

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

Compte-rendu

Réunion publique de clôture de la concertation

Lundi 29 avril 2019, Lyon



Sommaire

Déroulé	4
Tribune.....	4
Plateau citoyens.....	4
Garants	4
Préambule	5
1 Rétrospective des 8 semaines de concertation.....	7
1.1 Retour sur la phase préparatoire	7
1.2 Comment les citoyens ont-ils vécu cette concertation ?.....	8
1.3 Une forte mobilisation lors des réunions publiques.....	10
1.4 Des échanges de qualité	10
1.5 Une nouvelle manière de concerter.....	10
1.6 Ouverture, pédagogie et innovation	10
2 Les premiers enseignements de la concertation.....	12
2.1 3 sujets particuliers	12
2.2 Les premiers enseignements sur le tracé	12
2.3 Les premiers enseignements sur les zones d'implantation des stations	14
2.3.1 ALAÏ.....	14
2.3.2 LIBERATION/CONSTELLATION/MENIVAL.....	14
2.3.3 POINT DU JOUR.....	14

2.3.4	TRION/SAINT-IRENEE	15
2.3.5	SAINT-PAUL	15
2.3.6	AUTRES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	15
2.4	L'accessibilité aux stations	16
2.5	Les modes actifs, un enjeu pour demain	16
2.6	Des échanges riches et constructifs	17
3	Et après ?	19

DEROULE

De 19h à 21h30

- 1) Rétrospective des 8 semaines de concertation
- 2) Les premiers enseignements de la concertation
- 3) Et après ?

TRIBUNE

- Fouziya BOUZERDA, Présidente du SYTRAL
- David KIMELFELD, Président de la Métropole de Lyon
- Gérard COLLOMB, Maire de Lyon
- Michel RANTONNET, Maire de Francheville
- Pascal CHARMOT, Maire de Tassin-la-Demi-Lune
- Rodolphe MUNIER, Directeur du Développement du SYTRAL

PLATEAU CITOYENS

- Nicole DEVINANT, habitante Lyon 5, membre du Panel citoyen
- Georges GUERRIER, membre de l'Association Renaissance du Vieux Lyon
- Amah KOUEVI, directeur de l'institut français de l'expérience patient
- Francis MIGLIANICO, habitant Tassin et représentant du Collectif Lyonnais des Sourds
- Bruno RAMADANOSKI, habitant Oullins, chargé de traitement statistique
- Eric VACHERET, habitant Lyon 5, membre du Panel citoyen

GARANTS

- Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation
- Lucien BRIAND, garant de la concertation

Animation : Claude COSTECHAREYRE

Préambule

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon, exprime sa satisfaction d'ouvrir la réunion publique de clôture de la concertation préalable sur le projet de création d'une nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise. Il présente la tribune, les garants de la concertation désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP) : Jean-Claude RUYSSCHAERT et Lucien BRIAND, ainsi que les participants qui ont accepté de témoigner. Il remercie également les élus présents, les représentants associatifs, etc. Il rappelle les différents dispositifs mis en place au cours de ces deux mois tels que la plateforme participative en ligne, les ateliers cartographiques et techniques et les rencontres de proximité. Il remercie toutes les personnes ayant participé à la concertation.

Fouziya BOUZERDA, Présidente du SYTRAL, rappelle que le SYTRAL, l'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise a souhaité une concertation exemplaire. Elle souligne qu'il s'agit d'une concertation inédite pour le SYTRAL. Elle remercie les élus du territoire pour leur implication ainsi que les garants. Puis elle remercie les habitants de l'ouest, futurs usagers, et leur mobilisation tout au long de ces deux mois et la richesse des échanges. Elle salue aussi l'importante mobilisation des équipes du SYTRAL.

Elle rappelle les trois principaux sujets soumis à la concertation :

- Le choix du tracé parmi les deux scénarios issus de l'étude de faisabilité ;
- Les zones d'implantation des stations au sein des quartiers ;
- La bonne accessibilité aux stations tous modes confondus.

Elle explique que les nombreuses contributions en ligne, papiers, ou lors des rencontres ont été analysées pour tirer les premiers enseignements présentés ce soir. Elle informe qu'à l'issue de la concertation préalable, qui prend fin le lundi 6 mai, un bilan sera rédigé par les garants et soumis à l'approbation de la CNDP, la Commission nationale du débat public.

David KIMELFELD, Président de la métropole de Lyon, indique que la Métropole est là pour prendre en compte et porter les préoccupations des habitants, des entreprises et de leurs salariés notamment dans leurs déplacements domicile - travail. Il souligne l'enjeu d'attractivité qui ressort des nombreux échanges et indique qu'il s'agit de l'un des enjeux principaux d'une métropole, l'objectif étant d'attirer des entreprises et de les garder sur le territoire. Puis il souligne les contributions au sujet de la qualité de l'air. Il indique qu'une ligne de transport en commun, comme la ligne E n'est pas la seule réponse mais fait partie des réponses qui, mises bout-à-bout, pourront apporter une amélioration concrète.

Claude COSTECHAREYRE, animateur, présente les deux garants qui ont encadré la concertation préalable : Jean-Claude RUYSSCHAERT et Lucien BRIAND, puis les citoyens en tribune, qui se trouvent être des participants d'une ou plusieurs rencontres. Ensuite, il présente le déroulé de la réunion :

1. Rétrospective des 8 semaines de concertation
2. Les premiers enseignements de la concertation
3. Et après ?

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.

1 | Rétrospective des 8 semaines de concertation

1.1 RETOUR SUR LA PHASE PREPARATOIRE

La vidéo « Retour sur 2 mois de concertation du 4 mars au 6 mai 2019 » est projetée.

L'animateur interroge deux citoyens en tribune : Nicole Devinant et Eric Vacheret. Il indique qu'ils ont participé en janvier dernier à la consolidation des modalités de concertation au travers du panel citoyen.

Nicole DEVINANT, habitante de Lyon 5 et membre du Panel citoyen, explique que leur travail était de participer à la consolidation du plan de communication de la concertation afin que chaque habitant en soit informé et que l'information soit la plus claire possible.

L'animateur demande si, selon eux, l'information sur le projet a bien été diffusée sur le territoire ?

Eric VACHERET, habitant Lyon 5 et membre du Panel citoyen, répond que de son point de vue les habitants du territoire ont bien été informés.

L'animateur leur demande ce qu'ils retiennent du processus de concertation ?

Nicole DEVINANT indique que les ateliers ont permis à chacun de s'exprimer librement et dans une bonne ambiance de travail. Elle salue les méthodes mises en place pour faciliter les échanges entre les participants. Elle prend l'exemple de la carte du territoire, présente lors de chaque rendez-vous, où chacun devait signifier son lieu de résidence. En effet, voir la provenance des participants permettait de comprendre le regard de chacun et de rendre les échanges plus riches.

Eric VACHERET ajoute que les échanges entre les participants restaient objectifs et que tous argumentaient librement sans tenter de tirer la couverture à soi.

Lucien BRIAND, Garant, explique que le sondage a permis de comprendre plus précisément le territoire et ses attentes, et ainsi de définir les modalités les plus adaptées possible. Ensuite, le panel a permis de tester le dispositif et de l'affiner ou l'adapter. Il souligne l'intérêt pour le projet et sa portée géographique. En effet, il relève qu'il est intéressant de remarquer la forte participation des habitants des communes directement concernées mais aussi de celles qui se situent aux alentours.

1.2 COMMENT LES CITOYENS ONT-ILS VECU CETTE CONCERTATION ?

L'**animateur** demande aux autres témoins présents à la tribune leurs avis sur la concertation préalable.

Georges GUERRIER, membre de l'Association Renaissance du Vieux Lyon, souhaite souligner le dispositif complet et de qualité mis à disposition du public (le dossier de la concertation, sa plaquette de synthèse, les flyers, etc.). Il est également très positif vis-à-vis de la plateforme participative.

Selon lui, ces divers outils, accessibles à tous, invitent et donnent envie de participer. Il indique que trouver rapidement la réponse à ses questions est particulièrement motivant pour continuer à participer. A travers cet outil, il lui semble qu'aucun sujet n'était fermé à la discussion. En effet, si deux tracés étaient proposés, chacun pouvait tout de même donner son avis ou faire des propositions concrètes et argumentées pour des scénarios non retenus. Il indique que cela engendre un travail supplémentaire pour les équipes du SYTRAL mais donne de la légitimité à la concertation.

Il aurait souhaité qu'une réunion publique soit organisée dans le Vieux Lyon et note que les échanges se sont surtout concentrés sur le plateau. Puis indique que, lors des ateliers cartographiques, certains animateurs manquaient de connaissances précises sur les zones d'implantation envisagées.

L'**animateur** souligne la pluralité de provenance des participants et interroge Bruno RAMADANOSKI, habitant d'Oullins sur les raisons qui l'ont poussées à se mobiliser tout au long de la concertation.

Bruno RAMADANOSKI, habitant Oullins et chargé de traitement statistique, explique que c'est d'abord par curiosité personnelle qu'il s'est intéressé à la concertation. Il indique que beaucoup de personnes sont souvent curieuses de lire l'avis des autres, notamment pour valider leurs propres arguments. Pour cette raison, il a commencé à se pencher sur les avis émis sur la plateforme en ligne, puis il a décidé de dresser un état des lieux de ce qui était dit par les participants. Avoir accès à l'ensemble des avis et questions lui a permis de dresser un bilan personnel de cette concertation intitulé « La voix des mots ». Il publiera ce bilan sur les réseaux sociaux à la fin de la concertation.

Fouziya BOUZERDA précise que ce document sera également disponible sur le site du projet : metro-E-sytral.fr

Bruno RAMADANOSKI ajoute que c'est une grande chance d'avoir une concertation connectée de cette manière. Ce type de format lui semble indispensable pour toucher tous les publics.

L'**animateur** aborde le sujet, régulièrement abordé lors de la concertation, du handicap et de l'accessibilité. Il demande l'avis de Francis MIGLIANICO, représentant du Collectif Lyonnais des Sourds, sur le sujet et ses attentes envers cette nouvelle ligne de métro.

Francis MIGLIANICO, habitant Tassin et représentant du Collectif Lyonnais des Sourds, explique qu'il était intéressé par les ateliers et l'idée que les participants puissent échanger leurs idées et travailler ensemble. Il est important pour lui de faire valoir le point de vue, les attentes et les besoins des personnes handicapées et des personnes âgées. Il a participé à un certain nombre de rencontres

(réunions publiques et ateliers) dont le rendez-vous d'acteurs du 4 avril sur le thème de l'accessibilité et du handicap. Plusieurs formes de handicap étaient présentes pour travailler sur le parcours voyageur. Chacun a ainsi pu exprimer et mettre en relation plusieurs points :

- Les questions liées aux ascenseurs par exemple et les craintes associées à l'enfermement ;
- Les questions liées à l'affichage, à leur visibilité et lisibilité ;
- Le fait que les informations sonores ne sont pas relayées pour des personnes sourdes, créant un sentiment d'isolement.

L'animateur demande l'avis d'Amah KOUEVI, résident depuis trois ans sur la métropole, sur la concertation.

Amah KOUEVI indique avoir apprécié la motivation et la mobilisation des habitants lors de la concertation. Il souligne le nombre de personnes arrivant aux rencontres avec des dossiers de concertation annotés et des questions précises. Il regrette cependant que le sujet de l'implantation des stations n'ait pas été plus développé. Selon lui, il pouvait y avoir une ambiguïté dans les propositions entre placement d'une station entière ou de ses sorties. Il s'interroge sur la légitimité des avis formulés sur la base de documents tels que « l'enquête déplacement » datant de 2010. Il conclut sur le fait que les élus soient restés suffisamment discrets lors de la concertation afin de permettre aux habitants de s'exprimer librement. Il s'interroge sur le rôle joué par les garants après la concertation préalable, notamment au regard du fait que les futurs décideurs ne seront peut-être pas les élus actuels. Enfin, il se demande comment va être pris en compte la parole des citoyens et tous les avis émis.

L'animateur remercie les témoins et explique que des éléments de réponse seront apportés au cours de la présentation. Pour compléter l'intervention des témoins, il se tourne vers le plateau central pour demander l'avis des personnes qui ont œuvré à sa réalisation.

Rodolphe MUNIER indique que les équipes du SYTRAL se sont beaucoup investies pour cette concertation, et propose d'interviewer directement une chef de projet

Armelle GAUTIER, Chef de projet, s'exprime au nom des équipes du SYTRAL. Elle note principalement l'engouement et le dynamisme qui s'est créé autour du projet. En effet, l'intérêt des participants pour le projet et ce qu'il va apporter au développement de leur quartier l'a particulièrement marquée. Elle indique que cette concertation a aussi bousculé les méthodes de travail mais participe à la solidité d'un projet comme le métro E grâce, notamment, à l'intelligence collective qui œuvre pour l'améliorer.

Rodolphe MUNIER ajoute en complément, deux éléments :

- Des personnes rencontrées lors des rencontres de proximité qui faisaient part spontanément de leur grande satisfaction que l'on vienne à leur rencontre pour les informer ;
- Le grand nombre de participants aux ateliers techniques, sans connaissances particulières du monde des transports.

Lucien BRIAND souligne la diversité des informations présentées par le SYTRAL qu'il qualifie d'exemplaires. Il évoque notamment les ateliers techniques sur la fréquentation ou le choix du mode.

Il met en évidence le niveau de pédagogie et de clarté du SYTRAL pour faire comprendre des choses qui ne sont pas simples et qui dans ce cas ont pu être comprises par tous. Cela a amené la possibilité à chacun de participer et ainsi de récolter un grand nombre d'avis pour alimenter les réflexions futures sur le projet.

1.3 UNE FORTE MOBILISATION LORS DES REUNIONS PUBLIQUES

Gérard COLLOMB témoigne de la forte participation lors des réunions publiques qui traduit l'intérêt porté au sujet. Il retient les commentaires positifs vis-à-vis du projet et salue la qualité des questions posées. Il rappelle l'enjeu principal : desservir l'ouest lyonnais, et indique que ce type de transport peut favoriser l'entrée dans une Métropole. Il souligne par ailleurs l'importante mobilisation de tous les élus dans et en dehors de la Métropole. Il appuie sur la nécessité d'un renforcement du maillage territorial en transport en commun, sans opposer les territoires.

1.4 DES ECHANGES DE QUALITE

Michel RANTONNET, Maire de Francheville, rappelle que la commune de Francheville a accueilli une réunion publique, un atelier cartographique et deux rencontres mobiles. Il se dit très satisfait de la qualité des échanges auxquels il a assisté lors de ces rencontres et souligne le niveau de participation. Pour lui, cette participation marque une volonté de se rassembler autour d'un besoin commun. Il rappelle que chaque jour 30 000 véhicules traversent le territoire. Il qualifie la position d'Alaï comme un point de convergence de nombreux flux pour l'ouest de l'agglomération. Il note néanmoins les demandes de prolongement pour desservir des territoires plus à l'ouest.

1.5 UNE NOUVELLE MANIERE DE CONCERTER

Pascal CHARMOT, Maire de Tassin-la-Demi-Lune, revient sur les huit semaines de concertation en remerciant le travail des équipes. Il souligne la diversité des lieux sur lesquels se sont déroulées les rencontres de proximité (marché, piscine, supermarché, etc.). Il souligne que ce dispositif a réellement permis d'aller à la rencontre du plus grand nombre et de faire s'exprimer des voix qu'y sont habituellement moins entendues. Il note la volonté des citoyens de s'impliquer au sein des projets et remarque la richesse des échanges obtenus dans le but de rendre le projet meilleur pour tous.

1.6 OUVERTURE, PEDAGOGIE ET INNOVATION

Fouziya BOUZERDA salue, une nouvelle fois, tous les élus présents lors de cette concertation ainsi que leur forte mobilisation. Elle évoque la volonté de différentes communes de vouloir s'associer au projet. Elle reprend les objectifs que le SYTRAL s'était fixé pour organiser une concertation exemplaire, et

rappelle aussi la volonté de réaliser une concertation comme elle aurait souhaité la vivre en tant que citoyenne. Elle rappelle les 3 axes clés des dispositifs d'information et de participation :

- Un bon accès à l'information : pour cela, le SYTRAL a mis à contribution ses partenaires, mais aussi les communes dont elle souligne l'implication de manière générale, les CIL et autres associations locales pour relayer l'information.
- De la pédagogie : pour permettre à tous de comprendre le projet présenté et de se l'approprier.
- De l'innovation dans les techniques d'animation, les outils et la variété des formats, pour inviter le plus grand nombre possible à s'informer et participer sur le projet.

2 | Les premiers enseignements de la concertation

2.1 3 SUJETS PARTICULIERS

L'**animateur** rappelle les trois sujets sur lesquels le SYTRAL attendait des contributions :

- Le choix du terminus : Bellecour ou Hôtel de Ville ;
- Les zones d'implantation des stations, notamment sur les secteurs où plusieurs scénarios sont étudiés ;
- Les attentes et besoins en matière d'accès aux stations.

Fouziya BOUZERDA indique qu'il s'agit de répondre à la question : « Où les stations seraient-elle les plus pertinentes ? ». Elle tient à souligner le peu d'avis « égoïstes » reçus lors de la concertation. Elle confirme retrouver cette objectivité dans le choix des terminus. Elle indique que certains sujets ont été fréquemment évoqués ce qui souligne leur importance pour les participants. Parmi ces thèmes : l'accessibilité des stations, l'intermodalité, la connexion aux autres modes, la prise en compte des modes actifs, l'impact du tram-train sur le secteur d'Alaï, mais aussi l'importance des parcs relais.

2.2 LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS SUR LE TRACE

Fouziya BOUZERDA présente les grandes tendances concernant les terminus et évoque qu'au-delà de l'expression d'une préférence pour tel ou tel scénario, les participants ont su en évaluer les atouts et les points de vigilance :

- Bellecour est privilégié pour la connexion à ses lignes de métro (lignes A et D), une forte attractivité, sa centralité, et une situation en Centre et la presqu'île. Cependant, la question de l'engorgement de la station préoccupe.
- Le scénario Hôtel de Ville quant à lui permet d'assurer une liaison avec des zones plus touristiques et de créer une nouvelle centralité dans le centre et la presqu'île, mais absorberait moins de voyageurs.

Elle note que, quel que soit le terminus privilégié, les participants ont également été très attentifs aux connexions avec le reste du réseau : bus, tram, train, connexions avec les gares, les hôpitaux, les universités, etc. Cela témoigne de leur volonté à se tourner vers un mode déplacements simple.

Elle remarque aussi que le choix, et l'attractivité du terminus pouvaient varier en fonction des secteurs.

Elle met en évidence un sujet fortement plébiscité : un prolongement à la Part-Dieu. Au-delà du tracé qui était proposé avec ces deux alternatives, de nombreux participants ont spontanément évoqué un prolongement à l'Est vers la Part-Dieu. Elle précise que c'est un arbitrage qui sera soumis au vote des

élus. Au regard de l'importance accordée à ce prolongement et aussi certaines suggestions à l'ouest des études complémentaires pourront être réalisées.

Elle rappelle les échéances et explique ce ne sera que dans le cadre du Plan de mandat 2020-2026 que le projet sera décidé.

Gérard COLLOMB considère qu'il y a beaucoup de bon sens dans cette proposition de prolonger jusqu'à la Part-Dieu qui mérite d'être étudiée par le SYTRAL. Il est question de lier le centre-ville au nouveau cœur économique et commercial de l'agglomération. Il rappelle que la fréquentation des transports en commun lyonnais connaît une croissance exponentielle ces dernières années (croissance qui est passée de 1 à 2 % par an ces dernières années à 5% l'année précédente). Il faut, selon lui, s'interroger rapidement sur l'adaptation de l'offre afin d'éviter une surcharge. Il souligne la nécessité d'agrafer les territoires de l'ouest aux pôles économiques, de loisirs et d'emploi de la ville. Pour lui, il est important d'avoir une vision globale du développement de la ville et de s'assurer d'un bon maillage du réseau de transports en commun. Il cite l'exemple de la zone de Confluence où la ligne de tramway a été réalisée avant le développement du quartier.

En lien avec la concertation sur le nœud ferroviaire lyonnais, qui se déroule actuellement, il fait un état des lieux du réseau ferroviaire de la métropole en rappelant que son étoile est constituée de 15 branches et que 86 % des habitants de la grande aire lyonnaise sont à moins de 5 km d'une gare. Il prend en compte les problèmes présents sur les lignes aujourd'hui et rappelle l'importance de désaturer le nœud lyonnais. Ce projet de métro et son prolongement éventuel à la Part-Dieu, pourrait alors se connecter au NFL, dont les objectifs de desserte sont complémentaires à ceux du Métro E (desserte citadine et métropolitaine VS desserte régionale et au-delà).

Concernant les demandes de prolongement à l'ouest, **Michel RANTONNET** intervient sur la provenance des flux de voitures qui saturent les voiries de l'ouest lyonnais. Celles-ci viennent principalement des Monts du Lyonnais, Craponne, Francheville, Tassin pour finir à Lyon. En termes de prolongement pour améliorer la desserte, il note que certains participants ont évoqué un prolongement à Charial ou Francheville.

Il souligne que cela permettrait de renforcer encore un peu plus une desserte fine de l'ouest de l'agglomération et réduire les flux de circulation ainsi que les problèmes environnementaux. Il rappelle aussi la nécessité de penser cette ligne au regard de l'évolution démographique de l'agglomération.

Pascal CHARMOT rappelle la composition actuelle de Tassin-la-Demi-Lune, avec ses 24 000 habitants, 50 000 véhicules par jour dans le quartier de la Libération et 47 000 à l'Horloge. Pour ce secteur, les déplacements qu'ils soient en transports en commun, en vélo ou en voiture, sont des préoccupations majeures. Il souligne qu'un prolongement, seul, ne réglera pas tous les problèmes, et ne permettra pas de desservir tous les secteurs dynamiques de l'ouest. Il met en évidence la nécessité d'ancrer un projet de métro comme celui de la ligne E dans les usages et les modes de déplacements grâce à de bonnes liaisons avec les autres modes de transport. Ce type de projet doit servir de pivot de rayonnement sur cette partie de l'agglomération.

Question posée sur Beekast : « Est-ce que la ligne E va générer de nouveaux voyageurs et quelle sera l'impact sur les lignes B et D ? Est-ce que ça ne va pas les saturer ? »

Fouziya BOUZERDA explique que la ligne B fera l'objet à terme d'une automatisation intégrale qui permettra de répondre aux problèmes connus en heure de pointe.

Elle en profite pour ajouter que les lignes en fonctionnement aujourd'hui sont bien au-dessus des prévisions de fréquentations initialement prévues. Le métro est un mode qui garantit le trajet, permet de se connecter rapidement et qui est donc très plébiscité. L'enjeu actuel, au-delà de la ligne E, est de pouvoir enrichir le réseau de transport lyonnais avec des rames plus capacitaires, climatisées, recyclables à quasiment à 100 %.

2.3 LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS SUR LES ZONES D'IMPLANTATION DES STATIONS

Fouziya BOUZERDA introduit le sujet en précisant l'importance de l'accès aux stations. Elle indique que l'implantation de certaines a fait l'objet d'une évidence alors que d'autres ont engagé des questions supplémentaires concernant les connexions et les services.

2.3.1 ALAÏ

Rodolphe MUNIER explique que le carrefour d'Alaï a été identifié comme le secteur le plus pertinent pour l'implantation de la station. Il indique que la demande d'aménagement d'un ou plusieurs P+R a été largement partagée lors des échanges. Plusieurs participants ont cité les parkings Gorge de Loup (674 places) ou Oullins (400 places) comme étant souvent saturés en semaine. Certains ont même jugé la capacité de 1 000 places comme insuffisante. A l'inverse, lors du rendez-vous d'acteurs Mobilités et intermodalité, certaines tables sont allées jusqu'à prôner un PEM d'Alaï sans P+R voiture. Il évoque le fait que les participants privilégient fortement un parking-relais enterré ou semi-enterré. Enfin, il relève qu'un certain nombre d'entre eux proposent d'avoir 2 P+R de 500 places plutôt qu'un seul : un P+R à Alaï et un autre à Bel-Air ou Libération pour réduire le trafic et capter les populations du Nord-Ouest. Les demandes de P+R sont parfois accompagnées par des « services » : accès aux parkings les dimanches, dépose-minute covoiturage, et très souvent de zones dédiées aux vélos.

2.3.2 LIBERATION/CONSTELLATION/MENIVAL

Rodolphe MUNIER indique qu'il y a un véritable plébiscite en faveur d'une double station Libération + Ménival, qui permettrait ainsi une meilleure desserte de Tassin-la-Demi-Lune et de Lyon 5. Il faut néanmoins noter que la création de deux stations aura un impact sur le coût global du projet. Par ailleurs, ces deux secteurs nécessiteraient d'être aménagés pour faciliter le rabattement des modes actifs notamment.

2.3.3 POINT DU JOUR

Rodolphe MUNIER explique que le métro est particulièrement attendu à Point du Jour. Au cours des échanges et de l'atelier cartographique, les habitants se sont directement concentrés sur le positionnement même de la station. Trois secteurs sont identifiés :

- Le parc de la Mairie ;
- La place Bénédicte Tessier ;
- La place des Compagnons de la Chanson ;

Il faudra par la suite affiner les études pour déterminer la localisation qui engendrera le moins d'impacts sur la vie quotidienne des habitants et usagers du secteur. Si le projet est voté dans le futur, Fouziya BOUZERDA souhaite que le SYTRAL continue à travailler avec les habitants sur des questions plus précises d'implantation de stations, notamment des entrées et sorties pour qu'elles soient le plus adaptées possible.

2.3.4 TRION/SAINT-IRENEE

Rodolphe MUNIER rappelle que, sur le secteur Trion / Saint-Irénée, les deux propositions ont soulevé des avantages et des inconvénients. Une difficulté à faire sortir un consensus a été remarquée entre le renforcement de l'interconnexion avec le funiculaire à Trion ou la création d'une nouvelle centralité à Saint-Irénée.

Un point commun ressort pourtant des échanges : la nécessité de prendre en compte les particularités topographiques du secteur. Sur ce secteur, l'étude des aspects techniques, de la fréquentation, de la complexité, et les sondages de sol, pourrait orienter le choix des stations. Il salue la capacité des participants à s'interroger pour l'intérêt général.

2.3.5 SAINT-PAUL

Fouziya BOUZERDA explique qu'une station supplémentaire à Saint-Paul était proposée dans le scénario du terminus à Hôtel de Ville, en raison des distances entre les stations. Elle confirme le besoin de réaliser un certain nombre d'études pour répondre aux questions des participants. En effet, beaucoup se sont interrogés sur la concurrence avec le tram-train. Les interrogations multiples sur ce sujet ont poussé le SYTRAL à engager des études complémentaires. Elle rappelle que l'objectif n'est pas de créer une concurrence avec le TTOL mais de réfléchir à l'interconnexion entre les différents modes et d'optimiser leur complémentarité.

2.3.6 AUTRES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Rodolphe MUNIER indique que dans le cadre du scénario Hôtel de ville, les demandes concernaient principalement la desserte du Vieux Lyon. Il partage les difficultés techniques de ce tracé avec le croisement de la ligne D et la complexité des sols du Vieux Lyon, ainsi que le passage sous certains monuments comme la cathédrale. Il précise que des solutions techniques ont pu être proposées pour pallier ces problèmes. Elles seront étudiées si cette option de tracé est retenue.

Beaucoup d'autres questions ont concerné la géotechnique, et plus particulièrement le creusement dans la Balme et les travaux souterrains (nuisances). Il indique que le SYTRAL s'appuiera sur les

sondages de sol qui sont menés pour adapter le tunnelier en fonction des contraintes de sols spécifiques au tracé retenu.

2.4 L'ACCESSIBILITE AUX STATIONS

Fouziya BOUZERDA remarque que ce projet de nouvelle ligne de métro séduit largement les habitants et qu'il existe une forte attention de la part du public concernant l'accessibilité aux stations. Elle souligne que les cyclistes se sont beaucoup impliqués durant la concertation : il y a eu de nombreuses demandes d'aménagements cyclables et de P+R vélos. Un certain nombre d'entre eux demandent que les vélos soient autorisés dans les futures rames. Toutes ces demandes devront être étudiées en considérant l'ensemble des utilisateurs du réseau. Sur certains secteurs, les cyclistes ont fait part de leur questionnement concernant l'accessibilité des stations à vélo en raison notamment de la topographie. Les amateurs de glisse urbaine sont également représentés. Toutes les nouvelles mobilités qu'ils représentent seront prises en considération et accompagnées car elles participent également de la multimodalité nécessaire à l'échelle de l'agglomération. Pour exemple, la question des P+R trottinettes à proximité de certaines stations a été abordée.

Elle insiste sur la nécessité de considérer tous les publics. Le sujet de l'accessibilité concerne aussi les personnes en situation de handicap. La profondeur des stations, la position et l'accès en ascenseur, ainsi que la communication des informations ont été abordées. La tarification unique pour faciliter la connexion entre les différents modes de transport présents sur l'agglomération a été demandée à plusieurs reprises.

2.5 LES MODES ACTIFS, UN ENJEU POUR DEMAIN

Claude COSTECHAREYRE constate qu'un bon nombre de contributions concerne les rabattements en modes actifs. Il rappelle que ces attentes concernent des compétences de la Métropole et interroge David KIMELFED sur les initiatives lancées à ce sujet.

David KIMELFELD note le nombre important de contributions concernant une desserte jusqu'à Part Dieu. Selon lui, cela ouvre des perspectives en termes d'attractivité pour les entreprises de la Métropole. Il confirme la nécessité de coordonner les projets de transport en commun et la réalisation d'aménagements alentour pour les modes actifs. Afin de permettre le développement de la Métropole, les acteurs doivent se coordonner sur plusieurs sujets, tels que :

- La tarification unique ;
- Le développement de plans modes doux, pistes cyclables et piétons ;
- La création de services tels que les parkings relais, parkings vélos aux abords des stations.

Il souligne que toutes les études concernant les capacités des P+R sont dépassées à l'usage et ce malgré les importants investissements financiers. Il encourage le développement des modes doux aux abords des stations et souligne que ces aménagements contribuent à la politique volontariste de la Métropole sur les questions de cadre de vie et de qualité de l'air.

2.6 DES ECHANGES RICHES ET CONSTRUCTIFS

Yves GASCOIN, de l'Association des droits du piéton, félicite le dispositif mis en place pour cette concertation. Il cite les deux inconvénients principaux de la voiture : la place considérable qu'elle prend pour son stationnement et les risques de son utilisation, et demande que le bus soit privilégié. Il partage que durant le rendez-vous d'acteurs Mobilités et Intermodalité, les participants ont préconisé des aménagements piétons dans un rayon de 700 mètres autour des stations.

Jean MURARD, de l'association Déplacements Citoyens, indique que l'association est favorable à un prolongement jusqu'à Part Dieu dès aujourd'hui. Il souligne l'attractivité de cette desserte pour la métropole.

Georges MASSON, de l'association Point de vue sur la ville, demande si les distributeurs d'achat de billet seront identiques à ceux de la ligne D. Il demande la mise en place d'un métro vocalisé pour faciliter l'accès aux personnes handicapées. Il prend l'exemple des entrées de station que des balises sonores permettraient d'identifier plus facilement.

Fouziya BOUZERDA répond que des études sont menées, en partenariat avec le CARPA, sur la signalisation au sol et la signalisation sonore pour faciliter le parcours voyageur à horizon 2030.

Rodolphe MUNIER indique qu'un rendez-vous d'acteurs sur le sujet de l'accessibilité et du handicap a été organisé. Durant ce temps d'échange, les participants ont insisté sur le besoin de mettre en place des balises sonores, des balises de localisation et de sens de fonctionnement des portillons, etc.

Nicole SCHIPER s'interroge sur les capacités de financement du SYTRAL pour réaliser les deux grands projets évoqués à horizon 2030 : l'Anneau des Sciences et le projet de nouvelle ligne de métro. Elle s'interroge aussi sur la provenance des fonds nécessaires à leur réalisation.

Fouziya BOUZERDA décompose les principales sources de financement du SYTRAL :

- 40 % de versement transport payé par les entreprises ;
- 30 % des recettes des usagers ;
- 22 % de contribution des collectivités.

Elle précise que le projet de nouvelle ligne de métro sera réalisé sur deux mandats. Pour rappel, le plan de mandat 2015-2020 était de 1,2 milliard d'euros. Le SYTRAL a donc la possibilité d'assumer la mise en place de ce type de projet tout en continuant d'en développer d'autres sur le reste du territoire.

Gérard COLLOMB décrit le tracé de l'Anneau des Sciences et rappelle la nécessité de traiter les problèmes de congestion du centre-ville.

David KIMELFELD précise que concernant l'Anneau des Sciences, des outils législatifs et juridiques sont en cours d'étude pour réaliser le projet.

Véronique FAURE, de l'association APLYC à Francheville, propose une alternative au tracé permettant, selon elle, de réaliser des économies. Elle propose ainsi d'utiliser le tunnelier qui va creuser depuis St-

Genis-Laval jusqu'à Oullins pour réaliser une branche de la ligne B depuis la gare d'Oullins via Ste Foy-lès-Lyon, Alaï, Libération (...) jusqu'à la Presqu'île.

Un participant salue la concertation préalable. Il partage deux points importants : la diamétralisation de l'ouest à l'est pour permettre aux usagers d'aller et venir facilement entre les deux secteurs et la création d'un pôle d'échanges multimodal.

Bruno RAMADANOSKI souligne le fait que même en arrivant aux termes des deux mois de concertation des propositions intéressantes continuent d'être présentées et cite l'exemple d'une proposition de tracé par Perrache émis récemment. Il note la grande diversité d'avis.

Amah KOUEVI souligne le bon état d'esprit des contributeurs tout au long de la concertation. Il demande qu'après une concertation transparente, la prise de décision politique le soit tout autant.

3 | Et après ?

[La vidéo « Métro ligne E : Et après ? » est projetée.](#)

Claude COSTECHAREYRE invite les participants, qui n'ont pas pu s'exprimer ce soir, à contribuer ou poser leurs questions via la plateforme participative en ligne jusqu'au 6 mai 2019 date de la clôture de la concertation.

Jean-Claude RUYSSCHAERT souligne que le prolongement à Part Dieu revient comme un élément fort de cette concertation. Il indique qu'à partir du 6 mai, ils vont rédiger un bilan de la concertation qui sera ensuite analysé à la CNDP. Puis, le maître d'ouvrage aura deux mois pour répondre. Il explique qu'il s'agit de présenter ses enseignements, les sujets à approfondir et de partager une prise de décision sur la poursuite du projet. À la suite de cette étape, il est fort probable que la CNDP désigne un garant post-concertation. Il considère cette concertation comme exemplaire et transparente dans la diffusion des informations et souligne aussi la qualité des prises de parole et de l'écoute entre tous les participants. Il met en avant l'argumentation dont ont fait preuve aussi toutes les propositions et réponses aux questions.

Fouziya BOUZERDA conclut la rencontre en évoquant la richesse des échanges. Elle indique que la concertation ne s'arrête pas là et rappelle les principales questions sur lesquelles les élus du SYTRAL vont devoir se positionner :

- La poursuite des études sur le projet et choix du tracé ?
- Le lancement d'études complémentaires pour un prolongement à la Part-Dieu ?
- Le lancement d'études complémentaires sur un prolongement à l'ouest ?

Elle remercie la tribune, les garants et tous les participants pour leur implication.