



D

D



PANEL CITOYEN

AVIS CITOYEN

E



Qu'est-ce qu'un Panel Citoyen ?

Un panel citoyen est un dispositif participatif qui vise à faire travailler **un groupe de citoyennes et de citoyens d'horizons variés et « profanes » sur une question complexe** à forts enjeux.

Le groupe doit formuler explicitement un avis sur une question posée, après avoir pris le temps de s'informer auprès d'experts et d'acteurs diversifiés, de débattre et de réfléchir collectivement à ce qui fait consensus ou non. L'objectif est **d'éclairer la décision des élus grâce à leur regard collectif de citoyennes et citoyens informés**.

Ce dispositif participatif est issu des Conférences de Citoyens inventées au Danemark à la fin des années 80. Il s'est depuis largement diffusé et a été éprouvé internationalement même s'il reste encore pratiqué exceptionnellement.

Dans le cadre de la consultation sur le **développement du réseau de métro**, le SYTRAL a souhaité organiser un panel citoyen pour :

- confirmer l'opportunité des projets
- préciser selon quelle logique de priorisation les projets peuvent être comparés entre eux.

Le panel citoyen apporte ainsi un **regard complémentaire** à celui des experts, des acteurs engagés, des habitants directement concernés par les projets, qui ont pu largement se mobiliser dans la consultation... en **« allant chercher » un groupe d'habitantes et d'habitants non directement impliqués** et en leur apportant une **information poussée** sur les projets et leurs enjeux.

Le panel citoyen est ainsi **un bon outil pour construire une vision citoyenne éclairée et prenant du recul** sur les projets proposés.

Plus précisément, le panel citoyen se définit à travers 3 éléments-clés :



Un panel diversifié de citoyens « ordinaires »



Le panel citoyen a été constitué de citoyens tirés au sort, habitantes et habitants de la Métropole, dans une logique de diversité des profils. Les participants ont été démarchés sur la base d'un **tirage au sort** dans des annuaires téléphoniques par l'institut d'enquête Synoptic sur la base de quotas de diversité des profils (âge, catégorie socio-professionnelle...). 20 participants ont ainsi accepté de rejoindre le panel, 12 sont finalement venus et 11 ont participé à l'ensemble de la démarche.

A la différence d'un sondage d'opinion qui s'appuie sur un large panel statistiquement représentatif, un panel citoyen puise sa dynamique dans un groupe restreint diversifié. L'investissement d'un nombre *limité* de citoyens est « compensé » par le fait que ces derniers consacrent plusieurs séances à travailler, réfléchir et échanger (là où un sondage ne mesure que des opinions « spontanées »).

Compte tenu de la taille du panel, celui-ci ne prétend donc pas à la représentativité de la population. Néanmoins, chaque participant a été recruté de manière à refléter au mieux la **diversité de la population de la Métropole Lyonnaise**.

CONSULTATION

M
MÉTRO



Une question précise posée au Panel

Les travaux du panel citoyen ont été guidés par un **questionnement précis** posé par le SYTRAL lors du lancement de la consultation. Le panel citoyen a eu pour mission d'y répondre explicitement :



« Au regard de **quels objectifs** pour la Métropole continuer à développer le réseau de métro ? »

Parmi les **quatre projets** proposés, lesquels y répondent le mieux ? »



Un processus permettant une information complète et une délibération collective

Le déroulement d'un panel citoyen est une démarche exigeante visant une **complète information des participants**, d'une part, et une **délibération collective**, d'autre part.

Réuni sur l'équivalent de **4 journées complètes de travail réparties sur 3 week-ends** (le 16 Octobre, les 12 et 13 Novembre, les 3 et 4 Décembre), le déroulement du panel s'est décomposé en 2 grandes étapes :

- Un **temps de formation** des participants sur les problématiques débattues. Mobilisant des experts du sujet, ces sessions de formation devaient apporter toutes les informations utiles à la pleine compréhension des participants, dans le respect d'un principe de neutralité ;
- Un temps de délibération où le groupe arrête une position commune mais pas nécessairement consensuelle (en faisant part des divergences) qu'il formalise par la rédaction collective d'un Avis citoyen.



PROGRAMME DE TRAVAIL DU PANEL CITOYEN

Samedi 16 octobre	Vendredi 12 et Samedi 13 novembre	Vendredi 3 et Samedi 4 décembre
S'APPROPRIER LE SUJET : > Le métro (SYTRAL) > Les mobilités (SYTRAL) > Les enjeux territoriaux du métro (CEREMA)	S'APPROPRIER LE SUJET : LES 4 PROJETS (SETEC)	S'APPROPRIER LE SUJET : LES PISTES D'ALTERNATIVES (SCE) <small>(module à la demande des participants)</small>
QUELS ENJEUX CLES IDENTIFIES ?	LES ENJEUX CLES (approfondissements)	FORMALISATION DE LA REPOSE A LA QUESTION = Validation collective de l'« AVIS CITOYEN »
	INTERETS / LIMITES DE CHAQUE PROJET	
	CRITERES CLES DE COMPARAISON	

Le panel citoyen a été conçu et animé par Planète Citoyenne, agence spécialisée en participation citoyenne. Les membres du SYTRAL n'ont pas participé aux réunions de travail du panel, à l'exception des temps de formation auxquels ils ont contribué.



A



Les interventions auprès du panel ont été les suivantes :

<p>Module 1 : le métro lyonnais, son fonctionnement et ses spécificités</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.1 Qu'est-ce qu'un métro ? - 1.2 Vers une évolution de la gouvernance de la mobilité dans l'agglomération lyonnaise. 	<p>Franck Brouillet et Jean-Christophe Renard, SYTRAL Philippe Bossuet – SYTRAL</p>
<p>Module 2 : les enjeux de mobilité pour répondre aux besoins de développement du Grand Lyon</p>	<p>Laurence BARBERIA – SYTRAL</p>
<p>Module 3 : quelle évolution des pratiques de mobilité et quels impacts sur l'usage du métro ?</p>	<p>Emmanuel PERRIN, CEREMA</p>
<p>Module 4 : les impacts urbains du métro</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4.1 Quels impacts du métro sur le fonctionnement urbain et son développement ? - 4.2 : Quels effets du métro sur l'étalement urbain ? - 4.3 : Quelle politique d'intermodalité ? Quels effets sur le développement urbain ? 	<p>Emmanuel PERRIN, CEREMA Éric PASQUIER, CEREMA David DUBOIS, CEREMA</p>
<p>Module 5 : présentation des 4 projets</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projet de prolongement de la ligne A - Projet de prolongement de la ligne B - Projet de prolongement de la ligne D - Projet de création de la ligne E 	<p>Emilie BURQUIER, bureau d'étude SETEC</p>
<p>Module 6 : présentation des pistes d'alternatives explorées au regard des 4 projets</p>	<p>Pierre-Henri DEPLANNE, bureau d'études SCE</p>

Le panel citoyen a également pu poser ses questions auprès de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président de la Métropole et du SYTRAL lors d'une séance



CONSULTATION

M
MÉTRO

AVIS CITOYEN

Introduction : notre regard de citoyennes et citoyens sur le développement du réseau de métro

Un panel citoyen sur l'avenir du métro

Nous sommes un groupe de citoyennes et citoyens d'origines diverses, d'âges et de milieux différents. Cette diversité nous a conduit à une intelligence collective pour aider à la prise de décision des élus du SYTRAL. La question du choix d'une ligne de métro est en effet complexe.

Au cours de 4 journées de travail, nous avons pris le temps de nous approprier les informations qui nous ont été apportées sur les nombreux enjeux liés au développement du métro.

Nous espérons que notre réflexion sera prise en compte dans la mesure où elle reflète l'avis collectif des citoyens qui ont composé ce panel.

Le développement du métro, une opportunité pour la Métropole mais qui doit être saisie de manière réfléchie

Notre sentiment général est que le développement du réseau de métro peut constituer une opportunité intéressante pour la Métropole, mais qu'il doit être fait de manière réfléchie.

Ce sentiment général favorable au métro s'inscrit tout de même dans un questionnement sur **l'incertitude des modes de vie et des besoins de mobilité** à moyen terme.

La **crise environnementale** va avoir des impacts durables sur les modes de vie sans que l'on sache aujourd'hui précisément lesquels. La création de métros aura un impact environnemental à court terme qu'il faudra compenser par la recherche d'un impact vertueux sur l'évolution des modes de vie.

La **crise sanitaire** a également mis en lumière **l'évolution des habitudes et modes de vie des Métropolitains** : le changement des habitudes de travail (développement du **télétravail**), les **achats** en ligne, une envie **d'exode urbain**, etc. La crise sanitaire a un impact plus fort sur la fréquentation du métro que sur celle des autres modes.

Le métro réalisé à la suite de cette consultation sera mis en service dans une quinzaine d'années au plus tôt ce qui laisse de **nombreuses incertitudes liées à l'évolution des besoins de mobilité** : **le métro sera-t-il toujours aussi pertinent ? Faut-il s'engager aujourd'hui dans un projet aussi important alors que les besoins futurs pourraient fortement évoluer ?**

Pourquoi continuer à développer le métro ?

Le développement du métro n'est pas qu'une question de transport, cela renvoie aussi à des **enjeux de développement urbain**.

Nous identifions **2 grandes finalités** à viser à travers le développement du métro : le **dynamisme territorial** et **l'amélioration des mobilités**.

Par ailleurs, nous souhaitons mettre en avant **2 points d'attention** dans sa mise en œuvre : les **impacts environnementaux** et le **coût des projets**.

Le développement du métro doit être porteur d'un dynamisme territorial maîtrisé

- **L'OBJECTIF DU DEVELOPPEMENT DU METRO : renforcer l'attractivité des territoires et les dynamiser**

Le métro est un facteur **d'attractivité** globale pour un territoire : **économique et résidentielle**. Au-delà, c'est tout le territoire desservi qui peut être redynamisé d'un point de vue social, culturel... Il permettrait d'insuffler de nouvelles **dynamiques culturelles et sociales**, et de **développer de nouvelles choses**.

Cette dynamisation est le résultat de **l'ouverture** que le métro permet à des territoires jusqu'alors enclavés, en facilitant **le trajet de périphérie au centre-ville**, et inversement.

Le développement du métro est ainsi de nature à profiter à **ces territoires enclavés, en périphérie, aujourd'hui peu attractifs** à l'échelle de la Métropole. L'exemple de Rillieux-la-Pape a été donné en ce sens.

La réalisation d'un métro permettrait également de faciliter l'entrée dans la Métropole pour des habitants des territoires voisins.

Nos critères-clés de priorisation

Au regard de cet objectif de dynamisation des territoires, nous souhaitons mettre en avant 2 critères à prendre en compte dans les choix de développement du réseau de métro :

- **Une densité qui doit être suffisante pour justifier un métro**

La densité d'habitants sur un territoire est un élément important à prendre en compte : elle doit être suffisamment élevée pour que le projet se justifie.

Pour cette raison, nous considérons que **la desserte des pôles d'habitat et d'emploi constitue l'un des critères les plus importants** pour guider le développement du métro. Un projet de métro doit répondre aux enjeux des territoires à forte densité, ou à fort potentiel de densification. Il doit être porteur du développement et de l'attractivité de l'emploi et résidentielle sur le territoire.

Enfin, pour optimiser l'utilisation de la ligne, notamment au cours de la journée ou de la semaine, un projet de métro doit pouvoir **répondre à une diversité d'usages et de besoins** : servir aux résidents comme aux salariés du territoire.

- **Une prise en compte des quartiers en politique de la Ville**

Le projet doit offrir une solution d'accès aux quartiers en politique de la ville, dont la desserte en transports collectifs n'est pas toujours assurée.

- **RECOMMANDATIONS ET POINTS D'ATTENTION DU PANEL :**

- **Maîtriser les dynamiques induites par le métro**

Nous souhaitons que le métro engendre un **dynamisme territorial qui soit maîtrisé**. Le métro peut en effet constituer un élément déstabilisant pour les territoires, notamment en termes de :

> **densification trop importante** : si la densité est incontournable pour justifier un métro, celle-ci doit rester maîtrisée et acceptable ;

> **montée des prix de l'immobilier et de « gentrification »** : le métro est susceptible d'encourager une forte hausse des prix de l'immobilier. Le risque est que cette hausse chasse les ménages les moins aisés au profit de nouveaux habitants plus aisés (phénomène de gentrification). La collectivité doit intervenir le plus en amont possible pour limiter ce risque de spéculation, par exemple, en **encadrant le prix des loyers**, et ce dès lors que le projet de métro est annoncé, avant que les travaux ne soient réalisés.

> **risques sur l'étalement urbain** : l'attractivité qu'un métro peut avoir sur les territoires voisins peut encourager l'étalement urbain qui constitue un risque s'il n'est pas contrôlé.

- **Porter une attention particulière à la qualité des espaces urbains autour du métro**

Nous mettons l'accent sur le caractère agréable que devraient revêtir les espaces publics urbains à proximité des stations de métro. Nous souhaitons faire des **stations et de leurs abords des lieux de vie** avec un partage des usages entre lieux de déplacement, vie de quartier, et bassin d'emplois. Les **besoins d'aménagement** autour des stations doivent être intégrés aux projets pour des espaces **aérés, colorés et végétalisés avec des jardins et plantations** (plantes qui captent le CO²).

A la différence des autres modes de surface, le métro ne permet pas aux voyageurs de voir la ville, d'en faire l'expérience, de la connaître... pendant leur voyage. Le métro reste davantage déconnecté des territoires qu'il traverse. La conception des stations, leur insertion dans la ville doivent chercher à contrebalancer cela. Plus encore, les projets de métro doivent être accompagnés d'un **projet pour la surface** au-delà des seuls abords des stations.

- **Faire du développement du métro un levier d'activité qui profite au territoire de la métropole**

Afin que la réalisation du métro participe à la dynamisation et la valorisation du marché de l'emploi, nous proposons que les **savoir-faire et la main d'œuvre locaux** soient mis en avant, lors des phases de **chantier et de maintenance**.

Au-delà des retombées de la construction du métro, les **projets de métro devraient s'accompagner de projets de développement**, par exemple, pour favoriser l'installation d'entreprises...

Le développement du métro doit améliorer significativement les déplacements

- **L'OBJECTIF DE DEVELOPPEMENT DU METRO: Faciliter les déplacements quotidiens, désengorger les transports collectifs et fluidifier le trafic**

Le métro apparaît comme un mode de transport particulièrement efficace, offrant une facilité de déplacement, notamment en ce qu'il s'articule avec d'autres modes de transports. Pour les usagers, l'intérêt du métro est aussi de donner un **temps** disponible aux voyageurs pour faire autre chose (que conduire) et une certaine sérénité à la vie quotidienne. Le métro doit permettre des temps de trajet amoindris.

L'extension du réseau de métro permettrait également de **désengorger les transports collectifs** existants saturés et de **fluidifier le trafic**.

Si l'augmentation de l'usage des transports collectifs (notamment à la place de la voiture) est à regarder, il reste un objectif moins important que le désenclavement de territoires mal desservis.

Nos critères-clés de priorisation

Au regard de cet objectif, nous souhaitons mettre en avant 2 critères à prendre en compte dans les choix de développement du réseau de métro :

- **Une amélioration significative de l'accès aux emplois et aux principaux pôles générateurs de trafic**

Il faut prendre en compte l'offre de transports collectifs existante sur les territoires et les améliorations ainsi apportées par un projet de métro.

Un projet de métro doit notamment présenter plusieurs avantages pour **l'insertion et l'accès à l'emploi** : il doit faciliter le déplacement des personnes en situation de handicap ou en difficulté, afin d'ouvrir le marché du travail, et plus largement le champ des possibilités, à toutes et tous.

Cela représente également un avantage pour les investisseurs, dont un projet de métro peut leur ouvrir de nouvelles possibilités d'installation, et un accès facilité à la main d'œuvre.

- **Un métro connecté aux autres transports collectifs et des « rabattements » adaptés vers le métro**

Un projet de métro doit être bien **intégré dans le réseau TCL existant, accessible à tous**, notamment aux personnes qui rejoignent les stations en modes actifs. Il doit également être connecté aux **grands pôles multimodaux Métropolitains** pour démultiplier les possibilités qu'il offre.

La question des rabattements constitue ainsi un point important de vigilance dans la mesure où les modes de rabattement peuvent avoir des impacts plus ou moins vertueux (congestion automobile, lien avec l'étalement urbain...).

Nous souhaiterions que l'accent soit mis sur le **rabattement vélo**.

- **RECOMMANDATIONS ET POINTS D'ATTENTION DU PANEL :**

- **Prévoir les aménagements pour faciliter les rabattements à pied et à vélo**

En tant que transport urbain, le **rabattement vers le métro doit se faire prioritairement à pied, à vélo, en transport en commun et le moins possible en voiture**.

Il faut prévoir de meilleurs aménagements pour inciter les Métropolitains à se rendre aux stations de métro à **vélo** (accès par piste cyclable, parking-vélo sécurisé automatique et intégré dans l'abonnement, wagons pour vélos embarqués) ou à **pied prioritairement**. L'accessibilité pour les **personnes à mobilité réduite** apparaît indispensable. La possibilité d'embarquer les vélos dans le métro à certains moments de la journée ou dans une rame dédiée pourrait également être étudiée.

Inversement, l'intérêt de développer des **parcs-relais** est à étudier au regard des limites de ce type d'aménagement qui peuvent inciter à l'utilisation de la voiture, créer de la congestion auprès des stations... Cela peut être un complément intéressant aux terminus, en l'absence de transports collectifs efficaces.

- **Faire de l'arrivée du métro une opportunité pour inciter aux changements de pratiques de mobilité**

A l'occasion de l'arrivée du métro, une **campagne de communication** pourrait également inciter les Métropolitains à **favoriser les modes doux**, dont la promotion n'est pas faite aujourd'hui, et les entreprises invitées à inciter leurs salariés à se déplacer en proposant une « **prime modes doux** ».

Des enjeux environnementaux à prendre en compte dans la conception de futurs métros

Le métro peut contribuer à la **réduction de la pollution** et à celle des gaz à effet de serre, responsables du changement climatique.

Au-delà de ces aspects, il s'agit de prendre en compte l'ensemble des impacts environnementaux des projets de métro comme **l'impact de l'infrastructure et de sa construction** sur les sols (creusement ; composition des sols...), sur la nappe phréatique, la contribution aux îlots de chaleur par l'évacuation de l'air du métro...

Comme d'un point de vue financier, il faut s'assurer du « **retour sur investissement environnemental** » des projets de métros : leurs constructions génèreront des impacts environnementaux importants qu'il faudra chercher à **limiter** et à **compenser par un gain environnemental** sur le long terme.

- **RECOMMANDATIONS ET POINTS D'ATTENTION DU PANEL :**

Pour limiter l'impact environnemental des métros, nous proposons :

- > **De réinterroger les projets de métro au regard des enjeux environnementaux** (nappe phréatique...) aujourd'hui peu étudiés
- > **D'avoir une réflexion pour créer un système vertueux sur l'énergie** : un métro est une infrastructure durable qui permet d'envisager des investissements de long terme, par exemple, pour le rendre autonome en énergie produite localement (énergies renouvelables...) et créatrice d'emplois locaux.

Un coût financier qui se justifie mais qui doit être raisonné

Les projets de métro constituent des **investissements particulièrement importants**. Néanmoins, un métro est une infrastructure utile à tous, sans exception. C'est bien un investissement d'intérêt général.

La question du coût des métros pose celle des autres solutions possibles : il faut se demander si on peut répondre aux besoins avec d'autres modes moins coûteux. La possibilité d'autres projets moins coûteux pour un résultat comparable est un critère de priorisation important.

Cependant, le coût ne doit pas constituer un critère de sélection isolé mais être apprécié au regard de l'utilité globale des projets.

- **RECOMMANDATIONS ET POINTS D'ATTENTION DU PANEL :**

Nous nous sommes interrogés sur le financement des projets et invitons à explorer plusieurs pistes en parallèle pour partager l'effort à travers, par exemple :

- > **une participation des entreprises et équipements desservis et qui pourront en tirer profit** : les gros équipements desservis, comme les centres commerciaux ou encore l'Olympique Lyonnais si le stade est desservi, pourraient contribuer à son financement
- > **envisager une hausse légère des abonnements**, notamment pour les salariés qui bénéficient d'une prise en charge partielle de leur abonnement par leur employeur. Il convient cependant de ne pas oublier que le métro lyonnais est l'un des plus chers de France
- > **chercher des pistes de financement nouvelles**, par exemple, en louant le nom des stations à des entreprises comme cela peut se faire pour des stades ou encore en cherchant à développer les recettes publicitaires dans le métro. Des locaux commerciaux pourraient être créés et loués dans les nouvelles stations.

Analyse des 4 projets au regard des objectifs identifiés

Au regard de notre vision sur l'opportunité de développer le réseau de métro, nous avons analysé chacun des 4 projets proposés pour en identifier les atouts et les limites. Chaque projet a été étudié selon une démarche identique, en prenant compte différents critères. Nous avons priorisé les projets, en prenant en compte les infrastructures existantes et les possibilités de création. Nous sommes parvenus à un consensus et présentons ici nos résultats.

Nous privilégions la réalisation du prolongement de la ligne B puis la création de la ligne E.

Concernant les lignes A et D, il nous semble que des alternatives sont plus intéressantes.

Les atouts et limites du projet de prolongement de la ligne B

Nous constatons de nombreux avantages au prolongement de la ligne B :

Une réponse à la nécessité d'améliorer significativement l'offre de transports collectifs

Le prolongement de la ligne B offre la possibilité de **désenclaver des communes et quartiers aujourd'hui mal desservis** en l'absence de gros transports collectifs, alors que le territoire présente déjà des pôles à **forte densité**. Pour rejoindre Rillieux-la-Pape, les bus et la circulation automobile sont saturés, une desserte par le métro permettrait d'y apporter une solution.

Nous relevons ainsi la **forte fréquentation** attendue de cette extension de ligne.

Un levier d'attractivité et de développement

Cette ligne permettrait également de **développer l'attractivité** de ces communes et quartiers, et **d'attirer de nouvelles populations**, et de la **diversifier** (attirer des jeunes à Caluire, rendre plus attractive Rillieux-la-Pape, etc.).

Par ailleurs, il existe de **nombreuses possibilités de densification sur l'ensemble de la ligne** ce qui offre des opportunités de développement.

Le plateau des Maraîchers à préserver

Une nécessaire vigilance est à porter sur la **préservation du plateau des Maraîchers**.

Un coût important qui ne remet pas en cause l'intérêt du projet

Les **difficultés techniques** et le **coût important** du projet sont bien entendu à prendre en compte, mais sans remettre en cause l'intérêt du projet par les améliorations qu'il apporterait.

Nous nous interrogeons néanmoins sur l'opportunité d'une ligne BHNS qui permettrait de mailler le territoire avec un délai de réalisation du projet plus rapide, et pour un coût peu important, ce qui peut également être une solution d'attente.

Ce projet de ligne est prioritaire, l'alternative étant donc envisagée si une décision empêche sa réalisation.

Les atouts et limites du projet de création de la ligne E

Un désenclavement de l'Ouest lyonnais

Nous valorisons la création de cette nouvelle ligne, qui permet une **extension du réseau TCL vers l'Ouest Lyonnais**, en le rendant plus accessible. Les études soulignent d'ailleurs un **report modal important**.

En revanche, le territoire peut paraître moins dense en bout de ligne, ce qui pose la question de la fréquentation de la ligne et de l'emplacement de son terminus.

Une desserte de la Part-Dieu qui divise le panel

Même si plusieurs bus et Tramways desservent la Part-Dieu, il n'existe aujourd'hui qu'une seule ligne de métro. Un **renforcement du réseau de métro vers la Part-Dieu paraît de ce point de vue justifié**.

Pour les habitants de l'Ouest, cela permettrait une **connexion directe sans correspondance**. Le surplus de fréquentation sur cette portion de ligne est à souligner.

Un prolongement jusqu'à la Part-Dieu serait également intéressant en termes **d'économies d'échelle** avec un amortissement des coûts fixes du projet sur une plus grande longueur.

Néanmoins, une partie d'entre nous considère que **l'arrivée de la ligne E à Bellecour est déjà suffisante** pour permettre de rallier facilement la Part-Dieu depuis l'Ouest. La concentration des lignes sur Bellecour et Part-Dieu est également discutable.

Un coût qui paraît justifié par l'intérêt du projet

S'il est important, le coût apparaît justifié au regard de l'intérêt de la création de cette nouvelle ligne et de sa longueur.

Le Métro E paraît pertinent au regard des reliefs et de la densité du territoire qui limitent le développement d'un réseau de bus, ou de Tramway.

Pour autant, l'alternative pourrait être la **construction d'un Tramway en partie sous-terrain**, allant de Tassin jusqu'à Perrache. Cette solution répond aux enjeux de desserte du territoire tout en minimisant les coûts et les délais.

Les atouts et limites du projet de prolongement de la ligne A

La pertinence du projet au regard de la densité actuelle et future du territoire et de ses usages

Nous estimons que le développement du métro doit être inscrit dans une **dynamique territoriale porteuse**. En ce sens, l'extension de la ligne A apparaît pertinente, car le corridor desservi connaît un **développement**

démographique important, alors même qu'il est déjà très peuplé. Ce bassin représente également un **pôle d'emplois conséquent**.

Une ouverture vers l'Est de la Métropole

Le prolongement de la ligne A présente l'avantage **d'améliorer la connexion du reste de la Métropole avec l'Est Lyonnais**, et ainsi de pouvoir bénéficier de ses **lignes de transports en commun**.

L'extension de cette ligne pourrait être génératrice d'un important **report modal**, selon les études présentées.

Peu d'obstacles environnementaux identifiés

Au regard des éléments présentés, nous estimons que cette ligne ne comporte **pas de contraintes environnementales** importantes. La zone agricole au sud du territoire ne nous paraît pas en danger car protégée.

Un renforcement du tramway T3 au final plus intéressant

Au regard des faibles contraintes techniques qui pèsent sur le projet, le coût du métro apparaît « raisonnable » à nos yeux comparé à celui d'autres projets, d'autant plus si on le rapporte au **nombre de stations**, à la **fréquentation attendue** et aux **connexions** qu'il permettrait avec les autres lignes de transports collectifs.

Néanmoins, l'existence du tramway T3 sur le même territoire témoigne d'une **offre déjà importante** et limite donc la plus-value du prolongement du métro. Le **renforcement du T3 pour accompagner le développement du territoire semble constituer une alternative pertinente**, plus **rapide à réaliser** et beaucoup **moins onéreuse** que le prolongement de la ligne A.

Nous proposons également **l'extension du Rhône Express** jusqu'à la fin de la ligne de T3 Actuelle, complétée d'une **desserte par un BHNS** pour un maillage plus fin.

L'extension du projet de la ligne de métro A n'est pas prioritaire au vu des alternatives envisageables via l'exploitation du réseau de Tramway existant, et des possibilités BHNS qui gravitent autour.

Les atouts et limites du projet de prolongement de la ligne D

Les impacts positifs sur l'attractivité et le dynamisme des territoires, malgré un développement urbain à relativiser

Le projet concernant la ligne D permettrait de **désenclaver le Plateau de la Duchère et le secteur du Pérollier**, ainsi que de **dynamiser le potentiel de développement du quartier Industrie**.

Cependant, l'offre de transports en commun entre la Duchère et Vaise est déjà suffisante, donc cela représente un **intérêt limité**.

Les territoires qui seront traversés représentent des **dessertes importantes d'emplois et d'habitations**, mais avec un **faible développement urbain à venir**.



A



Des doutes sur l'effet du projet sur la circulation automobile globale

Le projet pourrait permettre de **désengorger la circulation automobile autour la gare de Vaise** et le secteur de **l'Industrie**. En revanche, nous restons **prudents sur les effets en matière de report modal**, notamment au regard de la faible longueur de l'extension.

Un projet onéreux au regard de son intérêt : pour une solution plus rapide à mettre en œuvre

Le prolongement de la ligne D bénéficie du plus **court délai de réalisation et du plus faible coût**. En outre, si ce coût est rapporté au nombre de stations desservies et aux kilomètres parcourus, il s'agit du **projet le plus onéreux**.

De la même manière, le délai de réalisation reste certes court, mais apparaît comme important au regard des résultats attendus.

Nous privilégions la création d'un tramway à la place du projet de prolongement de métro, qui apparaît plus pertinente. Cette alternative permettrait de renouveler les espaces publics et une connexion directe à la Part-Dieu, dans un horizon moindre.



BENAISSA Hadj ▪ **BOUACHA** Farouk ▪ **BOUZID** Oubeidallah ▪ **DEGBEGNI** Malvina ▪ **GAGNIERE** Emmanuel ▪ **JHANGIR** Adel ▪ **KHELIFI-TOUHAMI** Mohamed ▪ **MAILLOT** François ▪ **MARTINOD** Arlette ▪ **MASSON** Julien ▪ **SEMAKDJI** Khaled

E

