

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

Compte-rendu

Réunion publique

Mercredi 6 mars 2019, Lyon



Sommaire

Déroulé	3
Tribune.....	3
En 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.....	12
3.1 Temps de présentation	12
3.2 Temps d'échange	13
4 Zoom sur la concertation	15

DEROULE

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
- Michel LE FAOU, 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

En préambule

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon, remercie l'ensemble des participants présents à la rencontre. Il indique que le projet de Métro Ligne E s'intègre complètement dans la politique de transport en commun de l'agglomération. L'ambition du projet est d'apporter des solutions concrètes aux problématiques de déplacement et de desserte dans les territoires de l'ouest lyonnais.

Fouziya BOUZERDA, Présidente du SYTRAL, présente les partenaires du projet en tribune ainsi que l'équipe en charge du projet. Elle précise que l'enjeu de ces deux mois est de permettre à tous de pouvoir s'informer, échanger et participer sur ce projet structurant pour le territoire.

L'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 donne les règles pour permettre le bon déroulé de la rencontre.

Béatrice GAILLIOUT, Maire du 5^e arrondissement de Lyon, est ravie d'accueillir cette deuxième rencontre de la concertation dans son arrondissement. Elle fait écho aux nombreuses questions et avis déposés en ligne sur le site du projet et exprimés lors de la première réunion et souhaite que les échanges de ce soir soient riches.

L'animateur souligne l'importance des contributions du public et 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.

Puis, il rappelle que la démarche de concertation est placée sous l'égide de deux garants et donne la parole à Lucien BRIAND pour présenter leur rôle.

Lucien BRIAND, garant de la concertation, explique que la Commission nationale du débat public (CNDP), s'est prononcée 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 c'est à la fois d'informer et de recueillir des avis. Il indique que les garants ne sont pas désignés pour juger le fond du projet mais pour s'assurer que les modalités

de concertation permettent le bon niveau d'information et d'expression du public. Il explique que ces modalités ont été imaginées lors d'une phase préparatoire menée depuis septembre avec le SYTRAL.

Il poursuit en rappelant qu'à l'issue de la concertation, les garants seront amenés à rédiger un bilan. Ce bilan qui sera rendu public vise notamment à ce que le maître d'ouvrage, le SYTRAL, puisse tirer les enseignements de la concertation et déterminer les suites à donner au projet.

Fouziya BOUZERDA indique que le SYTRAL, l'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise définit l'offre de transport, elle prévoit et organise l'investissement avec les travaux d'infrastructures (nouvelles lignes de tramway, nouvelles lignes de métro) et elle est propriétaire de l'ensemble du matériel roulant et de tous les ouvrages sur lesquels ceux-ci circulent.

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 l'objectif est de mailler et de connecter l'ensemble des réseaux de transport et des territoires entre eux. Le périmètre d'action du SYTRAL couvre près d'1,7 million d'habitants répartis sur près de 300 communes.

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

- 5 lignes de tramway, la 6^{ème} étant en cours de réalisation ;
- 4 lignes de métro, en se projetant c'est une 5^{ème} et nouvelle ligne ;
- 2 funiculaires ;
- 1 000 bus et 130 trolleybus électriques.

Sur ses trois principaux réseaux, le SYTRAL a dénombré 480 millions de voyages en 2018.

L'animateur présente ce qui fait l'ADN du SYTRAL : renforcer le maillage territorial ; inscrire les projets dans une politique environnementale forte ; placer l'innovation au cœur des projets et enfin garantir une gouvernance partagée.

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

1.1 TEMPS DE PRESENTATION

Fouziya BOUZERDA explique que les projets naissent d'un diagnostic, puis sont décidés et votés par les élus dans le cadre d'un plan de mandat. Pour anticiper et préparer l'avenir, l'enjeu est de planifier des études de faisabilité pour les projets futurs. Elle indique que les études de faisabilité du projet de métro E se sont déroulées de novembre 2016 à janvier 2018. Elles portaient notamment sur les tracés envisageables, la fréquentation, l'intermodalité, les interconnexions. Dans ce cadre, une douzaine de scénarios ont été étudiés pour balayer l'ensemble des possibilités.

Les conclusions de ces études ont fait l'objet d'une restitution auprès de l'ensemble des élus du SYTRAL puis d'une prise de décision parmi les scénarios étudiés pour en retenir 2. Par la suite, le Comité syndical a décidé de saisir la CNDP et de poursuivre les études préliminaires pour continuer à affiner le projet.

L'animateur invite les participants à consulter le dossier de concertation qui présente les premières études menées, et notamment les scénarios étudiés.

Fouziya BOUZERDA indique que l'objectif majeur de cette nouvelle ligne est d'améliorer la desserte de l'ouest, aujourd'hui dépourvu de mode lourd. Elle complète en disant que deux tracés sont envisagés pour la future ligne avec dans les deux cas un terminus-ouest à la gare d'Alaï.

Elle précise que le terminus à Bellecour permet une connexion avec les lignes A et D, tandis que le terminus Hôtel de Ville, permet de se connecter à les lignes A et C. Elle ajoute que dans le cas du tracé jusqu'à l'Hôtel de Ville une station supplémentaire est envisagée sur le secteur Saint-Paul permettant ainsi des connexions avec le TER, le tram-train et la ligne C3.

Outre le choix d'un terminus, la concertation porte également sur l'implantation des stations. Un premier périmètre de réflexion concerne le secteur Libération / Constellation / Ménival, sur lequel un choix sera à faire entre 2 options à l'issue de la concertation. Une première option avec une station unique à Constellation, et une seconde avec deux stations : une station à Libération et une station à Ménival.

Le second périmètre de réflexion concerne le secteur Trion / Saint-Irénée, avec soit une station à Trion, soit une station à Saint-Irénée.

Gérard COLLOMB précise que dans le cadre d'un projet aussi structurant que le Métro Ligne E, le territoire doit être entendu au sens large, c'est-à-dire l'ouest de l'agglomération lyonnaise dans son ensemble. Cette ligne desservira des quartiers populaires, à l'image de Ménival / Fauconnier, Point du

Jour en cœur d'arrondissement ou encore Alaï permettant ainsi une correspondance avec l'Anneau des Sciences. L'enjeu est d'offrir au territoire une véritable alternative à la voiture en offrant des solutions intermodales.

Fouziya BOUZERDA indique des reconnaissances de sol sont en cours, ils visent à étudier la faisabilité technique du tracé, c'est-à-dire un tracé qui puisse être réalisable techniquement, financièrement et dans un délai acceptable. Ces sondages permettent d'expertiser les deux scénarios envisagés.

L'animateur relaie une question posée en direct par les participants sur l'application Beekast : N'y a-t-il pas un risque d'engorgement à Bellecour dans le cas où ce terminus serait choisi ?

Fouziya BOUZERDA rappelle que ce terminus offrirait des interconnexions avec les lignes A et D. Cette connexion doit être envisagée de manière évolutive, avec des stations plus multimodales qu'actuellement, ou encore avec l'hypothèse d'une prolongation plus à l'est.

L'animateur demande si le même raisonnement s'applique sur le secteur d'Alaï.

Fouziya BOUZERDA répond que l'enjeu de la création d'une nouvelle ligne est également de considérer les possibilités de prolongement offertes, à l'image du prolongement de la ligne B.

L'animateur demande quelles sont les raisons qui ont conduit à retenir le mode métro.

Fouziya BOUZERDA répond que l'ensemble des modes ont été expertisés y compris le tramway. Les projections de fréquentation comprises entre 45 000 et 75 000 voyageurs par jour sont similaires à celles de la ligne D lors de sa mise en service à Vaise en 1997. Or d'expérience, le SYTRAL remarque une forte hausse de fréquentation dès la mise en service d'un mode lourd. Par ailleurs, la géographie de l'ouest lyonnais avec des pentes atteignant 12 % et la nécessité de ne pas mobiliser un réseau routier déjà très sollicité ont conduit à privilégier le métro.

Elle complète en disant que le matériel roulant de la ligne E sera un métro sur pneu entièrement automatique. Le SYTRAL a pour objectif l'automatisation progressive de toutes les lignes de métro.

Question posée sur Beekast : Est-il prévu que le métro circule après minuit ?

Fouziya BOUZERDA répond qu'il est prévu que, dès la fin de l'année 2019, toutes les lignes de métro du réseau fonctionnent jusqu'à 2h du matin les vendredi et samedi soir. Cela fait partie des nombreuses évolutions sur le réseau cet année, avec par exemple l'arrivée de la 4G.

Question posée sur Beekast : Ce projet estimé à 1,2 milliard d'euros ne sera-t-il pas mené au détriment d'autres réalisations ?

Fouziya BOUZERDA répond que l'ensemble des projets structurants doivent être envisagés sur le temps long. Le financement d'un tel projet est échelonné sur plusieurs plans de mandat. À titre d'illustration le prolongement du métro B portant sur 2 nouvelles stations a été voté en 2014 pour une mise en service estimée en 2023. Pour la ligne E comportant de 5 à 7 stations, l'horizon posé est à 2030, soit environ 10 ans.

L'animateur interroge Fouziya BOUZERDA sur les travaux et les éventuelles nuisances induites.

Fouziya BOUZERDA répond que les nouvelles techniques utilisées pour la construction d'une ligne de métro permettent d'éviter de trop fortes emprises ou implications en surface.

Question posée sur Beekast : Quels sont les parcs relais prévus, notamment aux terminus ? Les parcs relais existants, à l'image de Gorge du Loup, sont fréquemment saturés.

Fouziya BOUZERDA annonce la réalisation d'un parc relais de 1 000 places environ à Alaï. Celui-ci sera également connecté avec le tram-train ainsi que les tous les modes actifs et services attendus. L'objectif est de permettre et faciliter l'intermodalité pour ouvrir sur tout l'ouest de l'agglomération.

1.2 TEMPS D'ÉCHANGE

Monsieur BLANC, habitant de Point du Jour, privilégie le terminus Hôtel de Ville car cette option permet de réaliser une station intermédiaire à Saint-Paul, et il demande par ailleurs la création d'une station intermédiaire à Saint-Jean pour offrir une connexion avec la ligne D. Il s'interroge quant aux conditions de réalisation de la station Trion, notamment du fait du tunnel de Fourvière, et privilégie la station Saint-Irénée. Enfin, il demande comment est envisagée l'intégration urbaine des stations au sein de quartiers très urbanisés, et notamment si le projet nécessitera d'intervenir sur des parcs et/ou places, ou engendrera des démolitions d'habitations.

Fouziya BOUZERDA précise qu'à ce stade, l'emplacement exact des stations n'est pas encore arrêté. L'implantation de stations sera notamment le fruit de la concertation, des études techniques (en particulier les sondages en cours), mais aussi des possibilités multimodales.

L'animateur partage une question Beekast : « Est-il prévu de passer sous ou sur la Saône ? »

Fouziya BOUZERDA répond que le projet envisage un passage sous la Saône, et passe la parole à l'équipe en charge du projet.

Rodolphe MUNIER, Directeur développement du SYTRAL, indique que des cartes et des profils sont présents dans le dossier de concertation. Il complète en disant que quelque soit le terminus choisi, il est prévu que le tunnel du métro passe une vingtaine de mètres au-dessus du tunnel de Fourvière, puis sous la Saône. Il poursuit en disant que le SYTRAL a étudié la possibilité d'une connexion à la station Saint-Jean mais que les caractéristiques techniques la rendent très difficile.

Philippe CARALP, ancien employé du SYTRAL, demande quelles technologies et techniques rendent possible l'implantation d'une station à Point du Jour alors que celle-ci a été jugée quasiment impossible pendant longtemps.

Rodolphe MUNIER répond qu'un métro sur pneu avec une motorisation renforcée peut fonctionner sur des pentes de l'ordre de 10 % à l'image du métro de Lausanne. Par ailleurs, si le creusement par tunnelier n'est pas impossible dans le sous-sol lyonnais, celui-ci est en effet d'une certaine complexité. Le SYTRAL a lancé une campagne de sondage particulièrement dense pour connaître les caractéristiques géologiques précises.

Georges GUERRIER, se demande pourquoi le matériel roulant dit « tram-train » ne roule que sur le réseau ferroviaire. Il craint par ailleurs que dans le cas où la station Saint-Paul serait desservie, cela nuise à un éventuel projet de liaison directe en tramway de Saint-Paul à Part-Dieu.

Fouziya BOUZERDA répond que le tram-train relève de la compétence de la Région Auvergne Rhône Alpes et de la SNCF. Avec ce projet de métro, le SYTRAL souhaite la connexion et la complémentarité avec les modes existants. À la différence du tram-train, le métro est un mode urbain sur des distances relativement courtes et avec des fréquences très élevées.

François TINARD, habitant de Point du Jour, se demande s'il est plus cher de creuser sous la Saône ou de se raccrocher à Gorge de Loup.

Fouziya BOUZERDA répond que l'option d'une connexion à Gorge de Loup a fait partie des 12 scénarios initialement étudiés. Ce scénario s'est avéré à l'étude moins attractif du fait d'une fréquentation moins importante et d'une forte rupture de charge. Ce scénario n'aurait pas permis d'atteindre le niveau d'efficacité attendu d'un mode lourd.

Françoise PETIT, adjointe au Maire du 5^e arrondissement de Lyon, souhaite avoir des informations au sujet du matériel roulant, notamment de l'équipement et de la décoration prévu dans les rames du futur métro.

Fouziya BOUZERDA précise que les rames envisagées font partie d'une nouvelle génération de rames à l'image de celles qui arrivent sur la ligne B. Ce seront des rames climatisées, plus confortables, bien éclairées, avec des écrans d'information, mais également plus efficaces et performantes.

L'animateur partage une question Beekast : *Sur quels critères sont déterminées l'implantation des stations ? Sont-ils principalement d'ordre économique, technique ou encore relatif aux parties-prenantes concernées ?*

Fouziya BOUZERDA confirme qu'il s'agit de l'ensemble de tous ces critères. La meilleure implantation est celle qui est possible sur le plan technique, mais qui offre de bonnes connexions avec le territoire. À l'image du pôle d'Alaï qui sera complètement multimodal, chaque station doit être pôle d'accroche avec tout l'écosystème local.

2 | Un projet au bénéfice des habitants

2.1 TEMPS DE PRESENTATION

L'animateur explique que des 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.

Michel RANTONNET, Maire de Francheville, rappelle qu'un grand sondage a été mené auprès des Franchevillois pour étudier leurs pratiques de déplacement. Cette étude a révélé que 65 % des déplacements professionnels sur la commune se font en voiture, et qu'en journée, près d'une heure est nécessaire pour rejoindre le centre de l'agglomération depuis Francheville. Par ailleurs, alors que le réseau SYTRAL connaît un fort dynamisme, les fréquentations des bus C20 et C20E, desservant la commune, a diminué de 2 % entre 2013 et 2017, lié au fait que les temps de parcours se rallongent de 3 minutes par an. Selon lui, le métro constitue la seule alternative, compte tenu de l'engorgement du réseau routier et des possibilités techniques, pour répondre aux problématiques de déplacement.

Pascal CHARMOT, Maire de Tassin-la-Demi-Lune, complète en disant que les habitants de sa commune partagent les mêmes difficultés. La congestion routière se fait particulièrement ressentir sur son territoire, notamment au carrefour de la Libération et de l'Horloge où le trafic journalier est compris entre 45 000 et 50 000 véhicules. Un projet structurant de mobilité comme le Métro ligne E est essentiel pour permettre le développement de l'ouest lyonnais.

Gérard COLLOMB commente la carte du niveau de desserte de l'agglomération lyonnaise. Cette carte révèle l'absence de desserte structurante à l'ouest. Il précise que lorsque des secteurs à l'image de Saint-Genis-Laval ou Oullins ont été desservis, il était difficile de prévoir la fréquentation finale. L'attractivité d'un mode lourd permettant une bonne liaison avec le cœur d'agglomération a permis une bonne fréquentation. Il complète en disant que l'arrivée de la ligne E sera un facteur de développement du territoire, par exemple sur la commune de Tassin-la-Demi-Lune qui envisage de prolonger le cœur de ville en direction du métro.

Question posée sur Beekast : La réorganisation du réseau existant est-elle envisageable en attendant l'arrivée du métro ?

Fouziya BOUZERDA répond qu'une commission spéciale qui est en charge de repenser l'offre du réseau se réunit deux fois par an. Une des particularités de l'ouest lyonnais est d'avoir des voiries étroites et contraintes qui posent de grandes difficultés pour le partage de la voirie entre les différents modes, y compris les bus. Il est aujourd'hui difficile d'envisager la mise en place d'un service en site propre qui rendrait une partie de la voirie impraticable pour les voitures. L'enjeu est donc d'apporter un mode lourd, et de repenser complètement l'accroche territoriale et les connexions multimodales qu'elles soient en transport en commun ou individuels.

2.2 TEMPS D'ÉCHANGE

Patrick PAUPY, habitant de Ménival, rappelle que les conseils de quartier ont été consultés dans le cadre d'une réflexion sur la réorganisation du réseau TCL il y a quelques années. De plus, il évoque l'importance de prendre en compte la dynamique des quartiers situés autour des stations. Selon lui, l'implantation d'une station à Ménival serait un élément fort pour initier une dynamique sociale du territoire.

Simon BODDY, cycliste australien, se dit surpris que la présence de grandes institutions ou employeurs ne constituent pas l'un des critères pris en compte pour l'implantation des stations. Il demande si une cartographie de ce type a été réalisée. Il privilégie par ailleurs l'implantation d'une station à Saint-Irénée plutôt qu'à Trion du fait notamment de la présence d'institutions scolaires et sociales.

Fouziya BOUZERDA répond que la présence de pôles d'activité et d'habitation a été pris en compte dans le cadre du projet, comme cela est spécifié dans le dossier de concertation. Des ateliers cartographiques sont organisés pour approfondir ces sujets, et notamment l'implantation des stations.

Sandra CHOMIENNE, habitante et commerçante au Point du Jour et à Lyon 3, partage le fait que les riverains et commerçants ont subi les travaux sur le cours Lafayette lors de l'arrivée du C3. Elle demande quelles seront les conditions de réalisation des travaux de Point du Jour ?

Fouziya BOUZERDA indique qu'à la différence de travaux en surface dans le cas du C3 ou de projets de tramway, la réalisation d'un métro est principalement souterraine réduisant de fait les nuisances.

3 | Un projet au service du territoire

3.1 TEMPS DE PRESENTATION

Fouziya BOUZERDA indique que la création d'une nouvelle ligne de métro permet tout aussi bien de desservir les habitants du territoire que les activités économiques. L'ouest lyonnais constitue un bassin économique de première importance, et cette ligne doit permettre de rejoindre des zones relativement mal desservies.

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 déclare que le métro permet de développer la politique de transport et de transition énergétique du SYTRAL. Elle rappelle à ce sujet le choix fait par l'ensemble des élus du SYTRAL d'anticiper la loi Transition énergétique. Si cette loi obligera en 2020 à acheter 50 % de bus propres et en 2025 à en acheter 100 %, le SYTRAL s'est fixé l'objectif d'acheter uniquement des bus propres à horizon 2020. Par ailleurs, lors du dernier épisode de pollution, 33 000 Tick'Air ont été vendu en deux jours.

Question posée sur Beekast : Le futur du métro sera-t-il construit selon une démarche environnementale, notamment dans ses matériaux ?

Fouziya BOUZERDA répond que les enjeux environnementaux sont au cœur des opérations. Cela peut se traduire par l'étude du transport fluvial dans le cadre de réalisations près du Rhône, mais aussi le développement du recyclage ou encore l'attention particulière portée à la pollution.

Michel LE FAOU, Vice-Président du SYTRAL, inscrit ce projet dans une dynamique plus large visant à ce que les infrastructures de transport accompagnent le développement de l'agglomération lyonnaise. Ces projets de création ou de prolongement s'inscrivent également dans les ambitions de la Métropole d'allier développement urbain et économique avec l'amélioration de la qualité de l'air et de préservation de la santé. Le Métro ligne E doit permettre d'accompagner la croissance démographique des territoires de l'ouest, mais aussi plus largement de contribuer à l'attractivité de la Métropole. La

mobilité est aujourd'hui l'un des critères majeurs pour les nouveaux arrivants, en particulier les entreprises.

Fouziya BOUZERDA complète et dit qu'au-delà des territoires directement concernés, les rabattements sont pensés sur l'ensemble du Grand Ouest qui compte aujourd'hui plus de 100 000 emplois.

Michel LE FAOU rappelle que si cette ligne est aujourd'hui envisagée entre Alaï et le cœur d'agglomération, il existe des perspectives de développement en direction de l'Est lyonnais. Il manque aujourd'hui au réseau une magistrale Est-Ouest qui structurerait les déplacements. La mise en service du Métro ligne E tel que discuté aujourd'hui se fera à horizon 2030, mais il faut dès à présent se projeter à plus long-terme pour anticiper ses évolutions.

Michel RANTONNET considère qu'à l'horizon 2030, Alaï sera un point de convergence essentielle de l'Ouest lyonnais avec une gare multimodale. En interconnectant métro, TER, l'ensemble du réseau de bus et l'Anneau des Sciences, l'objectif est d'alléger le trafic automobile. Avec 120 000 déplacements quotidiens de l'Ouest vers le Centre, le métro sera un accélérateur d'emplois pour tous les territoires.

Pascal CHARMOT perçoit le métro comme un outil de rayonnement territorial. Son arrivée doit permettre le développement économique, mais aussi la requalification de quartiers, de pôles urbains ou encore de projets technologiques ambitieux à l'image du Campus numérique à Charbonnières-les-Bains. C'est pourquoi il est essentiel d'identifier et de mettre en mouvement l'ensemble des acteurs contribuant au développement local pour accompagner au mieux l'arrivée du métro.

Gérard COLLOMB souhaite revenir sur la notion de connexion entre le projet de Métro ligne E et l'Anneau des Sciences. Avec une liaison facilitée à Alaï, le projet contribue à la multimodalité à l'échelle de l'agglomération, à la bonne insertion de l'Anneau des Sciences et ainsi aux projets menés simultanément en cœur d'agglomération.

Michel LE FAOU prend pour exemple le prolongement de la ligne B en direction de Saint-Genis-Laval. Avec cette connexion facilitée entre l'Anneau des Sciences et les transports en commun, l'objectif est de faciliter le report modal en offrant de nouvelles possibilités de déplacement aux automobilistes.

3.2 TEMPS D'ÉCHANGE

Guy-Laurent FAZILLE salue l'organisation d'une concertation sur ce projet de métro. Il se demande pourquoi ne pas avoir effectué un décrochage depuis la ligne D à Gorge de Loup, pour éviter un nouveau franchissement de la Saône. Par ailleurs, il souhaite savoir si la solution d'un métro aérien, moins onéreux que souterrain, a été envisagée. Il souhaite également avoir des informations quant à la profondeur des stations, et à un éventuel financement public-privé.

Fouziya BOUZERDA répond que le scénario Gorge de Loup a été écarté du fait de sa faible attractivité et d'une rupture de charge importante. La politique de transport nécessite un fort

investissement des collectivités. L'enjeu pour le SYTRAL, et la force publique en général, est d'avoir la maîtrise de l'ensemble des outils permettant le développement du réseau et du maillage territorial. Le partenariat entre les acteurs publics et privés s'opère dans l'exploitation du réseau avec des opérateurs comme Keolis ou Berthelet.

Rodolphe MUNIER complète sur les possibilités de débranchement à Gorge de Loup ou à Saint-Jean. Ces scénarios étaient compris dans les scénarios initiaux, mais l'une des difficultés principales concerne la fréquence des rames. La ligne D a atteint sa fréquence maximale avec une rame toutes les 2 minutes, instaurer un embranchement allant vers l'Ouest reviendrait à diminuer par 2 la fréquence à raison d'une rame toutes les 4 minutes par terminus. Cela nécessiterait par ailleurs une interruption complète de la ligne D pendant la phase travaux.

Concernant la profondeur des stations, la première station du plateau situé à Trion / Saint-Irénée a une profondeur estimée à 35 mètres, soit 10 mètres de plus que Saint-Jean. Les autres stations auront une profondeur comprise entre 20 et 25 mètres afin de passer suffisamment profondément pour ne pas gêner les bâtiments et limiter les nuisances. Le métro de surface empiète sur la voirie destinée à la voiture et aux transports collectifs, tandis que les métros aériens nécessitent des piles de viaduc à l'impact paysager assez important.

Claude ODOUARD, habitant de Point du Jour, demande s'il ne serait pas intéressant de faire circuler un mode lourd (train, métro) sur l'Anneau des Sciences à la place des voitures, et s'il n'est pas envisageable à long-terme d'installer une ligne de métro en rocade autour de la Métropole.

Fouziya BOUZERDA répond que c'est le cas du tramway T6, qui est une ligne en rocade, permettant de connecter les 7^e, 8^e et 3^e arrondissement juste Grands-Hôpitaux Est sans passer par le centre. Le bouclage avec le T6 Nord permettra à terme d'avoir une ligne circulaire. Concernant le mode métro, le maillage est encore en cours de développement et l'objectif premier est de réaliser les tronçons aujourd'hui à l'étude.

4 | Zoom sur la concertation

Fouziya BOUZERDA rappelle que la volonté de co-construire les projets est un engagement fort du SYTRAL. Un dispositif complet a été envisagé dans le cadre de cette concertation afin de permettre un accès à l'information et à la participation au plus grand nombre. Plusieurs types de rencontres sont organisés, à l'image d'ateliers cartographiques ou thématiques pour approfondir certains sujets en particulier.

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

Fouziya BOUZERDA partage 3 sujets pour lesquels le SYTRAL attend notamment des contributions. Il s'agit : du choix du tracé, des zones d'implantation des stations et de l'accès à ces stations. Elle est ravie des nombreuses contributions reçues depuis l'ouverture de la concertation sur la plateforme dédiée.

L'animateur présente le dispositif mis en place dans le cadre de la concertation : le dossier de concertation, le dépliant sur le projet, les divers ateliers et rencontres de proximité. Il demande au garant, Lucien BRIAND, de présenter les enseignements qu'il tire de la soirée.

Lucien BRIAND fait état d'une réunion riche en échanges à l'image de la réunion publique d'ouverture. Il note quelques différences dans les thématiques abordées avec notamment des questions plus orientées vers le local et l'intégration du projet. Il félicite les participants pour le nombre de questions posées, en particulier sur l'application Beekast. Il encourage les personnes souhaitant en savoir plus à consulter les divers documents mis à disposition, ainsi qu'à continuer à participer sur le site Internet dédié.

Fouziya BOUZERDA conclue la rencontre et remercie les participants. Elle souligne la qualité des échanges.