métro entièrement vocalisé.

La sécurité est également un enjeu important. La création de portes palières sur les quais a été demandée à deux reprises et la mise en place de caméras de sécurité a été abordée à plusieurs reprises lors des ateliers.

Le numérique ayant une place de plus en plus importante au quotidien, plusieurs contributeurs préconisent donc de développer des bornes de recharge de smartphones et de mettre en place la 4G ou le Wifi dans les rames.

Jugée très utile également, l'installation de sanitaires dans les stations a été évoquée à quelques reprises.

Le rendez-vous d'acteurs « Innovation » a également permis de pousser plus loin la réflexion au sujet des services aux usagers. Deux axes en sont ressortis : développer et renforcer des services « intelligents » pour les usagers, et développer le métro numérique de demain, plus connecté et plus rapide. Des services variés ont ainsi été imaginés : dématérialisation du titre de transport, service du métro 24h/24, conciergerie multi-services, espace apaisant, espace de co-working, espace pouvant accueillir des événements exceptionnels, système d'orientation dynamique, signalétique évolutive, partage de données utiles, etc.

Le coût du projet et son financement

Le coût du projet et son financement a été le sujet d'environ 150 contributions. Si ce sujet est abordé de façon très variée, il est intéressant de noter que la majorité des contributions l'évoquant porte sur la phase de réalisation du projet et non sur son exploitation.

En premier lieu, le choix du mode est régulièrement questionné par les personnes qui jugent le coût du projet trop élevé. En effet, il leur semble qu'une solution de tramway ou de téléphérique serait plus adaptée. Deux participants indiquent ainsi que le montant du projet permettrait la réalisation

de 5 lignes de tramway. Les personnes qui abordent ce sujet craignent que ce projet absorbe les capacités financières du SYTRAL sur les prochaines années et qu'il se fasse au détriment d'autres projets de mobilité. Ces contributeurs sont les mêmes qui questionnent également le coût au regard des estimations de fréquentations qu'ils jugent relativement basses.

Au sujet du coût du projet, il est important de noter qu'une des principales motivations qui encouragent certains participants à privilégier un terminus à Bellecour, est le montant plus élevé du scénario vers Hôtel de Ville.

Afin de réduire le coût du projet, certains participants suggèrent diverses solutions au SYTRAL : utilisation de la galerie près du cimetière Loyasse, utilisation des voies du tram-train, partie du tracé réalisée en téléphérique urbain, etc.

Concernant les sources de financement, des contributeurs s'interrogent sur l'impact du projet sur les impôts locaux. C'est le cas d'habitants de Tassin, directement concernés par le projet, mais également d'habitants de la Métropole qui considèrent qu'ils ne bénéficieront pas directement du futur métro. Ils craignent que la réalisation du projet génère une augmentation des impôts locaux.

Un contributeur suggère la mise en place d'un financement participatif autour du projet. Un autre se questionne sur l'implication possible de l'Etat dans le financement de la ligne et souligne les investissements importants de ce dernier pour le Grand Paris Express.

Enfin certains contributeurs s'interrogent sur le risque de dépassement du budget prévisionnel.



À retenir

Le projet représente pour les participants l'opportunité de diminuer la congestion routière jugée trop importante sur l'ouest de l'agglomération et ainsi améliorer leurs déplacements et leur cadre de vie. Il est donc très attendu. Toutefois, la phase chantier nourrit quelques interrogations chez les riverains. Ils questionnent le SYTRAL sur les risques éventuels pour la colline et sur l'impact des travaux de surface pour leur quotidien.

Les habitants de l'ouest sont persuadés que la création de la ligne E va entraîner un développement du secteur. Si certains souhaitent préserver l'esprit de village qui règne actuellement, d'autres y voient la possibilité de dynamiser et rendre plus attractifs les quartiers concernés. Les interrogations sur l'insertion environnementale concernent essentiellement le chantier et les compensations envisagées. Les demandes de services dans et aux abords des stations sont principalement liées aux stationnements (vélo et voiture).

Enfin, le coût du projet a été le sujet de plusieurs contributions au regard du choix du mode, de la fréquentation estimée, de la capacité du SYTRAL à réaliser d'autres projets et des sources de financement.



Une concertation dans l'ensemble très bien accueillie

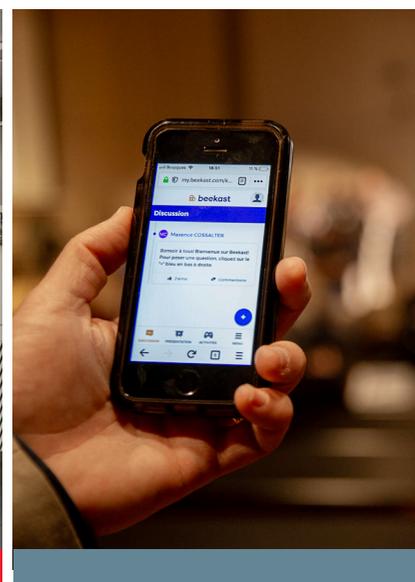
Durant la concertation une cinquantaine de contributions ont porté de façon complète ou partielle sur l'organisation de la concertation. Majoritairement partagées en début ou fin de concertation, ces contributions portent notamment sur le principe de la concertation préalable considéré comme un temps permettant un accès large à l'information et à la participation. L'ampleur du dispositif mis en œuvre au cours des deux mois d'échanges a régulièrement été salué, en particulier au cours des rencontres. Il doit être rappelé que le dispositif a la particularité d'avoir été consolidé lors d'une phase d'écoute préalable avec un panel citoyen avant d'être soumis à la Commission Nationale du Débat Public pour validation. La diversité des modalités de participation proposées a été appréciée par de nombreux participants, notamment : plateforme numérique dédiée, divers formats d'ateliers, rencontres de proximité, outil participatif Beekast...

De par sa dimension structurante et son ambition métropolitaine, une dizaine de participants auraient souhaité un périmètre de concertation plus large, notamment plus en direction de l'ouest de l'agglomération. Il est à noter que deux rencontres de proximité se sont tenues à l'ouest de la zone de projet, sur les marchés de Brindas et Craponne, et ont permis de rencontrer près de 600 habitants et usagers de l'ouest.

Par ailleurs, certaines contributions ont regretté que la concertation porte sur une proposition de tracé avec stations et terminus, alors que ces participants auraient souhaité une phase d'échanges préalable abordant la desserte de l'ouest lyonnais de façon plus générale. Ce sujet sera approfondi de façon plus spécifique sur le secteur de projet dans le cadre de l'étude quadrans ouest menée parallèlement par le SYTRAL.

Le questionnaire représente le mode de recueil de contribution le plus utilisé par les participants avec 4 006 questionnaires recueillis au cours de la concertation. Le champ libre offert en fin de questionnaire papier est par ailleurs très utilisé car près de 52% des répondants (1 157 des 2 233 questionnaires papiers recueillis) ont souhaité y compléter leur contribution.

Enfin, la suite de la concertation a suscité un intérêt particulier pour 5 participants. D'une part, quant à la capacité à traiter l'ensemble des contributions recueillies ainsi que l'importance qui leur sera accordée vis-à-vis des études techniques menées en parallèle. D'autre part, la poursuite du processus participatif post-concertation préalable a été évoqué, en particulier concernant la localisation précise des stations et les aménagements aux abords et dans les stations.





metro-E-sytral.fr

SYTRAL

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