

**Concertation
préalable
du 4 mars
au 6 mai 2019**

Compte-rendu

Réunion publique d'ouverture de la concertation

Lundi 4 mars 2019, Lyon



Sommaire

Préambule	4
1 Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?	6
1.1 Temps de présentation	6
1.2 Temps d'échange	8
2 Un projet au bénéfice des habitants	10
2.1 Temps de présentation	10
2.2 Temps d'échange	11
3 Un projet au service du territoire	13
3.1 Temps de présentation	13
3.2 Temps d'échange	15
4 Zoom sur la concertation	16

DÉROULÉ

De 19h à 21h30

- 1) Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?
- 2) Un projet au bénéfice des habitants
- 3) Un projet au service du territoire
- 4) Zoom sur la concertation

TRIBUNE

- Fouziya BOUZERDA, Présidente du SYTRAL
- Jean-Luc DA PASSANO, Vice-Président de la Métropole de Lyon
- Gérard COLLOMB, Maire de Lyon
- Michel RANTONNET, Maire de Francheville
- Pascal CHARMOT, Maire de Tassin-la-Demi-Lune

Animation : Claude COSTECHAREYRE

Préambule

Fouziya BOUZERDA, Présidente du SYTRAL, exprime sa satisfaction d'ouvrir la concertation sur le projet de création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise. Elle salue ses équipes, présente la tribune, et remercie les élus présents, représentants associatifs, etc.

Elle présente les deux garants de la concertation, désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP) : Jean-Claude RUYSSCHAERT et Lucien BRIAND.

Elle rappelle que l'enjeu de ces deux mois est de pouvoir s'informer, échanger et participer sur ce projet emblématique de mobilité.

Claude COSTECHAREYRE, animateur, présente le déroulé de la réunion :

- 1) Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?
- 2) Un projet au bénéfice des habitants
- 3) Un projet au service du territoire
- 4) Zoom sur la concertation

Il rappelle les règles pour permettre le bon déroulement de la rencontre et des échanges, puis présente les différentes modalités pour s'exprimer lors de la réunion :

- l'outil interactif, Beekast, qui permet à chacun de s'exprimer en live (beekast.com/metroE) ;
- les prises de paroles tout au long de la réunion.

Lucien BRIAND, garant de la concertation, explique que la Commission nationale du débat public s'est prononcée, cet été, sur le besoin de faire une concertation préalable avec garants et a nommé Jean-Claude RUYSSCHAERT et lui-même comme garants pour cette concertation.

Il rappelle que l'objectif d'une concertation est à la fois d'informer et de recueillir des avis. Il précise que les garants ne sont pas désignés pour juger le fond du projet mais pour s'assurer que les modalités de concertation permettent à tous de s'informer et s'exprimer. Il explique que ses modalités ont été définies lors d'une phase préparatoire menée depuis septembre avec le SYTRAL.

Fouziya BOUZERDA rappelle que le SYTRAL, l'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise définit l'offre de transport, prévoit et organise l'investissement avec les travaux d'infrastructures (nouvelles lignes de tramway, nouvelles lignes de métro). Le SYTRAL est aussi propriétaire de l'ensemble du matériel roulant et de tous les ouvrages sur lesquels ceux-ci circulent. Ainsi, il mène une politique de développement à la fois de l'infrastructure et de l'offre au quotidien.

Elle indique que le SYTRAL pilote plusieurs réseaux : le réseau TCL, le réseau Cars du Rhône, le réseau Libellule sur Villefranche-sur-Saône, Optibus et Rhônexpress.

Elle souligne que près d'1,7 million d'habitants et 300 communes sont concernés. L'objectif est d'agrafer les territoires et de faire en sorte que tous ces réseaux s'interconnectent. L'enjeu premier du SYTRAL est de penser les mobilités de manière globale et le plus en amont possible. Il s'agit également de mailler les territoires aujourd'hui peu desservis, à l'image du projet de ligne de métro E.

Elle rappelle que le réseau du SYTRAL est le 2^e réseau de France, avec :

- 5 lignes de tramway, la 6^e étant en cours de réalisation ;
- 4 lignes de métro, et une 5^e en projection, objet de la présente concertation ;
- 2 funiculaires ;
- 1 000 bus et 130 trolleybus électriques.

Enfin, elle indique que le SYTRAL a la volonté de placer l'innovation au cœur de ses projets et basée sur les usages, comme par exemple avec la navette autonome. La volonté du SYTRAL est de développer les modes lourds qui permettent une cadence, une régularité importante (métro, tramway, lignes fortes) puis de déployer des lignes à desserte plus fine.

Elle conclue en indiquant que la gouvernance partagée, la volonté d'inclure l'ensemble des interlocuteurs, constitue l'une des forces du SYTRAL. Tous les territoires sont représentés dans la gouvernance du SYTRAL et ceux-ci sont associés et concertés sur l'ensemble des projets. L'enjeu de la concertation sur le projet de Métro ligne E, c'est d'infuser tout l'ouest lyonnais et ne pas se limiter aux seules communes desservies.

1 | Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?

1.1 TEMPS DE PRESENTATION

Fouziya BOUZERDA explique que les projets sont décidés et votés par les élus dans le cadre d'un plan de mandat. Les études du projet de métro E se sont déroulées de novembre 2016 à janvier 2018, puis ont fait l'objet d'une restitution auprès de l'ensemble des élus du SYTRAL et d'une prise de décision de retenir 2 des 12 scénarios étudiés. C'est à cette occasion que le SYTRAL a décidé de saisir la CNDP et de poursuivre les études préliminaires.

Elle précise que l'axe du tracé de la ligne de métro E figure sur le Plan de déplacements urbains (PDU), document adopté en 2017 et qui oriente toutes les grandes dessertes de mobilité sur l'ensemble de l'agglomération.

Elle souligne que la concertation permettra de faire des choix sur le tracé de la ligne, l'implantation des stations, mais s'agissant d'un projet complexe, cela doit se coordonner avec les études techniques menées parallèlement.

L'animateur relaie une question posée en direct par les participants sur l'application Beekast : Pourquoi le tracé n'est-il pas prolongé jusqu'à la Part-Dieu ?

Fouziya BOUZERDA répond que l'étude de faisabilité est déclenchée sur un tracé qui puisse être réalisable techniquement, financièrement et ce, dans un délai acceptable. Cependant la concertation peut permettre d'identifier d'autres perspectives de développement, telles que pour le métro B actuellement. Elle confirme qu'il n'y a pas de questions taboues, le SYTRAL souhaite avoir une concertation ouverte.

Elle indique que l'objectif premier de la future ligne est de permettre aux habitants et usagers de rejoindre Bellecour ou Hôtel de Ville depuis Alaï. Elle précise que le terminus à Bellecour permet une connexion avec la ligne A et la ligne D, tandis que le terminus Hôtel de Ville, permet de se connecter aux lignes A et C.

Elle complète en indiquant que quelque soit le tracé retenu, le métro E visera à relier entre elles les différentes centralités et quartiers traversés. Les enjeux du projet sont la desserte de zones de densité en termes de population, de commerces, d'emplois, d'activités économiques, etc.

Concernant le secteur Libération / Constellation / Ménival, elle précise qu'à l'issue de la concertation une décision devra être prise entre les 2 options : une station unique à Constellation, ou deux stations à Libération et à Ménival.

L'animateur précise que ces secteurs d'implantations feront l'objet d'ateliers cartographiques qui permettront de discuter plus en détails des avantages et inconvénients perçus sur chacune des options.

Question posée sur Beekast : Comment ont été définis ces deux scénarios ?

Fouziya BOUZERDA explique que les critères sont à la fois géographiques et techniques. Elle informe que d'autres modes ont été envisagés, comme le tramway. Cependant les pentes au-dessus de 10 % ne permettent pas d'assurer cette desserte. Les voiries contraintes, les voies étroites et sinueuses ne permettent pas non plus de mettre en place de manière efficace un transport en site propre sans mobiliser l'intégralité de la voirie au détriment de la voiture.

D'autre part, elle explique qu'un débranchement à Gorge de Loup n'a pas été retenu compte tenu d'une faible fréquentation attendue. C'est donc à la fois le critère de la densité de population, de la fréquentation estimée, des difficultés techniques et de l'absence de place en surface qui ont permis de déterminer le tracé et le choix du mode.

Question posée sur Beekast : un scénario avec un téléphérique a-t-il été étudié ?

Fouziya BOUZERDA répond que le SYTRAL n'a pas étudié spécifiquement d'option avec un téléphérique. Elle informe que trois grandes études ont été lancées parallèlement, l'étude « quadrant est », l'étude « quadrant ouest » et l'étude « quadrant nord », où tous les modes et déplacements sont étudiés. Cependant, les téléphériques ne permettent pas de survoler des zones d'habitations denses, et peuvent entraîner des « expropriations de survol ». Ce mode sera étudié sur d'autres dessertes.

Elle poursuit la présentation du tracé avec l'implantation de la station Point du Jour puis le secteur Trion / Saint-Irénée. Elle précise que pour ce secteur, il est envisagé d'implanter une seule station située à Trion ou à Saint-Irénée.

Elle indique ensuite que deux options sont envisagées : un terminus à Hôtel de Ville, avec une station intermédiaire à Saint-Paul qui permettrait de se connecter à la ligne de chemin de fer, au tram-train de l'ouest lyonnais et à la ligne C3 ; ou un terminus à Bellecour. Elle affirme que l'ensemble des scénarios d'implantation de station présentés sont ouverts à discussion.

Elle explique qu'il s'agira d'un métro sur pneus, entièrement automatique puisque l'enjeu du SYTRAL est d'automatiser toutes les lignes de métro. L'idée est également de pouvoir coupler deux rames en fonction des temporalités et de pouvoir ainsi transporter plus de monde aux heures de pointe.

Question posée sur Beekast : Le coût du projet, de 1,2 milliards d'euros, ne pourrait-il pas être affecté d'autres projets ?

Fouziya BOUZERDA confirme qu'il s'agit d'une somme importante, cependant ce budget sera mobilisé sur plusieurs mandats. Elle rappelle qu'avoir une vision pour un territoire nécessite d'envisager un développement à long terme et ensuite, par mandat, de prioriser et d'affecter les montants d'investissement aux différents projets.

Elle indique que le budget annuel d'investissement est d'environ 300 millions d'euros d'investissement. Pour ce projet de métro, il pourrait être mobilisé entre 400 et 500 millions d'euros sur les 6 années du prochain mandat, puis le montant restant sur le mandat 2026-2032.

Elle souligne que le choix d'un mode lourd s'est dans un premier temps imposé, puis celui du métro. Elle explique que le manque d'espace en surface et les voiries très sinueuses rendent difficile la mise en place un tramway d'autant plus que certaines des pentes atteignent 12 %.

Elle explique que lorsque les lignes A et B ont été construites celles-ci ont été réalisées en tranchées ouvertes. À présent, les techniques ont évolué et le creusement est effectué par un tunnelier passant très profondément, sous les habitations et sous la colline, ce qui permet de limiter les impacts.

Elle ajoute que l'un des enjeux importants est celui de l'attractivité d'une ligne de métro. Aujourd'hui plus de 700 000 voyages/jour se font en métro. Ce mode permet de drainer beaucoup de flux et d'encourager les gens à se détourner de la voiture.

1.2 TEMPS D'ÉCHANGE

Un participant, thésard à l'Université de Lyon 3, réfléchit à la transformation de Lyon en une ville intelligente pour atteindre l'objectif d'être parmi le top 20 des métropoles européennes notamment des transports. Il demande pourquoi ne pas avoir envisagé un tracé Alaï -Perrache, et s'il existe un projet de prolongement de la ligne C jusqu'à Saint-Irénée.

L'animateur invite ce participant à s'inscrire aux ateliers cartographiques et techniques s'il souhaite approfondir ce sujet.

Fouziya BOUZERDA indique que Perrache faisait partie des scénarios envisagés. Cependant, cette intervention nécessiterait de neutraliser la station lors des travaux, c'est-à-dire arrêter le service de la ligne A à Ampère et ce qui aurait également des effets sur la circulation des tramways. Il s'agit aussi d'un point de connexion trains, et donc d'un scénario complexe.

Elle rappelle que pour réaliser les études techniques et la concertation préalable un tracé ou des alternatives doivent être figés, bien que dans l'absolu cette ligne sera prolongeable.

L'animateur précise que la mise en place d'une nouvelle ligne de métro va entraîner une reconfiguration globale du réseau.

Fouziya BOUZERDA confirme que lorsqu'un nouveau mode lourd est créé, l'intégralité du réseau est repensée avec la volonté de maillage encore plus abouti. L'enjeu est d'agrafer tous les territoires de l'ouest en réfléchissant aux interconnexions avec la voiture, le bus, le vélo, etc.

M. LE GOFF, habitant du 5^e arrondissement, s'interroge sur le terme « projet ». Il demande si le projet de création est finalisé ou si à l'inverse, il peut s'arrêter si la concertation s'avère négative.

Fouziya BOUZERDA indique que le SYTRAL a la volonté de mener cette première étape (concertation et études préliminaires) à son terme pour déterminer précisément un tracé. C'est en 2020, que les élus voteront, ou pas, la réalisation de cette ligne dans le cadre du plan de mandat.

2 | Un projet au bénéfice des habitants

2.1 TEMPS DE PRESENTATION

L'animateur rappelle qu'il s'agit d'un projet au service des habitants, et que par conséquent les habitants de l'agglomération ont été intégrés en amont de la démarche de concertation avec la création d'un panel. Quatre ont accepté de témoigner de leur quotidien.

La vidéo « Le SYTRAL vous invite à partager votre expérience » est projetée.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon, note que les dessertes en transport en commun à l'ouest sont prises dans la circulation automobile, ce qui pousse les habitants à prendre la voiture. Ce territoire de colline ne permet pas de proposer un mode de transport lourd autre que le métro.

Il explique que pour aller dans l'est lyonnais, les habitants doivent regagner Choulans ou l'avenue Barthélémy Buyer, pour passer ensuite par le tunnel de Fourvière et repasser sur les quais du Rhône. La création d'un boulevard paysager, à terme, ne sera permise que si un moyen de desserte collectifs est mis en place.

Il revient sur l'Anneau des Sciences, qui est, selon lui, l'une des conditions fondamentales pour permettre d'aménager l'autoroute depuis Écully jusqu'à Pierre Bénite, permettant aux bus de circuler plus facilement et donc supprimer un certain nombre de voiries pour permettre un bouclage de l'agglomération cohérent.

Il informe que la ville de Tassin-la-Demi-Lune est traversée par 50 000 véhicules/jour et qu'avec le développement des communes de l'ouest lyonnais, d'ici 2030, le trafic va continuer d'augmenter. Il est donc nécessaire de répondre à ce besoin. Il ajoute que la ligne E va croiser la ligne de chemin de fer Brignais - Saint-Paul. La commune de Brignais connaît un développement extrêmement important et ses habitants pourraient ainsi prendre le métro E pour rejoindre le centre-ville.

Michel RANTONNET, Maire de Francheville, complète et indique que 120 000 déplacements quotidiens sont réalisés entre l'ouest et le centre de Lyon, soit environ 30 000 véhicules/jour. Il affirme que l'air serait plus respirable sans ces véhicules. La Mairie de Francheville a mené une enquête qui soulève que près de 90 % des habitants utilisent leur voiture pour leurs déplacements personnels. Il indique également que les voyageurs sont prêts à utiliser les transports en commun, sous réserve qu'ils soient plus rapides que les modes de déplacements personnels. La rapidité est le critère majeur pour les habitants de Francheville. Il est également essentiel de penser la multimodalité de la Gare d'Alaï avec des parcs relais de taille suffisante, des connexions avec l'Anneau des Sciences, le TER et le métro.

Pascal CHARMOT, Maire de Tassin-la-Demi-Lune, indique que la circulation est particulièrement forte dans le quartier Libération et dans le secteur de l'Horloge. La présence de la voiture en plein cœur de ville est un véritable problème. Les automobilistes partagent avoir connu une augmentation de leur

temps de trajet d'environ de 10 minutes dans les quatre dernières années. Il affirme que les citoyens ont des attentes très fortes aujourd'hui en termes de mobilité, d'une part pour faciliter les déplacements quotidiens et d'autre part pour améliorer la qualité de l'air. Ce projet, représente selon lui, une alternative crédible à la voiture. Il rappelle qu'aujourd'hui, il faut environ 30 à 40 minutes pour se rendre dans le cœur d'agglomération depuis Tassin-la-Demi-Lune.

2.2 TEMPS D'ÉCHANGE

M. MIGNOTTE, habitant de Tassin-la-Demi-Lune, demande pourquoi ne pas envisager un terminus aux Trois Renard. Celui-ci permettrait de se connecter avec trois TER et plusieurs bus (C24, C21, 55, 86 et 98). Il propose également de transformer le TER en RER, comme à Paris. Il permettrait de rejoindre Gorge de Loup pour aller ensuite vers Perrache.

Fouziya BOUZERDA indique que les ouvrages ferrés n'appartiennent pas au SYTRAL et qu'il n'est donc pas possible de les inclure dans le réseau. Cependant, un travail est mené avec SNCF et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour favoriser l'intermodalité entre les réseaux.

Concernant les Trois Renard, elle dit ne pas pouvoir garantir que ce scénario sera étudié cependant elle indique prendre note de toutes les observations.

Séverine FONTANGES, élue à Charbonnières-les-Bains, se dit ravie d'entendre qu'il y a enfin une proposition de transport en commun dans l'ouest lyonnais. Elle soulève qu'il y a de nombreux lieux d'activités économiques qui se trouvent dans l'ouest, tels que Sanofi Pasteur à Marcy-l'Étoile, Boiron dans le bas de Francheville, le futur Campus du numérique à Charbonnières-les-Bains ou encore les grandes écoles à Écully. Elle demande si de nouvelles liaisons, plus directes et plus rapides, vont relier Alaï directement à ces lieux d'activités. Elle préconise de mettre en place un ticket unique pour les connexions entre le TER et le métro.

Fouziya BOUZERDA répond que l'enjeu est de définir l'implantation des stations pour ensuite organiser l'interconnexion de tous les modes de transport. Elle explique qu'il s'agit de placer chaque station comme une porte d'entrée multimodale.

Concernant le Campus Lyon Ouest, il est inscrit au PDU dans le cadre de l'axe A4. Elle souligne que les travaux de cet axe sont d'ores et déjà lancés. Concernant le Campus numérique de Charbonnières-les-Bains, elle indique que l'offre de desserte sera pensée pour son ouverture. Il s'agit d'envisager le réseau au quotidien pour adapter ou renforcer l'offre.

Question posée sur Beekast : « Pourquoi s'arrêter à Alaï ? ».

Fouziya BOUZERDA répète qu'il s'agit d'avoir un projet fixe pour réaliser les études, mener la concertation. Les propositions de prolongement seront entendues, et seront traitées dans le cadre du bilan de concertation.

L'animateur demande des précisions sur le choix du mode métro.

Fouziya BOUZERDA souligne que le métro n'est pas soumis aux aléas de la circulation. Le bus, lorsqu'il n'est pas en site propre, est généralement bloqué quand il y a de la congestion. De plus, les voiries sinueuses du coteau ne permettent pas la mise en place de ce type de bus. Elle indique qu'il s'agit d'avoir une infrastructure dédiée, sécurisée, automatisée, permettant de garantir les temps de parcours. Elle réaffirme que le métro est l'un des modes les plus fiables, avec de surcroît une grande capacité.

Un participant indique ne pas voir la connexion avec la ligne D à hauteur de la gare de Saint-Paul, sur le plan présenté, et souhaite obtenir des précisions à ce sujet.

Fouziya BOUZERDA indique que deux scénarios sont proposés :

- Un terminus à Hôtel-de-Ville avec une connexion aux lignes A et C ;
- Un terminus à Bellecour avec une connexion aux lignes A et D.

Un participant demande s'il est envisageable de prévoir une tarification commune entre le réseau TCL et la ligne Saint-Paul - Brignais (tram-train).

Fouziya BOUZERDA informe que le SYTRAL travaille conjointement avec la Région et SNCF. Actuellement, il existe des cartes permettant de combiner les deux abonnements (TCL et TER), c'est le cas de la carte « OÙRA! ». Elle souligne que le système de tarification n'est pas le même (au kilomètre pour SNCF et au déplacement pour TCL). Certaines gares à l'ouest, comme à l'est, permettent de connecter efficacement des centralités éloignées. Le SYTRAL mène un travail d'identification de ces gares pour ensuite parvenir à une tarification combinée.

Un participant propose une solution alternative au projet avec la mise en place d'ascenseurs et la réalisation de tunnels.

L'animateur rappelle que toutes les questions qui n'auront pu être posées lors de cette rencontre pourront être abordées lors des ateliers ou sur la plateforme en ligne www.metro-E-sytral.fr

3 | Un projet au service du territoire

3.1 TEMPS DE PRESENTATION

L'animateur explique que ce projet s'articule autour de 4 axes fort :

- **Renforcer la desserte en transport en commun** depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise.
- **Réduire la part de la voiture individuelle** au bénéfice des transports collectifs et améliorer ainsi la qualité de l'air.
- **Améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers**, en leur offrant une mobilité adaptée et des espaces de vie apaisés.
- **Accompagner l'évolution territoriale** des secteurs desservis.

Fouziya BOUZERDA indique que l'un des principaux enjeux est de connecter le territoire pour permettre à chacun de se déplacer efficacement pour travailler, pour les loisirs, à titre personnel, à titre médical, etc. Elle ajoute l'enjeu de « respirabilité » pour permettre à tous de mieux respirer et vivre en bonne santé. Les transports en commun, même lorsqu'ils ne sont pas électriques, représentent 65 fois moins de particules par passager et par km parcouru.

Elle ajoute qu'il s'agit d'accompagner les bonnes pratiques. Elle cite, par exemple, la mise en place d'un ticket à 3 € pour se déplacer sur l'ensemble du réseau lors des pics de pollution.

Jean-Luc DA PASSANO, Vice-Président de la Métropole de Lyon, confirme le soutien de la Métropole. L'objectif du Grand Lyon est de permettre à ses habitants de se déplacer dans les meilleures conditions possibles de rapidité, de confort et également avec un souci de protection de l'environnement et de la santé.

Il informe qu'une attention particulière est portée au trafic de transit et à tous les déplacements domicile/travail que les salariés résident dans et hors de la métropole. L'enjeu est de permettre à tous d'accéder à des lignes fortes bien connectées et de se déplacer en transport en commun à l'intérieur de l'agglomération.

Il insiste également sur les reports modaux, c'est-à-dire les reports vers d'autres modes comme les modes doux (marches, vélo, trottinettes) ou le covoiturage. La Métropole travaille sur la mise en place de pôles multimodaux et croit particulièrement au pôle multimodal d'Alaï. Il informe que le pôle multimodal d'Alaï prévoit un parking relais (P+R) d'environ 1 000 places.

Gérard COLLOMB indique que l'ambition générale est de créer une ceinture autour de la métropole avec des rabattements pour qu'ensuite, au cœur de la métropole, les transports en commun soient privilégiés.

Il souligne que toutes les personnes de l'ouest qui veulent rejoindre Lyon passent par les 5^e et 9^e arrondissement, Francheville et Tassin-la-Demi-Lune. Les temps de trajets pour rejoindre le centre-ville depuis ces communes de l'ouest augmentent sans cesse.

Le logement, le transport, les problèmes de pollution et de santé (généralement liés aux problèmes de pollution) sont au cœur des questionnements des citoyens. Selon lui, la ligne E permettra de contribuer à résoudre l'ensemble de ces problèmes.

Michel RANTONNET explique que ce projet participe aussi d'une logique d'attractivité pour les territoires concernés. En effet, il rappelle que l'attractivité économique suppose une offre de transport adaptée. Il informe également que la démographie à l'ouest de Lyon progresse plus vite que sur l'ensemble de la métropole (8 % contre 6 %), et qu'il est impératif d'accompagner cette croissance.

Il insiste sur la nécessité d'accompagner le déclassement de l'A6 et l'A7 avec une solution alternative qui, au regard des problématiques, ne peut être autre que le métro pour passer d'une heure de déplacement aujourd'hui à 10 minutes pour rejoindre le cœur d'agglomération d'ici 2030.

Pascal CHARMOT confirme que la question du développement des territoires (économique et urbain) au travers d'un outil structurant de déplacement est centrale.

Il précise que la volonté de coupler le développement urbain à l'objectif de qualité par l'arrivée de systèmes structurants de transports en commun renforce l'attractivité d'un territoire. Il s'agit de faire rayonner non seulement le territoire de l'ouest lyonnais, mais aussi au-delà.

Au sujet de la croissance démographique, depuis 2006, Tassin-la-Demi-Lune a connu une augmentation de 21 % de sa population. La future ligne E constitue, à la fois, un intérêt majeur pour le développement économique, mais aussi la nécessité de mettre des moyens structurants pour accompagner cette évolution.

Question posée sur Beekast : « Le projet de Métro ligne E va-t-il se réaliser si l'Anneau des Sciences ne se fait pas ? »

Fouziya BOUZERDA confirme que l'intermodalité entre tous les modes est étudiée, cependant la ligne E est indépendante de la réalisation de l'Anneau des Sciences. Dans le cas où, l'Anneau des Sciences serait réalisé, alors le SYTRAL réfléchirait aux connexions entre les deux.

3.2 TEMPS D'ÉCHANGE

M. TORRIERO, qui se définit comme particulièrement intéressé par les transports à Lyon, propose une alternative au tracé. Il indique que le tracé ne prend pas en compte Champvert ou les quartiers de Francheville. Le projet qu'il propose passe par la gare de Perrache, puis la gare de Jean Macé pour rejoindre Porte des Alpes. Ce projet permettrait de croiser T1, T2, T4, T6 et la ligne D.

L'animateur invite ce participant à participer aux ateliers pour échanger autour de ces propositions.

Un participant, lycéen et habitant près de la gare d'Alaï, demande si, d'ici 2030, des aménagements sont prévus pour rejoindre facilement Perrache depuis l'ouest.

L'animateur prend note de cette question mais informe qu'il s'agit d'un sujet qui ne touche pas directement au projet.

M. SERAFINI, habitant du 2^e arrondissement de Lyon, indique qu'au regard des stations envisagées il n'a pas le sentiment qu'il sera un utilisateur quotidien de la ligne. En revanche, il pense avec satisfaction qu'indirectement cette ligne est de nature à réduire le trafic routier qui transite par le 2^e arrondissement et donc à réduire la pollution.

Un participant, demande si un prolongement jusqu'à la Part-Dieu est envisageable pour permettre les liaisons est-ouest et ainsi le recul du nombre de voitures en ville.

Fouziya BOUZERDA indique prendre note de cette contribution.

Un participant, ancien résident du 5^e arrondissement, souligne sa préférence pour le terminus à Hôtel de Ville et demande s'il est possible de faire une jonction avec les funiculaires.

Fouziya BOUZERDA dit qu'actuellement la ligne n'est pas connectée aux funiculaires mais que cela pourrait-être étudié.

4 | Zoom sur la concertation

Fouziya BOUZERDA explique qu'il s'agit d'une démarche volontaire, ambitieuse, avec plus de 30 temps d'échange organisés, des ateliers cartographiques, des réunions publiques, un site dédié, etc. La volonté du SYTRAL est de recueillir les observations, les propositions et de pouvoir partager ce projet de territoire.

La concertation préalable s'articule autour de 3 idées clés : accessibilité, proximité, décryptage

[La vidéo « Métro ligne E : Le SYTRAL vous invite à participer à la concertation ! » est projetée.](#)

L'animateur rappelle que parmi les sujets soumis à la concertation trois sont particulièrement identifiés : le choix du tracé, les zones d'implantation des stations et l'accessibilité tout modes confondus aux stations.

Il cite les différents outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer : un dossier de concertation, une synthèse, l'agenda de la concertation, un questionnaire, un mur d'expression, la plateforme en ligne, etc.

Lucien BRIAND dresse le bilan de cette première rencontre et note la diversité des échanges, des interventions. Il souligne que la concertation démarre plutôt bien. Il remarque que les questions ont été nombreuses sur l'outil numérique Beekast et indique que ces questions trouveront réponses au travers des prochaines rencontres ou sur le site Internet.

Il invite les participants à lire le dossier et indique que les garants ont été associés à son élaboration pour garantir la qualité des informations, leur transparence et leur intelligibilité. Il rappelle que les garants sont présents pour recueillir les éventuelles doléances sur la conduite de la concertation.

Il encourage tout un chacun à profiter de ces deux mois pour poser des questions et participer le plus possible.

Il précise qu'à la suite de ces deux mois de concertation, les garants, rédigeront un bilan. Puis le SYTRAL en tant que porteur de projet, tirera les enseignements de cette concertation. Ces deux documents publics viendront alimenter l'enquête publique qui pourrait avoir lieu en 2021, si le projet se poursuit.

Fouziya BOUZERDA conclue la rencontre et remercie les participants. Elle souligne que le succès d'une concertation fait le succès des grands projets. Elle encourage les habitants de l'agglomération à participer aux différentes rencontres et à donner leur avis en ligne.