

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

Compte-rendu

Réunion publique

Jeudi 14 mars 2019, Francheville



Sommaire

Préambule	4
1 Qu'est-ce que le projet Métro ligne E ?	6
1.1 Temps de présentation	6
1.2 Temps d'Échange	8
2 Un projet au bénéfice des habitants	10
2.1 Temps de présentation	10
3 Un projet au service du territoire	11
3.1 Temps de présentation	11
3.2 Temps d'Échange	12
4 Zoom sur la concertation	15

DÉROULÉ

De 19h à 21h30

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

TRIBUNE

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

Animation : Claude COSTECHAREYRE

Préambule

Michel RANTONNET, Maire de Francheville, exprime sa satisfaction de présenter le projet de création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise aux Franchevillois. Il remercie le SYTRAL pour l'organisation de cette concertation.

Il indique que l'objectif de ce projet est d'offrir une solution supplémentaire pour améliorer et fluidifier les déplacements de tous. Il fait un bref état des lieux de la mobilité sur le territoire, et précise que chaque année plus de 1 500 000 voyageurs effectuent 3 millions de trajets entre Francheville et le centre de Lyon, en passant par la rue du commandant Charcot et Choulans. Il indique qu'actuellement il faut environ 50 minutes en C20 pour aller de Francheville à la presqu'île de Lyon. Il souligne que le métro E permettra de rejoindre Bellecour en moins de 10 minutes. L'ambition, selon lui, est de rapprocher tous les territoires.

Fouziya BOUZERDA, Présidente du SYTRAL, remercie les participants et souligne l'engagement des élus mobilisés à chaque réunion pour porter le projet. Elle indique que le SYTRAL a souhaité engager cette concertation pour écouter et échanger avec les habitants et usagers sur les nombreux aspects du projet qui ne sont pas arrêtés à ce jour. Elle souligne la diversité du dispositif mis en place. Elle rappelle que la participation du plus grand nombre est essentielle pour la définition d'une ligne de métro majeure qui permettra d'accrocher les territoires de l'ouest lyonnais.

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

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

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

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

Il présente Lucien BRIAND, garant de la concertation, désigné, avec Jean-Claude RUYSSCHAERT, par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Lucien BRIAND, garant de la concertation, rappelle que l'objectif d'une concertation est à la fois d'informer et de recueillir des avis. Il précise que les garants ne sont pas désignés pour juger le fond du projet mais pour s'assurer que les modalités de concertation permettent à tous de s'informer et

s'exprimer. Il agit en tant que « témoin ». Il précise que la Commission nationale du débat public 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 indique qu'à la fin de la concertation, les garants rédigeront un bilan de la concertation, tandis que le SYTRAL rédigera un bilan des enseignements tirés de la concertation pour la poursuite de son projet.

Claude COSTECHAREYRE rappelle que le SYTRAL, l'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, définit l'offre de transport, prévoit et organise l'investissement avec les travaux d'infrastructures. Il indique que le SYTRAL pilote 3 réseaux : le réseau TCL, le réseau Cars du Rhône, le réseau Libellule sur Villefranche-sur-Saône ; et 2 services : Optibus et Rhônexpress.

Fouziya BOUZERDA indique que, sur l'année 2018, l'ensemble du réseau a connu 5 % de progression de sa fréquentation contre 2 % les années précédentes. Ce chiffre montre, selon elle, le plébiscite des transports en commun qui s'accélère. Celui-ci doit être accompagné car il s'agit d'un facteur d'attractivité et d'inclusion sociale. Elle rappelle que le réseau du SYTRAL est le 2^e réseau de France.

Claude COSTECHAREYRE complète et présente les 4 piliers de l'ADN du SYTRAL :

- Renforcer le maillage territorial ;
- Inscrire les projets dans une politique environnementale forte ;
- Placer l'innovation au cœur des projets ;
- 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 sont décidés et votés par les élus dans le cadre d'un plan de mandat. Elle présente l'ensemble des projets en cours actuellement : prolongement métro B, ligne de tramway T6, automatisation du métro, etc. Elle informe que les études du projet de métro E se sont déroulées de novembre 2016 à janvier 2018, puis ont fait l'objet d'une restitution auprès de l'ensemble des élus du SYTRAL et d'une prise de décision de retenir 2 des 12 scénarios étudiés :

- Alaï < > Bellecour
- Alaï < > Hôtel de Ville

Elle invite les participants qui souhaitent aller plus loin à lire le dossier de concertation où ces différents scénarios sont présentés.

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

Elle présente le tracé et explique que certains périmètres sont en réflexion. Pour le secteur Libération / Constellation / Ménival, par exemple, elle précise qu'une décision devra être prise entre les 2 options : une station unique à Constellation, ou deux stations à Libération et à Ménival. Elle poursuit la présentation du tracé avec l'implantation de la station Point du Jour puis le secteur Trion / Saint-Irénée. Elle précise que pour ce secteur, il est envisagé d'implanter une seule station située à Trion ou à Saint-Irénée. Elle indique ensuite que deux options sont envisagées : un terminus à Hôtel de Ville, en connexion avec les lignes A et C du métro et avec la ligne C3, avec une station intermédiaire à Saint-Paul qui permettrait de se connecter au tram-train de l'ouest lyonnais ; ou un terminus à Bellecour, en connexion avec les lignes A et D du métro.

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

Question posée sur Beekast : Y aura-t-il un projet pour relier Francheville-Le-Haut et Francheville-Le-Bas au futur métro sans saturer davantage la rue du Chater ?

Fouziya BOUZERDA précise que lorsqu'on amène un mode lourd sur un territoire, l'enjeu est de repenser l'ensemble du réseau de transport en surface pour assurer un rabattement efficace sur ces stations. Celles-ci seront pensées comme des points d'accroches multimodaux. Il s'agit de donner les moyens aux personnes qui souhaitent ne plus utiliser leur véhicule personnel de pouvoir se déplacer entièrement grâce aux transports en commun.

Michel RANTONNET confirme que le projet va entraîner une restructuration de l'offre de déplacement sur le territoire, pour les quartiers de Francheville, mais aussi pour les autres communes de l'Ouest Lyonnais.

Question posée sur Beekast : La Métropole s'engagera-t-elle à améliorer les voiries des dessertes, notamment le rond-point de la Charbonnière (Rond-point de l'Etoile d'Alaï)?

Roland CRIMIER, Vice-Président de la Métropole de Lyon, confirme que les pôles multimodaux nécessitent des travaux de voirie importants pour améliorer leur accessibilité. Il donne l'exemple de celui de Saint-Genis-Laval où d'ici deux à trois ans les premiers travaux seront visibles.

Question posée sur Beekast : Est-ce que des études sont réalisées dans la colline de Saint-Just, connue pour être « un gruyère » ? Existe-t-il un risque ?

Fouziya BOUZERDA informe qu'une soixantaine de sondages géotechniques sont actuellement réalisés. Les élus ont voté à l'unanimité la poursuite des études préliminaires pour confirmer les données techniques pour l'implantation du tracé et des stations. Les éléments plus techniques du projet feront l'objet d'ateliers techniques spécifiques (sur inscription).

Question posée sur Beekast : Pourquoi le choix de mode de métro ? Des études pour une alternative tram-train ont-elles été réalisées ?

Fouziya BOUZERDA indique qu'il existe déjà un train en connexion avec Alaï. Cependant ces deux modes ne sont pas comparables en termes de nombre de voyageurs et de cadencements. Le métro permet d'aller moins loin, mais il transporte plus de voyageurs et plus rapidement, c'est un mode urbain. Elle informe que d'autres alternatives ont été étudiées, celles-ci sont présentées dans le dossier de concertation. Le tramway, par exemple, n'a pas été retenu au regard de la topographie, des voiries sinueuses et de la pente. L'étroitesse des rues, permet difficilement l'intégration d'un transport en site propre, qui exclurait tout autre véhicule.

Elle explique qu'un scénario sans nouveau transport en commun a aussi été étudié. Les études montrent que dans ce cas la congestion va s'aggraver. Le scénario qui s'est imposé était donc le métro avec une fréquentation estimée entre 45 000 ou 75 000 voyages jour. Elle précise que le nombre de voyages effectifs est très souvent au-dessus des projections, comme la ligne D par exemple. Elle souligne que ce mode est très attractif, la moitié des déplacements sur le réseau est effectuée en métro.

Question posée sur Beekast : Quel type de métro sera choisi ?

Fouziya BOUZERDA indique qu'il s'agira d'un métro sur pneus, entièrement automatique permettant des cadences importantes, avec des rames plus spacieuses, plus confortables, moins consommatrices en énergie. Ces métros pourront être constituées de deux ou quatre rames en fonction de l'intensité du trafic, notamment aux heures de pointes.

Elle informe que dès la fin de l'année 2019, tous les métros circuleront le week-end jusqu'à 2h du matin les vendredis et samedis et seront équipés de la 4G (dans les stations et les rames).

Question posée sur Beekast : Pourquoi le scénario Hôtel de Ville ne comprend-t-il pas une station à Vieux Lyon pour lui permettre une correspondance avec le métro D ?

Fouziya BOUZERDA indique que l'enjeu de cette concertation est de pouvoir écouter, étudier, réfléchir et de pouvoir alimenter la réflexion du SYTRAL au regard des contributions.

Question posée sur Beekast : Le coût du projet, estimé entre 1 et 1,2 milliard d'euros, ne peut-il pas être alloué à d'autres projet ?

Fouziya BOUZERDA, indique que d'autres projets sont menés en parallèle. Elle présente le financement du Plan de mandat actuel (2015-2020), qui s'élève à 1,2 milliard, et comprend la ligne C3, le prolongement de la ligne de tramway T6 et du métro B aux hôpitaux sud, les études préliminaires et la concertation du métro E, le renouvellement du matériel roulant, de rames de tramway plus grandes, l'automatisation des nouvelles rames de métro sur la ligne B, etc.

Le métro E sera financé sur deux mandats, si le prochain Comité syndical vote la poursuite du projet, pour une mise en service à horizon 2030 : une première tranche de 500 millions d'euros entre 2021 et 2026 puis une tranche de 700 millions d'euros entre 2027 et 2032. Ce projet s'inscrit pleinement dans la poursuite de la dynamique engagée au regard des très fortes attentes en matière de mobilité.

1.2 TEMPS D'ÉCHANGE

Florian BONNET, représentant du comité Francheville à vélo, indique qu'il est indispensable que la station Alai soit accessible à vélo depuis les communes environnantes. Il ajoute la volonté du comité de développer fortement le tram-train. Si celui-ci se développe, le comité pense qu'il y a encore beaucoup à faire, notamment en matière d'intégration tarifaire dans le réseau TCL, d'augmentation de la fréquence et dans l'offre de services. Il souhaite le rabattement d'un maximum de modes transports autres que l'automobile sur la future station d'Alai et émet des inquiétudes quant au parking relais de 1 000 places.

Fouziya BOUZERDA indique qu'en effet le territoire dispose d'un réseau ferré ancien et maillé, qui va être renforcé par le Nœud Ferroviaire lyonnais, dont la concertation démarre. Elle explique que chaque mode est pertinent en fonction de ses objectifs, nombre de

voyageurs et cadencement. Il ne s'agit pas d'opposer les modes, mais bien de développer les connexions entre eux. La multimodalité est l'un des principaux enjeux. Concernant la tarification, elle précise que SNCF fonctionne via une tarification au kilomètre contrairement au SYTRAL qui fonctionne au déplacement, mais une réflexion est en cours.

Lucien BRIAND propose au participant de se rapprocher du SYTRAL pour participer au rendez-vous d'acteurs mobilité et intermodalité.

Maurice FISH, participant, demande s'il est envisageable que la ligne de tram-train de l'Ouest Lyonnais, ainsi que les autres, soit gérées par le SYTRAL. Il indique que la Loi d'Orientation des Mobilités est actuellement en cours d'élaboration et il se dit surpris de voir que le SYTRAL serait remplacé par un établissement public. Il s'inquiète d'une éventuelle disparition du SYTRAL. Puis ajoute qu'il lui semble que le transport par câble, notamment la méthode SUPRAWAYS, a été oublié.

Fouziya BOUZERDA indique qu'un article de la Loi sert à préserver le SYTRAL pour éviter les zones blanches et faire en sorte qu'il puisse perdurer et mailler l'ensemble du territoire. L'objectif était de distinguer autorités de mobilités (les communautés de communes) et les autorités de transport (comme le SYTRAL).

Concernant le tram-train, elle indique qu'il ne s'agit pas d'une compétence du SYTRAL, cependant il réfléchit constamment aux synergies avec ce mode.

Concernant le choix du mode, elle informe qu'une étude prospective est menée sur chacun des cadrans (Est, Nord et Ouest) pour déterminer le meilleur mode de transport au regard de la configuration du territoire, dans laquelle aucun mode n'est exclue (câble, fluvial, etc.).

Jean-Pierre RIX, habitant de Villeurbanne, demande qu'une continuité soit assurée entre la Gare Saint-Paul et la Gare Part-Dieu pour former un RER.

Sadia OLIOT, habitante de Francheville, craint la concentration des voitures autour de la piscine d'Alaï. Elle propose donc de réaliser un terminus à l'Hôpital Charial pour limiter la congestion.

Michel RANTONNET confirme que l'Hôpital Charial fermera en fin d'année et qu'un terminus à cet emplacement permettrait aux automobilistes en provenance de Craponne et des autres communes de l'ouest de rentrer sur Alaï. Cependant il souligne que chaque kilomètre supplémentaire de métro représente un coût. Il ajoute que peut-être un jour ce métro pourra être prolongé.

Fouziya BOUZERDA explique que la concertation préalable concerne un tracé faisable et réalisable sur un plan de mandat, mais elle indique que les études vont pouvoir se poursuivre ensuite pour imaginer des options de prolongement.

Bruno RAMADANOSKI, habitant d'Oullins et statisticien de métier, indique avoir réalisé une analyse des avis déposés sur le site metro-E-sytral.fr. Il informe que, selon ses calculs, 40 % des participants qui se sont exprimés sur les options de terminus ont évoqué un prolongement à Part-Dieu. Il insiste sur l'importance de cette ligne notamment pour augmenter la fréquentation de la ligne. Il ajoute que

les stations Ménival et Libération font l'objet d'un véritable plébiscite, avec 90 % des participants favorables à ce scénario. Concernant Trion ou Saint-Irénée, il est aujourd'hui difficile de départager les deux scénarios.

2 | Un projet au bénéfice des habitants

2.1 TEMPS DE PRESENTATION

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

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

Michel RANTONNET indique que la Mairie de Francheville a mené une enquête qui soulève que près de 90 % des habitants utilisent leur voiture pour leurs déplacements personnels et 70 % pour leurs déplacements professionnels. Il indique également que les voyageurs sont prêts à utiliser les transports en commun, sous réserve qu'ils soient plus rapides que les modes de déplacements personnels. La rapidité est le critère majeur pour les habitants de Francheville. Il affirme que l'air serait plus respirable sans ces véhicules. Il ajoute qu'il est primordial d'équilibrer l'offre de transport entre l'est et l'ouest et d'accompagner la forte croissance démographique (8 % par an) de l'Ouest lyonnais.

Pascal CHARMOT, Maire de Tassin-la-Demi-Lune, indique que la circulation est particulièrement forte dans le quartier Libération et dans le secteur de l'Horloge (environ 45 000 véhicules/jours). La présence de la voiture en plein cœur de ville est un véritable problème. Et il partage l'avis des contributeurs en ligne, en plébiscitant le scénario Libération + Ménival. La durée des temps de trajet a augmenté d'environ 10 à 15 minutes dans les quatre dernières années. Il affirme que les citoyens ont des attentes très fortes aujourd'hui en termes de mobilité, d'une part pour faciliter les déplacements quotidiens et d'autre part pour améliorer le cadre de vie des Tassilunois.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon, note que le centre de Lyon, ainsi que l'est, sont bien desservie en mode lourd, contrairement à l'ouest. Il explique que pour aller dans l'est, les habitants de l'ouest lyonnais doivent regagner Choulans ou l'avenue Barthélémy Buyer, pour passer ensuite par le tunnel de Fourvière et repasser sur les quais du Rhône. La circulation automobile est très dense, et ce projet constitue une solution pour remédier à la congestion.

Question posée sur Beekast : Est-ce envisageable de connecter les bus en provenance de Francheville à la Gare d'Oullins ?

Fouziya BOUZERDA explique que le réseau est adapté plusieurs fois par an. Lorsqu'une ligne importante de transport en commun est mise en service, les autres modes y sont accrochés.

Concernant Oullins, elle informe qu'un Pôle d'Échange Multimodal sera créé au niveau des Hôpitaux Lyon Sud à Saint-Genis-Laval, avec des places de stationnement, des emplacements pour les vélos, des connexions Vélo'V, etc. L'enjeu est de rabattre les modes vers ce futur PEM.

L'animateur souligne que si le projet de création d'une nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise est pensé sur deux mandats, son itinéraire peut évoluer dans le temps.

3 | Un projet au service du territoire

3.1 TEMPS DE PRESENTATION

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

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

Fouziya BOUZERDA indique qu'il y a des enjeux très forts, notamment sur l'environnement. Elle précise que le réseau TCL est à ¾ électrique et que le SYTRAL souhaite aller plus loin avec ce projet de métro. Elle informe que le SYTRAL a fait le choix d'anticiper la loi de transition énergétique qui indique que d'ici 2025, toutes les nouvelles acquisitions devront être des bus propres. Elle ajoute l'enjeu de « respirabilité » pour permettre à tous de mieux respirer et vivre en bonne santé.

Roland CRIMIER souligne que la question du prolongement se pose sur ce projet comme sur celui de Saint-Genis-Laval. Il précise que le SYTRAL agit bien avec la volonté d'anticiper dès le début les possibilités de prolongement. Il s'agit ensuite de faire les arbitrages financiers.

Il affirme que le projet de création d'une nouvelle ligne depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise est un projet métropolitain en cohérence avec les politiques développées par le Grand Lyon sur l'aménagement de son territoire en matière de logement et d'économie. De plus, il ajoute que la qualité de l'air est l'une des préoccupation n°1 de la Métropole. Le métro E permettra de diminuer la part de la voiture la ville, sans toutefois l'exclure totalement pour ceux qui ne peuvent pas s'en passer pour leurs activités professionnelles notamment. Il indique qu'un certain nombre d'actions sont engagées pour le climat, comme la zone de faible émission, le Plan Climat et le Schéma directeur des énergies. Il évoque ensuite l'Anneau des Sciences qui doit, selon lui, être orienté dans

le cadre de l'utilisation par les transports en communs. Il conclue avec l'exemple de la station des Hôpitaux à Saint-Genis-Laval souvent décrite comme « un aspirateur à voitures » avec ses 900 places de stationnement, et insiste sur le fait qu'il s'agit surtout de faire converger les lignes de transport en commun ainsi que les vélos vers ce pôle, et non de donner une place supplémentaire à la voiture dans les aménagements routiers. L'idée est de faire un aménagement équilibré du territoire pour amener progressivement vers une transition.

Pascal CHARMOT affirme qu'en facilitant les flux d'est en ouest, ce projet permettra à la Métropole toute entière de rayonner grâce au développement des territoires de l'Ouest lyonnais et de la Métropole. Il est important que cette ligne soit corrélée au développement économique et urbain. Il donne l'exemple du quartier de la Libération, qui fait l'objet d'une prochaine requalification, avec de nouveaux équipements publics, des acteurs économiques importants, des entreprises, des commerces, etc. Il ajoute qu'il s'agit d'un rendez-vous à ne pas manquer.

Michel RANTONNET indique que grâce au projet de métro le quartier Alaï va devenir un vrai quartier à part entière. Ce projet va également permettre de rattraper un certain retard pour rééquilibrer les territoires de la Métropole. Il revient sur le tram-train, qu'il qualifie plutôt de TER, et indique que le plan État-Région lance des études sur le dédoublement du tunnel des Deux-Amants. Cependant ce projet n'est pas suffisant, notamment au regard du trafic. À ce sujet, il indique que l'avenue du Chater, devra être entièrement requalifiée sans oublier la création d'une piste cyclable sécurisée. Il indique qu'une gare multimodale à Alaï est essentielle pour une convergence entre tous les modes et notamment le métro, le TER et l'Anneau des Sciences.

Si un parc relais à Alaï est nécessaire, il ne s'agit pas que toutes les voitures convergent vers ce pôle. Pour cela il suggère une multitude de petits parcs relais tout au long du tracé et même en amont de Francheville, voire même au-delà de Craponne. Il ajoute qu'il faut densifier le site Eole pour acheminer les usagers à partir des parcs relais situés à l'extérieur de la Métropole. Il explique qu'après la mise en service du métro l'offre de transport dans son ensemble devra être repensée. Il informe être favorable, à l'avenir, à un prolongement à la Part-Dieu, puis Eurexpo et Saint-Exupéry pour créer une vraie transversale dont a besoin une Métropole internationale.

Gérard COLLOMB indique que l'ambition générale est de créer une ceinture autour de la métropole avec des rabattements pour qu'ensuite, au cœur de la métropole, les transports en commun soient privilégiés. Il revient sur l'Anneau des Sciences, qui est, selon lui, l'une des conditions fondamentales pour permettre d'aménager l'autoroute depuis Écully jusqu'à Pierre-Bénite, permettant aux bus de circuler plus facilement et donc supprimer un certain nombre de voiries pour permettre un bouclage de l'agglomération cohérent. Il confirme les propos de Monsieur CRIMIER sur la fonction multimodale de l'Anneau des sciences.

3.2 TEMPS D'ÉCHANGE

Jean MURARD, représentant de l'association **Déplacements Citoyens**, indique soutenir le projet de métro E, mais être opposé à celui de l'Anneau des sciences. Il affirme que le projet d'Anneau des sciences incitera les gens à utiliser la voiture plutôt que les transports en commun.

Fouziya BOUZERDA indique les modes ne sont pas opposés, il faut penser la multimodalité avec la voiture ou avec les transports en commun. Les comportements changent. Les transports en commun sont un facteur d'attractivité pour les entreprises lorsqu'elles recrutent, il faut donc les renforcer et les développer sur tout le territoire. Il s'agit d'envisager et d'intégrer ce maillage et cette accroche de connexion. La ligne de métro est indépendante de l'Anneau des Sciences mais elle doit le prendre en compte.

Gérard COLLOMB insiste sur la volonté de ne pas opposer les modes, et indique que dans le cadre de l'extension Part-Dieu un parking de 2 000 vélos est envisagé.

Arnaud DEVILDER, habitant de Lyon, estime que ce projet arrive avec 10 ans de retard. Il considère que le réseau en étoile est une mauvaise chose. Il cite l'exemple de Paris et de son « grand anneau parisien ». Il indique qu'il est essentiel de développer le réseau pour les entreprises et les étudiants de l'Ouest.

Fouziya BOUZERDA indique que le réseau ne se développe pas qu'en étoile et cite l'exemple du tramway T6. Elle explique que dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain, un axe appelé A4 Nord était préfiguré pour arriver en 2030. La volonté est aujourd'hui de le mettre en service pour 2019-2020, ajouté au déclassement de l'A6-A7 qui sera accompagné par le SYTRAL par la mise en place d'un bus express. Elle affirme que le transport en commun accompagne déjà l'ensemble des territoires. Elle ajoute que le challenge, au regard de l'attractivité de notre territoire, est desservir des zones qui n'étaient pas pensées « mobilité » au moment où elles ont été créées. Il s'agit d'un enjeu coûteux en partie financé grâce au versement transport des entreprises. Cependant elle indique que moins d'un tiers de ce que coûte le transport aujourd'hui est financé par les usagers.

Monsieur JOLIVET, habitant de Francheville, estime que le tram-train n'est pas assez développé et que le métro E fait double emploi. Il raconte ses difficultés pour se rendre au travail à Écully. Il dit que ce projet aspire l'ensemble du budget qui pourrait être affecté à d'autres projets. Il demande quelles sont les voies d'accès prévues à Alai et s'interroge sur les aménagements connexes non-estimés dans le montant du projet. Il demande ce qui prévu pour la desserte de la RD 489, la RD 432 et autour de Tassin-la-Demi-Lune pour drainer les flux. Il estime qu'il existe des solutions par câbles moins coûteuses.

Fouziya BOUZERDA indique que le transport par câble est difficile à mettre en place à partir du moment où il survole des propriétés. Elle ajoute que ce mode ne permet pas le même dimensionnement et le cadencement que le métro. Elle indique que ce n'est pas parce qu'on ne le fait pas quelque part que ce mode ne sera pas mis en place ailleurs. Elle affirme que réaliser le métro E n'enlèvera pas à d'autres territoires d'autres projets. Elle appuie son affirmation sur le plan de mandat actuel qui comprend des projets de prolongement de métro, des projets de tramway, des sites propres, etc.

Roland CRIMIER dit qu'au sud-ouest le tram-train Brignais - Givors a besoin d'être renforcé. Il explique que c'est la Région qui est compétente dans ce cadre. Il est important de penser le réseau en complémentarité. Il imagine l'Anneau des sciences comme le « Circle Ring » de Londres, un cercle qui fait le tour de la ville. Emprunté par les transports en commun il permet de compléter le réseau en étoile.

Fouziya BOUZERDA souhaite rappeler qu'il s'agit d'une réunion sur le projet de création d'une nouvelle ligne de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise, cependant, elle confirme qu'il y a beaucoup de projets qui s'étudient et se développent parallèlement. Elle rappelle que les étapes sont nombreuses pour arriver à la mise en service en 2030 et précise que les études, la concertation, les démarches administratives sont aussi longues que la phase réalisation des travaux.

4 | Zoom sur la concertation

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

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

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

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

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

Lucien BRIAND dresse le bilan de cette rencontre et salue l'intérêt des participants et la diversité des questions. Il souligne que lors de cette rencontre les connexions et la multimodalité a été plus prépondérante.

Il invite les participants à s'informer et à participer notamment sur la plateforme dédiée. Avant de conclure, il précise le rôle des garants dans cette concertation : il peut intervenir en tant qu'intermédiaire entre le maître d'ouvrage et le public par exemple et rappelle que son adresse mail est disponible sur le site metro-E-sytral.fr

Fouziya BOUZERDA conclue la rencontre et remercie les participants. Elle souligne la forte mobilisation de cette concertation. Elle indique que ces temps sont importants pour échanger sur des sujets qui sont complexes, passionnants et aussi fondamentaux pour la vie quotidienne de chacun.