

**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

## BILAN DES GARANTS

Création d'une nouvelle ligne de  
métro depuis l'ouest de  
l'agglomération lyonnaise

Concertation préalable

4 mars – 6 mai 2019

Lucien BRIAND & Jean-Claude RUYSSCHAERT  
Désignés par la Commission nationale du  
débat public

Le 05 juin 2019



# SOMMAIRE

1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET .....	4
MAÎTRE D'OUVRAGE : LE SYTRAL.....	4
CONTEXTE DU PROJET.....	4
IMPLANTATION DU PROJET.....	4
PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE D'IMPLANTATION.....	5
OBJECTIFS VISES PAR LE PROJET .....	5
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET .....	6
COÛT ESTIMATIF .....	6
CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE MISE EN SERVICE.....	6
2. DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION.....	7
TRAVAIL PREPARATOIRE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE.....	7
ENTRETIENS PREALABLES.....	7
SONDAGE ET PANEL CITOYEN .....	7
3. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION .....	8
PÉRIMÈTRE ET CIBLES DE LA CONCERTATION.....	8
LES DISPOSITIFS DE LA CONCERTATION PREALABLE MIS EN ŒUVRE .....	9
PUBLICITÉ SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE .....	13
EVALUATION DES MOYENS MIS EN ŒUVRE.....	14
BILAN SUR LA PARTICIPATION .....	14
4. RÉSULTATS DE LA CONCERTATION.....	18
OPPORTUNITE DU PROJET .....	19
CHOIX DU MODE « METRO » .....	20
TRACE DE LA LIGNE.....	20
L'ACCESSIBILITE AUX STATIONS.....	24
L'ENVIRONNEMENT DU PROJET .....	26
5. AVIS DES GARANTS SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION.....	27
6. RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	28

# 1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

## MAÎTRE D'OUVRAGE : LE SYTRAL

Le projet de création d'une nouvelle ligne E de métro depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise est porté par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), agissant en tant qu'autorité organisatrice des transports de la Métropole de Lyon et du département du Rhône.

## CONTEXTE DU PROJET

L'idée de desservir l'ouest de l'agglomération Lyonnaise par un mode lourd est ancienne, et l'idée d'une connexion du plateau du 5<sup>ème</sup> arrondissement par le métro avait déjà été envisagée lors de la construction de la ligne D à la fin des années 80.

Plus récemment, des études portant sur l'opportunité et la faisabilité d'un transport en mode lourd reliant le secteur d'Alaï au centre de l'agglomération ont été inscrites dans le plan de mandat 2015-2020 du SYTRAL, ainsi qu'au Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017-2030<sup>1</sup>.

Menées de novembre 2016 à janvier 2018, les études de faisabilité ont porté sur quatre champs principaux :

- Les caractéristiques des quartiers desservis.
- La modélisation de la fréquentation de chaque tracé à l'horizon 2030, en lien avec le choix du mode de transport.
- Les caractéristiques et les impacts de l'insertion des tracés et des stations.
- Les coûts et les délais estimés.

Douze scénarios ont été étudiés et comparés au cours des études de faisabilité, autour de cinq terminus différents et de quatre typologies de lignes.

Une analyse multicritère a permis d'identifier deux variantes comme potentiellement envisageables, au vu des caractéristiques techniques locales :

- Un scénario Alaï – Bellecour.
- Un scénario Alaï - Hôtel de Ville.

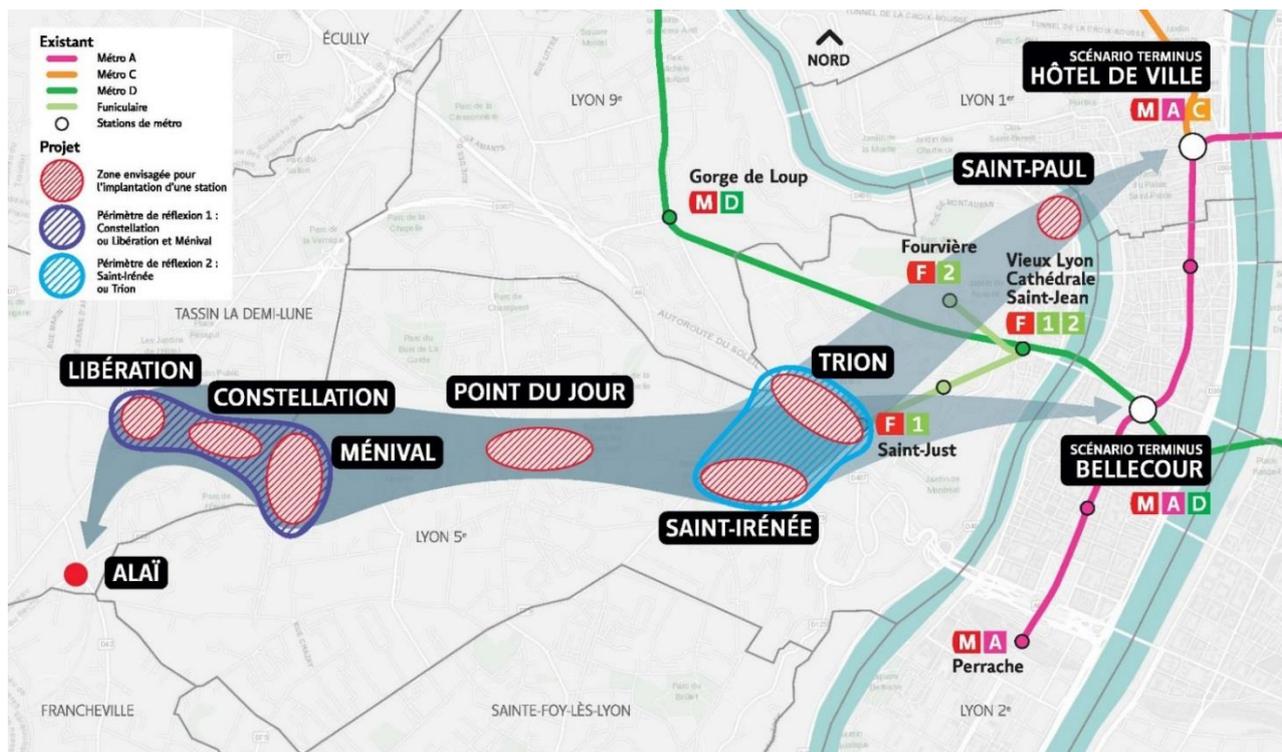
Chaque tracé comprend une combinaison de plusieurs stations possibles.

## IMPLANTATION DU PROJET

La zone d'implantation des deux tracés projetés concerne les communes de Francheville (station d'Alaï) et de Tassin-la-Demi-Lune (stations de Libération et de Constellation) ainsi que les arrondissements de Lyon 05 (stations de Ménival, Point du Jour, Trion, Saint-Iréné et St-Paul), de Lyon 01 (Hôtel de Ville) et de Lyon 02 (Bellecour).

---

<sup>1</sup> Feuille de route décrivant l'organisation des déplacements de personnes et des marchandises et fixant les orientations, projets et actions de la politique de déplacements du SYTRAL jusqu'en 2030



## PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE D'IMPLANTATION

L'ouest de l'agglomération lyonnaise est un secteur en pleine évolution, à la fois économique (3<sup>ème</sup> site économique de l'agglomération lyonnaise avec environ 100 000 emplois) et démographique (croissance démographique de 8 % entre 2010 et 2015).

Ce secteur est confronté à plusieurs problématiques de mobilité et déplacements :

- L'éloignement entre lieux d'emploi et d'habitat : plus de 168 000 personnes se rendent chaque jour dans le centre de l'agglomération lyonnaise, la moitié venant de l'extérieur de la Métropole.
- L'usage prépondérant de la voiture, qui représente près de 60 % des déplacements dans l'ouest de l'agglomération (contre 25 % pour l'ensemble Lyon-Villeurbanne), générant de nombreuses nuisances (pollution, bruits...).
- L'encombrement et l'enclavement du secteur : la desserte en modes lourds au niveau de ce secteur est limitée à la halte ferroviaire d'Alaï du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) et au funiculaire à Fourvière et à Saint-Just, et l'étroitesse des voiries n'a pas permis de développer de sites propres efficaces pour les bus, dont la performance est affectée par les embouteillages fréquents.

## OBJECTIFS VISES PAR LE PROJET

Dans ce contexte, le métro ligne E vise quatre objectifs principaux :

- Renforcer la desserte en transport en commun depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise, en renforçant l'offre de transport et en améliorant les temps de parcours.
- Diminuer la part modale de la voiture individuelle et le trafic automobile au bénéfice des transports collectifs, dans une optique d'amélioration de la qualité de l'air.
- Accompagner l'évolution territoriale des secteurs desservis.
- Améliorer le cadre de vie des habitants et usagers, en leur offrant une mobilité adaptée.

## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet de tracé s'étend du secteur d'Alaï à Tassin-la-Demi-Lune, en limite de Francheville, jusqu'au centre de Lyon.

Différents choix d'implantation de station sont ouverts, induisant huit configurations de tracé possibles :

- Libération-Ménival (deux stations) ou Constellation (station unique).
- Saint-Irénée ou Trion.
- Hôtel de Ville ou Bellecour.

Au global, les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- 6 à 7 km de distance.
- 45 000 à 70 000 voyages journaliers, selon la configuration du tracé.
- 5 à 7 stations de métro.
- 10 min pour relier Alaï à la presqu'île de Lyon.

## COÛT ESTIMATIF

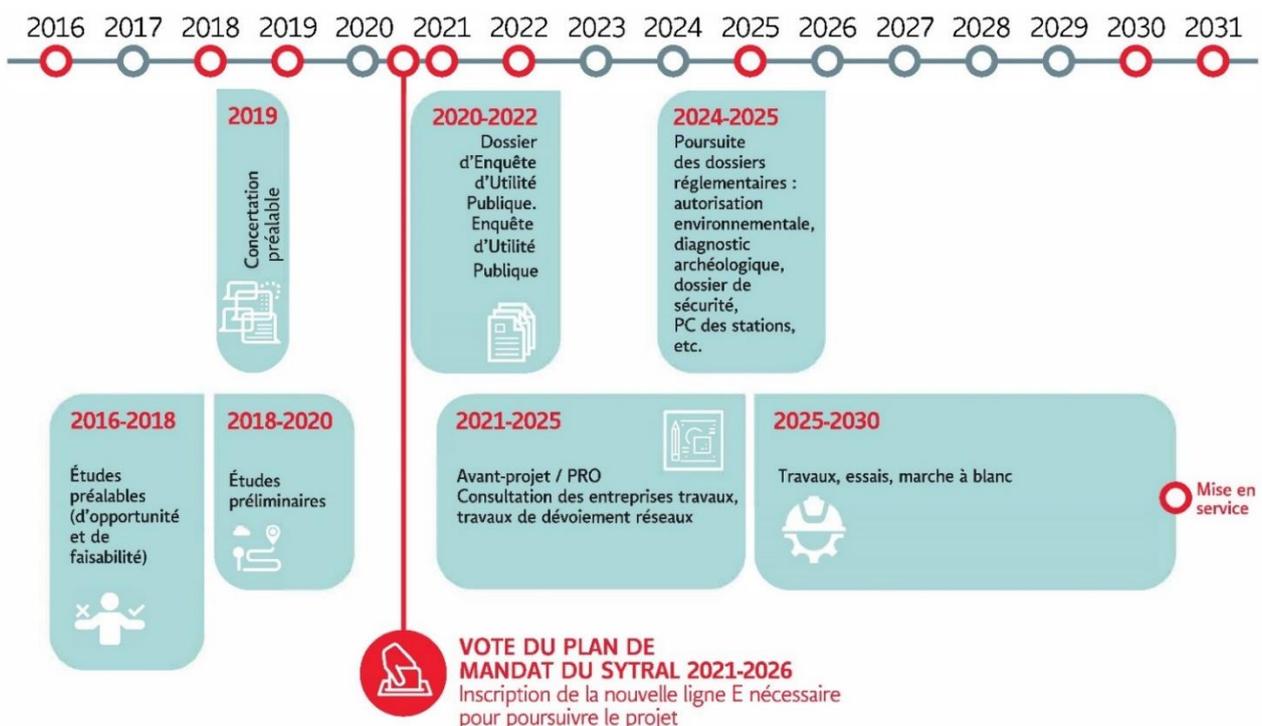
Le coût total du projet est estimé entre 1 et 1,2 milliard d'euros, dont 500 millions d'euros sur le Plan de Mandat 2021-2016 et entre 500 et 700 millions d'euros sur le Plan de Mandat 2027-2032.

## CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE MISE EN SERVICE

A date, seules les études préliminaires (faisant suite aux études préalables) ont été validées par le comité syndical du SYTRAL en 2018.

Une nouvelle validation par le maître d'ouvrage sera nécessaire avant la poursuite des études et la mise en œuvre du projet, en lien avec l'élaboration du Plan de mandat 2021-2026 ; au global, la durée du projet (études complémentaires, procédures administratives, appels d'offre et chantier) sera de 10 années environ.

Le calendrier ci-après détaille les principales échéances prévisionnelles, avec une mise en service en 2030-2031.



## 2. DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Les garants ont été nommés par la CNDP le 18 juillet 2018, suite à saisine de la CNDP par le SYTRAL le 11 juillet.

### TRAVAIL PREPARATOIRE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

Une 1<sup>ère</sup> prise de contact avec le SYTRAL a eu lieu dès septembre 2018, de manière à préciser les attentes de la CNDP vis-à-vis de la concertation préalable, et à définir les modes de fonctionnement entre les garants et le maître d'ouvrage lors de la phase préparatoire.

Au total, douze réunions de travail ont ainsi été organisées avec le SYTRAL en amont de la concertation. Ces réunions préparatoires ont porté sur :

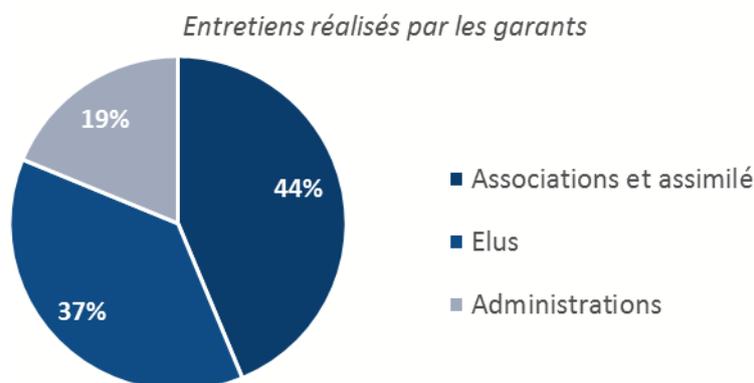
- l'élaboration des documents mis à la concertation, en visant à produire à la fois un dossier de concertation complet techniquement et le plus pédagogique possible ;
- la délimitation du périmètre de la concertation avec la double ambition de mobiliser le territoire directement concerné tout en impliquant également les usagers potentiels à plus large échelle ;
- le dispositif de concertation et le calendrier associé, avec la volonté de présenter le projet à un large public et de se focaliser sur certains sujets techniques, tout en favorisant l'émergence des spécificités locales ; ainsi que
- la conception de la plateforme Internet ; en particulier, un focus sur les métadonnées associées aux contributions a été fait, de manière à anticiper le travail de garantie en permettant de mieux appréhender l'efficacité du dispositif de la concertation préalable par les garants.

### ENTRETIENS PREALABLES

En parallèle du travail préparatoire réalisé avec le SYTRAL, des rencontres ont été organisées avec certains acteurs et parties-prenantes constituées, en lien avec le projet.

L'objectif de ces entretiens préalables était à la fois de présenter le projet, la phase de concertation et le rôle des garants, mais également de recueillir les attentes des acteurs autour de ce processus et de partager les enjeux connexes au projet.

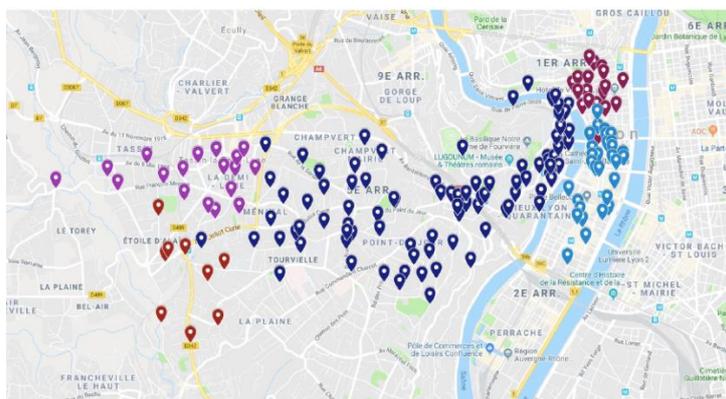
Au total, seize entretiens ont été réalisés entre décembre 2018 et janvier 2019.



### SONDAGE ET PANEL CITOYEN

En parallèle des entretiens préalables réalisés par les garants, le maître d'ouvrage a fait réaliser par un institut spécialisé un sondage au niveau de la zone d'implantation du projet. Celui-ci s'est déroulé du 1<sup>er</sup> au 18 décembre 2018

auprès de plus de 1 000 habitants des communes d'implantation (Francheville [en rouge sur la carte], Tassin-la-Demi-Lune [mauve], Lyon 05 [bleu foncé], Lyon 02 [bleu clair] et Lyon 01 [bordeaux]).



Les objectifs de ce dispositif étaient de :

- mesurer le degré d'information du territoire sur le projet ;
- identifier les thèmes et questions intéressants particulièrement les habitants ; et
- identifier les modalités d'information et de concertation souhaitées.

Suite à cette initiative, un panel citoyen de seize habitants volontaires issus du sondage a été créé, et une réunion a été organisée le 10 janvier 2019. L'objectif de cette rencontre était de tester auprès du panel les modalités de concertation prévues, et d'affiner les lieux envisagés pour des rencontres de proximité.

Par ailleurs, quatre participants au panel ont été interviewés et ont livré leur témoignage sur leurs habitudes de mobilité au travers d'une vidéo, utilisée lors des réunions de présentation du projet.

### 3. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Suite à la phase préparatoire, la CNDP a approuvé les modalités proposées par le SYTRAL le 6 février 2019, dont le détail est présenté ci-dessous.

#### PÉRIMÈTRE ET CIBLES DE LA CONCERTATION

L'ensemble du projet était soumis à concertation et le maître d'ouvrage proposait que trois thématiques soient tout spécifiquement enrichies par le public :

- Le choix du tracé.
- Les zones d'implantation des stations.
- L'accessibilité aux stations.

Le périmètre de la concertation a été déterminé en considérant :

- la zone d'influence du projet : territoire influencé directement ou indirectement par le projet ;
- la zone d'impact potentiel du projet ; et

- la zone d'usage du projet (futurs utilisateurs de la ligne E).

Au global, la concertation était ouverte à tous et son périmètre englobait tout le territoire de la métropole de Lyon, avec un focus sur la zone d'implantation directe du projet – Lyon, Tassin-la-Demi-Lune et Francheville.

Six lieux d'information et d'expression permanents ont été définis, en cohérence avec ce périmètre :

- La mairie de Francheville.
- La mairie de Tassin-la-Demi-Lune.
- La mairie de Lyon 05.
- La Direction des déplacements urbains de la Ville de Lyon.
- L'Hôtel de la Métropole.
- Le siège du SYTRAL.

## LES DISPOSITIFS DE LA CONCERTATION PREALABLE MIS EN ŒUVRE

### Dispositif de présentation du projet

Le dossier de concertation relatif au projet de métro ligne E ainsi que sa synthèse ont été mis à disposition du public :

- dans les six lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation ainsi qu'à la médiathèque de Tassin-la-Demi-Lune ;
- à chacune des rencontres et réunions organisées dans le cadre de la concertation ; ainsi que
- sur la plateforme participative en ligne dédiée au projet, où ils pouvaient être téléchargés.



Un dépliant d'information a également été réalisé, présentant en quelques points et chiffres clés les principales caractéristiques du projet et de la concertation. Il a été diffusé sur le territoire de l'agglomération à travers une distribution en boîte-aux-lettres, une mise à disposition lors des rencontres de la concertation ainsi que dans les six lieux d'expression et d'information permanents.

Une exposition, visant à faire découvrir le contexte du projet, ses principaux objectifs et ses principales composantes, ses grandes étapes, ainsi que les modalités de la concertation préalable, a été mise en place dans les six lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation ainsi qu'à la médiathèque de Tassin-la-Demi-Lune.

Quatre vidéos pédagogiques ont été conçues et diffusées au cours de la concertation :

- Une vidéo sur la concertation préalable relative au projet, présentant les événements organisés sur le territoire.
- Une vidéo sur le projet, destinée à en présenter le contexte, les principaux objectifs, ainsi que les principales caractéristiques, en particulier les scénarios de tracé et les stations envisagés.
- Une vidéo expliquant le choix du métro et les critères ayant guidé ce choix parmi l'ensemble des solutions étudiées au cours des études de faisabilité.
- Une vidéo sur le calendrier de mise en œuvre du métro ligne E jusqu'à la mise en service à l'horizon 2030.

### Dispositif de participation

Pour participer, donner son avis et poser des questions, différentes modalités étaient proposées aux participants.

## Des réunions publiques

Cinq réunions publiques, ouvertes à tous, ont été organisées au cours de la concertation :

- Réunion publique d'ouverture, le 4 mars à 19h à l'Université catholique de Lyon.
- Réunion publique à Lyon 05, le 6 mars à 19h.
- Réunion publique à Francheville, le 14 mars à 19h.
- Réunion publique à Tassin-La-Demi-Lune, le 19 mars à 19h.
- Réunion de clôture, le 29 avril à 19h à l'Université catholique de Lyon.



Ces réunions publiques étaient destinées à faire découvrir le projet et à permettre aux participants de partager leurs questions et observations. Chacune a été diffusée en Facebook live, sur la page Facebook du SYTRAL. Les vidéos des réunions publiques ont ensuite été mises en ligne sur la plateforme internet au projet.

Pendant ces réunions, différents moyens étaient mis à disposition pour capter les contributions du public et enrichir les échanges :

- Un outil numérique (Beekast) permettant de transmettre en direct ses questions et observations.
- Des temps de question/réponse et de prise de parole du public dans la salle.
- Les questionnaires de la concertation, que les participants étaient invités à remplir.

## Des ateliers cartographiques

Quatre ateliers cartographiques, ouverts sur inscription, ont été organisés sur les différents secteurs du projet :

- Atelier cartographique sur le secteur Libération-Constellation-Ménival, organisé le 26 mars 2019 à Tassin-la-Demi-Lune.
- Atelier cartographique sur le secteur Point du jour, organisé le 28 mars 2019, à Lyon 05.
- Atelier cartographique sur le secteur Alaï, organisé le 2 avril 2019, à Francheville.
- Atelier cartographique sur le secteur Trion/Saint-Irénée, organisé le 10 avril 2019, à Lyon 05.



L'objectif de ces ateliers était de permettre à chacun de contribuer directement au projet, à travers un temps d'échange et de partage

avec les équipes projet (dont des experts : architectes, urbanistes, spécialistes des transports). Les participants étaient en particulier invités à réfléchir et exprimer leurs attentes sur trois éléments clés du projet : les options de tracé, l'implantation des stations sur le secteur et l'accès aux stations tous modes confondus.

## Les ateliers techniques

Deux ateliers techniques ont été organisés :

- Un atelier technique « Modélisation et fréquentation », le 4 avril 2019, au SYTRAL.
- Un atelier technique « Dimensionnement et choix du mode », le 11 avril 2019, au SYTRAL.



Ouverts sur inscription, ils étaient destinés à décrypter et approfondir certains sujets et à découvrir certains aspects les plus techniques qui ont conduit au projet de métro ligne E.

### Les rendez-vous d'acteurs

Quatre rendez-vous ont été organisés pendant la concertation préalable avec des acteurs ciblés, invités par le SYTRAL à réfléchir sur des thématiques spécifiques, nécessitant des expertises particulières :

- Rendez-vous d'acteurs « Accessibilité et Handicap », organisé le 4 avril 2019 au SYTRAL et destiné aux représentants et membres d'associations œuvrant à la défense des intérêts des personnes en situation de handicap.



- Rendez-vous d'acteurs « Mobilité et Intermodalité », organisé le 9 avril au SYTRAL et destiné aux représentants de fédérations et d'associations d'usagers des transports, de cyclistes, ou encore de piétons.
- Rendez-vous d'acteurs « Développement économique », organisé le 16 avril 2019 au SYTRAL et destiné aux acteurs économiques du territoire, acteurs des collectivités, de la Métropole, ou encore de la CCI de la Métropole.
- Rendez-vous d'acteurs « Innovation », organisé le 18 avril 2019 à la Tour Oxygène à Lyon et qui a réuni des experts techniques, des architectes, des bureaux d'études, des représentants des territoires, mais aussi des industriels.

### Les rencontres de proximité

Le SYTRAL a organisé dix-huit rencontres de proximité sur des lieux de vie au sein du périmètre de la concertation. Les participants ont pu découvrir le projet en échangeant avec les équipes présentes et en consultant la documentation mise à disposition, mais aussi partager leurs idées et soumettre des contributions en déposant un avis ou en remplissant le questionnaire de la concertation.



### La plateforme participative en ligne

Une plateforme participative dédiée au projet a été mise en place par le SYTRAL dans le cadre de la concertation préalable : [www.metro-E-sytral.fr](http://www.metro-E-sytral.fr).

Cette plateforme permettait de découvrir le projet, de consulter l'agenda de la concertation, mais aussi de poser des questions et recevoir des réponses, de déposer des avis, ainsi que de remplir en ligne le questionnaire de la concertation. Les avis et contributions déposés étaient accessibles à tous.

## Les registres

Des registres papiers permettant à tous de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet, étaient disponibles dans les six lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation.

## Le questionnaire de la concertation

Un questionnaire était à disposition des participants tout au long de la concertation, aussi bien lors des rencontres de la concertation au format papier que sur la plateforme participative en version numérique.

Divisé en plusieurs questions à choix multiples, il visait à recueillir des contributions sur les habitudes de déplacement des participants, sur les raisons qui les pousseront ou non à utiliser le métro ligne E, sur leurs attentes pour la nouvelle ligne de métro, ainsi que sur le scénario de terminus privilégié entre Bellecour et Hôtel de Ville. Il permettait par ailleurs aux participants de déposer un avis, et de formuler des remarques et suggestions.

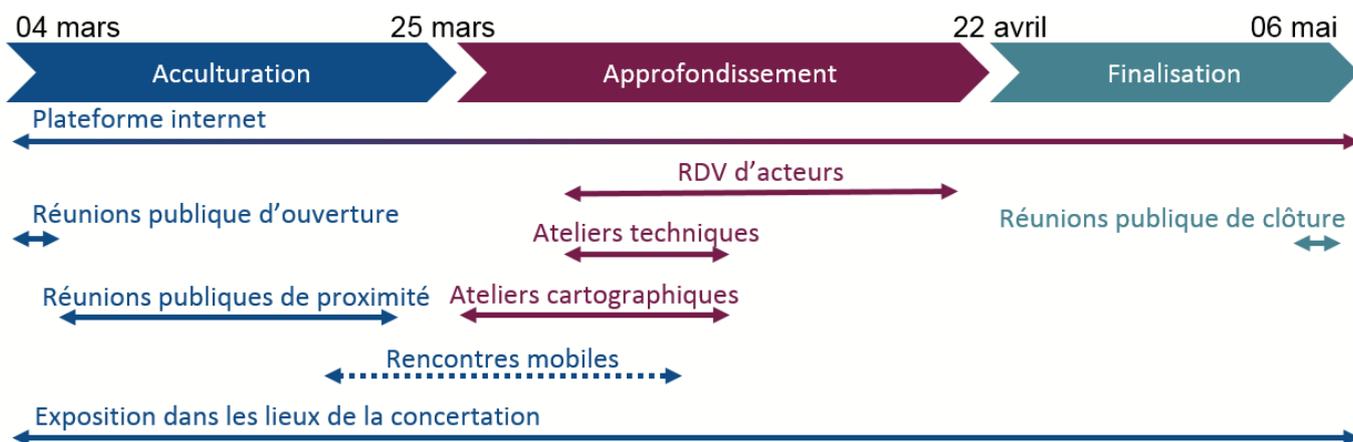
## Le mur d'expression

Un mur d'expression était installé à chacune des réunions publiques, ainsi qu'aux différents ateliers et rendez-vous d'acteurs. Cette grande toile présentant la carte du projet au format XXL permettait aux participants de localiser leurs avis.



## Calendrier de la concertation

Ces différentes modalités se sont articulées via plusieurs phases succinctes (acculturation au projet ; approfondissement ; finalisation de la concertation), entre le 04 mars et le 06 mai 2019.



## PUBLICITÉ SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE

### Avis de concertation préalable du public et annonces presse

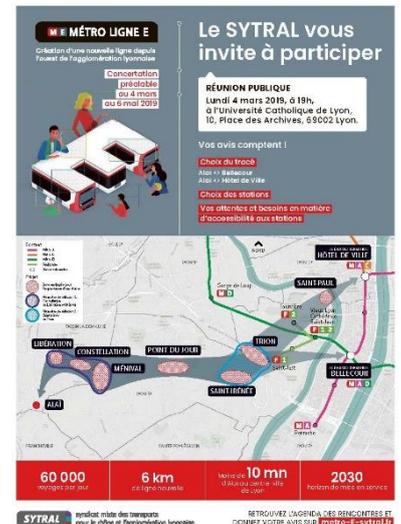
Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les six lieux d'information et d'expression permanents, pendant toute la durée de la concertation.

Cet avis a par ailleurs été publié dans quatre journaux, 15 jours avant l'ouverture de la concertation préalable : Le Progrès, Tout Lyon, Les Echos et La Croix.

Au cours de la concertation, une nouvelle annonce presse légale a été publiée dans les quatre même journaux, pour annoncer la réunion de clôture de la concertation.

Ce dispositif légal a été complété par d'autres annonces presse :

- Conférence de presse organisée par le SYTRAL le 4 mars 2019, jour de la réunion publique d'ouverture.
- Publications dans deux quotidiens gratuits – 20 Minutes et CNews – d'annonces relatives aux réunions d'ouverture et de clôture.
- Communiqué de presse diffusé par le SYTRAL.



### Réseaux sociaux et sites internet du SYTRAL

Des actualités concernant le projet et la concertation préalable ont été publiées sur le site internet du SYTRAL, ainsi que dans son magazine d'actualités en ligne, Mobiles. Le SYTRAL a également communiqué via les réseaux sociaux (Twitter et Facebook) tout au long de la concertation, pour annoncer les différentes rencontres et rendre compte de l'avancée de la concertation et de ses grandes étapes.

### Relais d'information par les acteurs locaux

Les mairies des secteurs d'implantation du projet, mais aussi d'autres communes de l'ouest lyonnais, ont été des relais d'information sur la concertation préalable, avec la pose d'affiches, la parution d'encarts dans différents magazines municipaux ou encore la publication d'actualités liées à la concertation sur leur internet.

Certaines informations ont également été relayées par les Comités d'Intérêt Local (CIL) et les conseils de quartier des secteurs d'implantation du projet.

### Communication aux usagers du réseau SYTRAL

Le SYTRAL a largement utilisé les capacités de son réseau pour diffuser l'information, via :

- Des affiches dans les 1638 points d'information des arrêts de bus et métro
- Les bus du réseau de l'agglomération, notamment dans les secteurs de Caluire, Givors, Oullins, Vaise, Perrache, Vaulx-en-Velin la Soie et Villeurbanne (10 000 affiches crochets déployées)
- Les rames de métro (135 affiches A1 posées)
- Des vidéos d'information diffusées sur les écrans du réseau
- Un affichage dédié au réseau Cars du Rhône, particulièrement utilisé par les habitants de l'ouest lyonnais



### Flyers d'information

Des tracts d'annonce de la concertation (présentant entre-autre les dates et lieux des réunions) ont été diffusés sur l'ensemble des secteurs traversés par le tracé du métro ligne E.

Des flyers présentant l'agenda de l'ensemble des réunions publiques et des ateliers organisés au cours de la concertation préalable, mais aussi des rencontres de proximité, ont également été remis aux participants lors de chacune des rencontres organisées.

Un flyer présentant l'agenda de l'ensemble des rencontres de proximité a par ailleurs été mis en ligne sur la plateforme dédiée au projet, diffusé sur chacun des secteurs concernés et relayé sur les réseaux sociaux.

## EVALUATION DES MOYENS MIS EN ŒUVRE

### Les rencontres de la concertation

33 événements ont été organisés au cours des 9 semaines de concertation préalable. Ces événements ont mobilisé des ressources humaines conséquentes (équipe projet du SYTRAL, mais aussi assistance à maîtrise d'ouvrage et partenaires), et le SYTRAL a su déployer des moyens adaptés aux modalités mises en œuvre (nombre d'animateurs satisfaisant, présence d'experts de différents domaines, etc.).

La concertation se voulait accessible : des interprètes en langue des signes étaient présents lors des réunions publiques, ainsi que lors des ateliers et rendez-vous d'acteurs auxquels ont participé des personnes malentendantes.

### Les outils de la concertation

Les outils d'annonce et d'information sur la concertation préalable ont été diffusés en plus de 110 000 exemplaires au total.

#### QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- Plus de 60 000 dépliant d'information diffusée sur le territoire
- Plus de 13 600 affiches
- 31 350 flyers
- 2 000 dossiers de concertation imprimés
- 5 365 synthèses
- 7 expositions

Cet effort dans la diffusion de l'information a favorisé un bon maillage territorial et la quantité d'outils déployés dans le cadre des dispositifs de la concertation tend à indiquer que :

- La concertation a bénéficié d'un bon niveau de publicité.
- Le public a bénéficié d'un bon niveau d'information sur la concertation.

Ces différents documents étaient agréables et didactiques, en particulier le dossier de concertation qui présentait avec clarté - notamment par des cartes et schémas très lisibles - les enjeux du projet et ses caractéristiques techniques.

## BILAN SUR LA PARTICIPATION

Une participation importante a été constatée de la part du public, qui a contribué lors des rencontres organisées au

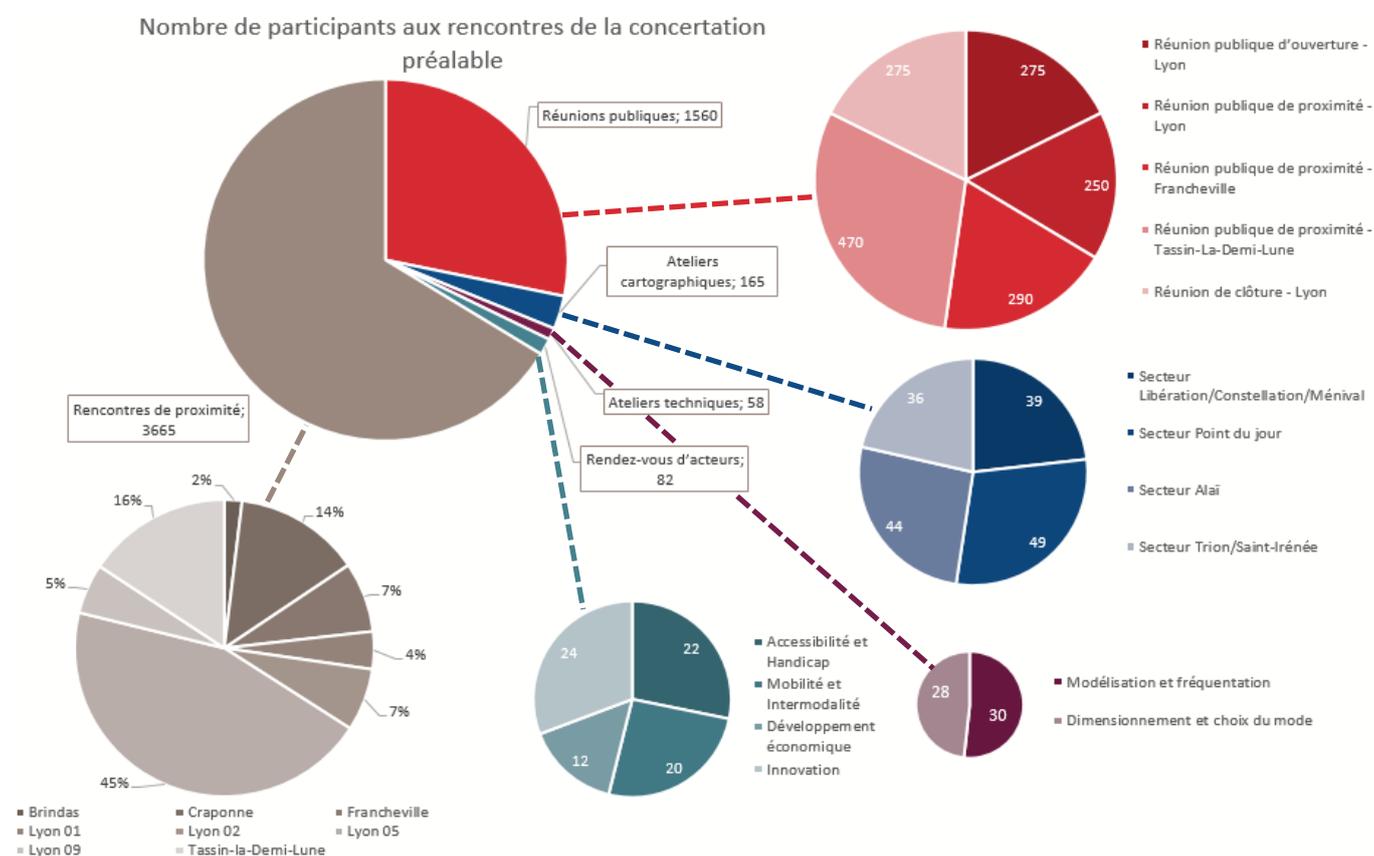
cours des deux mois de concertation, ainsi que via les différents outils contributifs mis en œuvre par le SYTRAL.

### Des rencontres suivies par un large public

L'ensemble des événements organisés dans le cadre de la concertation préalable a réuni plus de 5 500 participants. Un engagement fort des participants a été constaté, et de nombreuses personnes ont participé à plusieurs rencontres.

Un large public a été touché, notamment grâce aux rencontres mobiles organisées dans des lieux variés et aux rendez-vous d'acteurs invitant un public ciblé à enrichir la réflexion : jeunes, population active, retraités et personnes âgées, acteurs économiques, représentants associatifs, personnes en situation de handicap.

La plateforme en ligne a également été particulièrement consultée, avec près de 53 500 visiteurs différents, parmi lesquels environ 2 300 se sont rendus plusieurs fois sur le site.

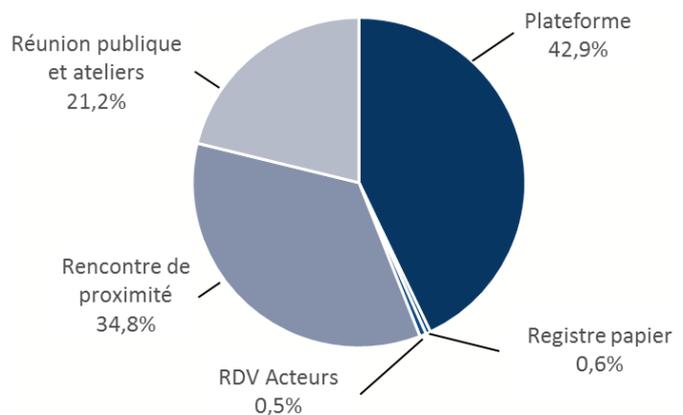


### Des contributions nombreuses, venant de l'ensemble du territoire de l'agglomération

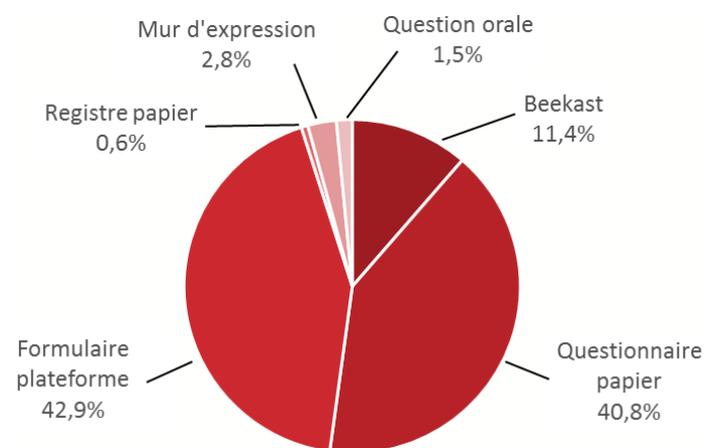
Au terme de la concertation, 2 836 avis et questions ont été formulés par les participants, et 4 006 formulaires ont été complétés, démontrant ainsi une bonne complémentarité des deux modalités d'expression.

### Focus sur les contributions libres

- Plus de 40 % des avis et questions ont été déposés via la plateforme en ligne.
- Les rencontres de proximité ont bien rempli leur rôle en permettant à un public large d'être informé et de contribuer (près de 1 000 avis).
- Les réunions ont quant à elles permis l'expression de plus de 600 avis.
- Enfin, 18 avis ont été déposés sur les registres papiers.



- Les questionnaires papier ont été le support de plus de 40 % des avis.
- L'utilisation de l'application Beekast a été un bon complément aux questions posées à l'oral lors des réunions publiques, en permettant à un plus grand nombre de participants de s'exprimer.
- Quant au mur d'expression, il a constitué une approche intéressante et originale pour déposer des contributions, et a permis de capitaliser près de 80 avis.



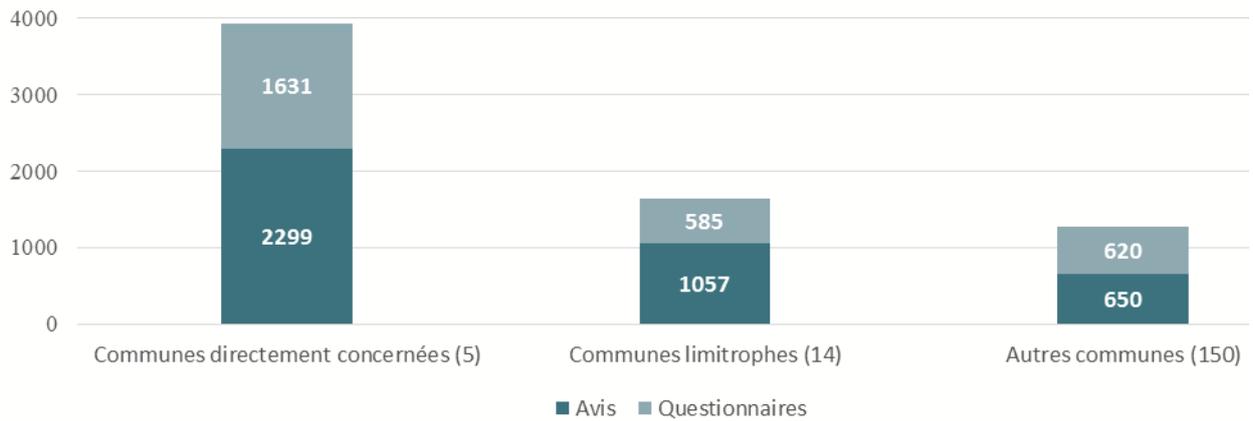
### Répartition géographique

Sur les 6 842 contributions recueillies (avis et questionnaires cumulés), 57 % sont issues de participants habitant la zone de projet (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> arrondissements de Lyon, Francheville et Tassin-la-Demi-Lune). Les autres contributeurs viennent majoritairement des localisations limitrophes de la zone de projet<sup>2</sup>, ou d'autres communes de la Métropole de Lyon et de l'ouest lyonnais.

La représentation majoritaire de participants vivant sur ou à proximité de la zone de projet corrobore l'intérêt porté localement au projet, en lien avec la future utilisation de la ligne. En effet, 82 % des répondants au questionnaire envisagent d'être usagers de la future ligne.

<sup>2</sup> Brindas, Chaponost, Charbonnières-les-Bains, Craponne, les 3e, 4e, 6e, 7e, 9e arrondissements de Lyon, Marcy-l'Étoile, Sainte-Consoce, Sainte-Foy-lès-Lyon et Saint-Genis-les-Ollières

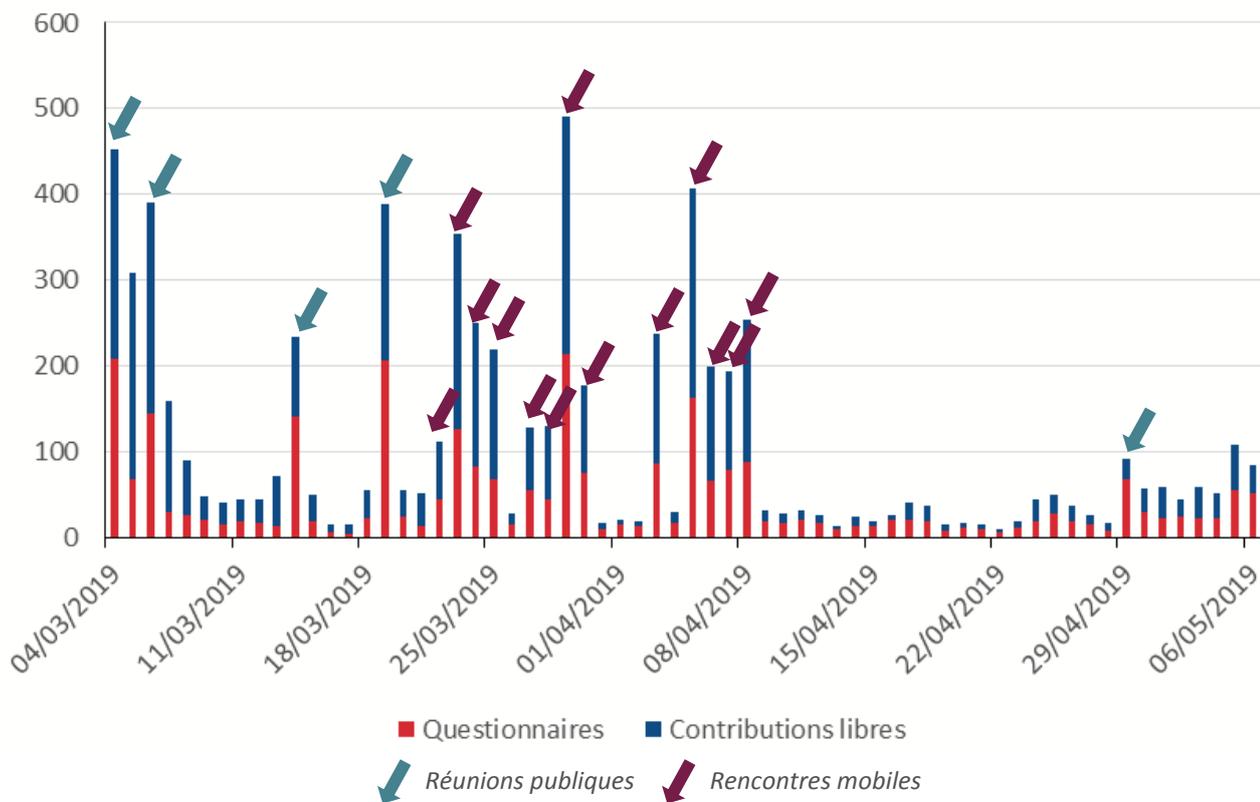
### Contributions recueillies par typologie de communes



### Répartition temporelle

Le dépôt de contributions s'est étalé tout au long des deux mois de concertation, avec une concentration importante (75 % des contributions) le 1<sup>er</sup> mois. L'essoufflement relatif des avis et questionnaires constaté lors de la 2<sup>ème</sup> partie de la concertation, et l'absence d'un regain important de participation suite à la réunion de clôture, tendent à laisser penser que le public a disposé de suffisamment de temps pour s'exprimer.

Enfin, on note une corrélation forte entre l'expression des avis et le calendrier des rencontres mobiles et des réunions publiques, confortant ainsi l'efficacité du dispositif.



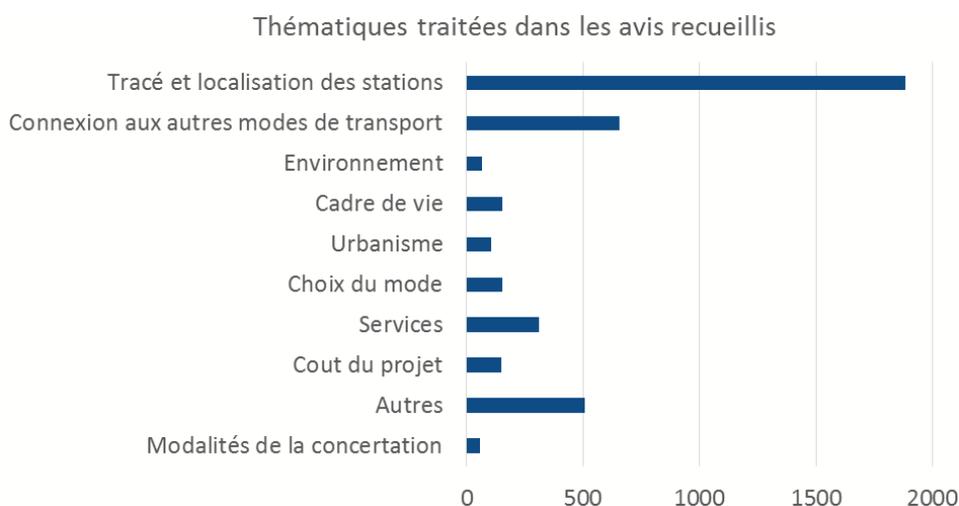
## 4. RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

La synthèse qui suit vise à rendre compte de la teneur des contributions et avis émis lors de la concertation préalable ; certains thèmes ont été regroupés dans la synthèse, de manière à en faciliter la lecture.

Cette synthèse intègre par ailleurs certains résultats du questionnaire proposé aux participants, de manière à éclairer les enjeux associés à certaines thématiques.

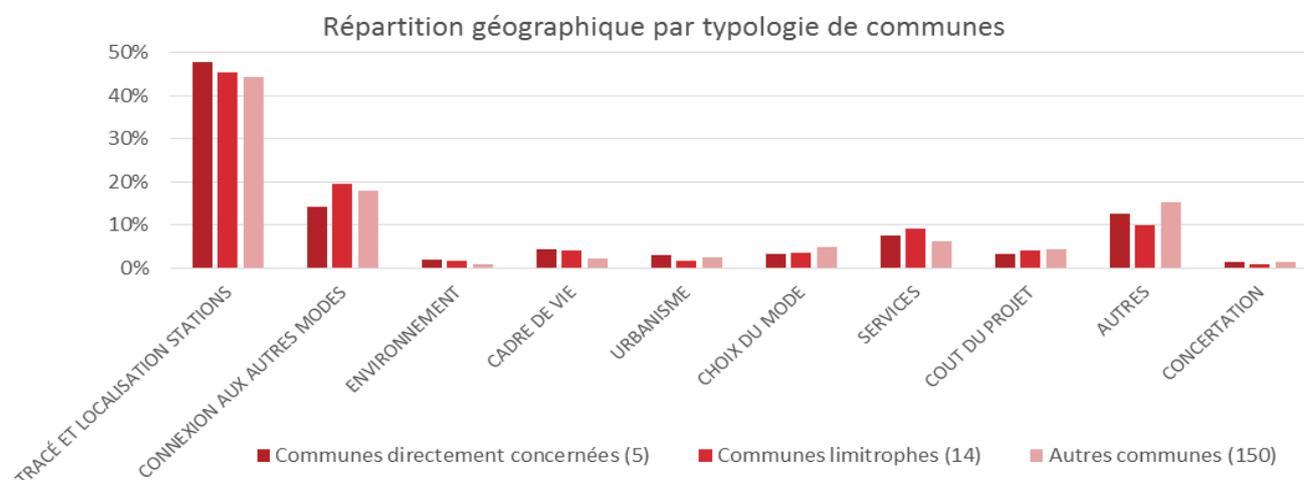
Enfin, certaines recommandations des garants à l'attention du maître d'ouvrage ont été intégrées à cette synthèse, de manière à les contextualiser. Ces recommandations sont reprises au chapitre 6.

Les 2 836 avis recueillis lors de la concertation préalable ont abordé différents thèmes, présentés ci-dessous<sup>3</sup>.



Il en ressort que la majorité des contributions a porté sur le tracé de la ligne, la localisation des stations ainsi que la connexion aux autres modes de transport. Les autres thèmes ont également été abordés, dans une moindre mesure.

Une analyse similaire selon la typologie des communes (Communes de la zone d'implantation du projet, Communes limitrophes et Autres communes) ne montre différence significative, ce qui laisse penser que les attentes et préoccupations du public divergent peu en fonction de leurs origines géographiques.

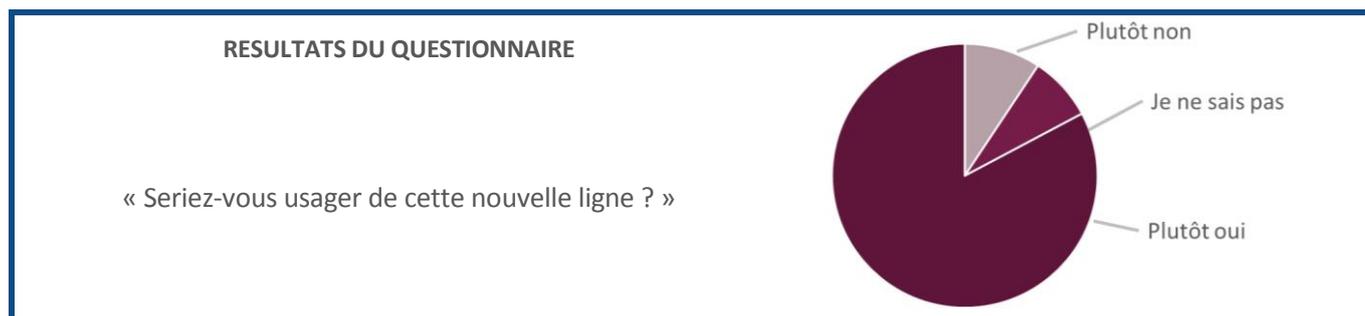


<sup>3</sup> Nota : certains avis concernaient plusieurs thématiques.

Enfin, il est à noter qu'une dizaine de contributeurs a déposé de véritables contre-projets, détaillés techniquement et synonymes d'un intérêt fort pour le projet et d'une bonne maîtrise du sujet.

## OPPORTUNITE DU PROJET

Le besoin d'améliorer la desserte en transports en commun au niveau de la zone du projet en créant un nouveau mode de transport collectif n'a pas été remis en cause lors de la concertation préalable, les constats portés par le SYTRAL en lien avec les difficultés actuelles pour les déplacements urbains et la congestion routière ayant globalement fait consensus.



Toutefois, plusieurs sujets connexes ont fait débat :

- Le **coût du projet**. Celui-ci a été jugé trop important au regard de la fréquentation attendue et du nombre de bénéficiaires potentiels par plusieurs participants ; ceux-ci ont généralement estimé qu'un projet de moindre ampleur et de moindre coût permettrait au SYTRAL de développer également d'autres infrastructures ailleurs, dans des secteurs recoupant davantage d'enjeux en terme de population et de bassin d'emploi, principalement à l'est de l'agglomération lyonnaise. Ces avis étaient généralement accompagnés de propositions alternatives estimées moins chères que le projet de métro, et traitées dans le paragraphe « choix du mode » ci-après. Très minoritaires, certaines contributions questionnent les sources de financement du projet par le SYTRAL, et craignent une augmentation des impôts locaux.
- L'existence de mode de transports, et en particulier le TTOL, dont le renforcement permettrait d'améliorer la liaison ouest-centre. Cette proposition est toutefois généralement nuancée par les contributeurs, dès lors que cette liaison ne dessert pas le cœur du 5<sup>ème</sup> arrondissement, dont le besoin en transports en commun fiables semble acquis.
- L'**initiative du projet** : quelques rares participants ont également regretté que le choix initial du SYTRAL de mener des études sur cette zone plutôt que sur un autre secteur de l'agglomération n'ait pas été discuté avec le public, et qu'il émane d'une décision prise par le comité syndical du SYTRAL dans le cadre de son plan de mandat.
- Le **délai de mise en œuvre du projet** : fort du constat d'une situation actuelle dégradée en terme de transports en commun, plusieurs participants ont interpellé le SYTRAL sur le besoin de définir et de mettre en œuvre des solutions temporaires court terme, en attendant une mise en service prévue à l'horizon 2030.

### Recommandation des garants

Afin de mieux expliciter les choix en amont de ses projets, le SYTRAL gagnerait à faire évoluer ses modes de gouvernance permettant au public de participer dès la phase d'émergence des projets (en lien avec l'élaboration de son plan de mandat).

## CHOIX DU MODE « METRO »

Malgré une occurrence plus faible que d'autres thèmes, la question du choix du mode de transport a occupé une place récurrente dans la concertation.

Si une majorité de participants a exprimé une adéquation quant à la solution proposée par le SYTRAL – principalement du fait de sa fiabilité, de sa rapidité et des moindres contraintes pour le réseau viaire – des questionnements sur la pertinence de ce choix, en lien avec l'opportunité du projet, ont également ponctué la concertation. Ainsi, plus de 40 % des avis concernant le choix du mode de transport concernaient des solutions alternatives, principalement le tramway ou le transport par câble.

Le tramway a été une solution particulièrement mise en avant comme concurrente potentielle au métro. Ce sujet avait été anticipé lors de la phase de préparation de la concertation, et un atelier technique dédié au sujet avait été prévu pour discuter de cette thématique. Les principaux arguments mis en avant par les partisans de cette solution concernaient le maillage plus fin du territoire en termes de desserte, ainsi qu'un coût inférieur au métro (et donc la possibilité pour le SYTRAL de développer d'autres projets, sur d'autres territoire). Certains participants ont par ailleurs mis en doute l'exhaustivité des scénarios « Tramway » étudiés par le SYTRAL, en associant ce constat à une volonté politique de ne pas contraindre le réseau viaire et de vouloir laisser une part significative aux voitures individuelles.

Enfin, le transport par câble a également été affiché par certains participants comme plus efficace pour le franchissement de la colline. Il a aussi été considéré comme plus économique et attractif, malgré certains contre-arguments exprimés, en lien avec la visibilité de cette solution.

Pour une majorité des participants, cette solution par câble a été présentée comme complémentaire au projet de métro, permettant de desservir localement des secteurs non couverts par le projet.

### Recommandation des garants

Si l'utilisation du transport par câble - proposée par des participants comme une alternative crédible - n'est pas apparue comme remettant en cause le choix du métro, ce type de transports alternatifs pourrait être étudié afin d'améliorer le rabattement de certains quartiers vers les futures stations du métro E.

## TRACE DE LA LIGNE

Une part importante des contributions a concerné le tracé de la ligne E, en lien avec les sujets laissés ouverts par le SYTRAL sur le choix du terminus et les configurations de stations possibles. Ces contributions étaient généralement enrichies d'autres sujets connexes, en particulier en lien avec la connexion des stations aux autres modes de transports ou avec la capacité d'évolution de la ligne.

### Le choix du terminus

Lors de la concertation préalable, le SYTRAL a soumis aux participants deux scénarios de terminus sur la Presqu'île de Lyon : Hôtel de Ville et Bellecour. Cette question, qui faisait partie des sujets ouverts pour lesquels le SYTRAL attendait des contributions, avait été intégrée au questionnaire. Ce sujet a été sûrement le plus discuté lors de la concertation.



Une station à **Hôtel de Ville** est préférée par certains participants car cette centralité permettrait d'équilibrer le réseau de métro existant et de ne pas engorger la station de Bellecour, considérée comme déjà saturée par de nombreux participants. Un terminus à Hôtel de Ville permettrait également, selon les participants, de desservir directement le quartier touristique de Saint-Paul et indirectement les quartiers de Fourvière et de la Croix-Rousse. Cependant, les arguments d'une fréquentation plus basse que le scénario Bellecour associé à un coût plus important (station supplémentaire à Saint-Paul) ont été avancés par certains participants comme un handicap pour ce terminus. La moindre facilité de ce terminus pour un prolongement plus à l'est jusqu'à la Part Dieu a également été mise en avant par des participants, en comparaison d'un terminus à Bellecour.

Un argument en défaveur de cette option a également été l'absence de connexion avec la ligne D, considérée par beaucoup comme une ligne majeure et structurante de l'agglomération. Pour des participants, la solution à ce manque serait la création d'une station supplémentaire sur le secteur « Vieux-Lyon - Cathédrale Saint-Jean ». Dans l'hypothèse où cette alternative serait envisageable techniquement, il n'est pas inenvisageable d'imaginer que l'attractivité du scénario « Hôtel de Ville » augmenterait aux yeux des participants.

Une station à **Bellecour** est quant à elle préférée pour sa centralité et sa meilleure connexion avec le réseau TCL existant, notamment avec la ligne D, très régulièrement citée comme l'un des points forts de ce scénario. Cette centralité s'est d'ailleurs exprimée via le questionnaire, en lien avec l'attractivité de cette station. Le tracé vers Bellecour est également considéré comme plus direct et plus rapide pour les habitants vivant le plus à l'ouest de l'agglomération. Certains participants évoquent également le fait que les travaux seront probablement plus rapides pour desservir Bellecour, même s'ils craignent des perturbations sur les lignes A & D lors du réaménagement de la station pour accueillir la ligne E.

En parallèle du choix entre Hôtel de Ville et Bellecour pour lequel ils étaient explicitement sollicités par le SYTRAL, les participants ont à de nombreuses reprises fait part de demandes de prolongements de la ligne E à l'est comme à l'ouest.

Ainsi, près de 500 contributions ont mentionné le besoin de prolonger sans attendre jusqu'à la **gare Part-Dieu** ; pour de nombreux participants, ce prolongement est indispensable pour mieux rapprocher l'ouest lyonnais des zones d'attractivité et d'emplois de l'agglomération, tout en renforçant la connexion de la ligne avec les autres modes lourds. Par ailleurs, un tel prolongement renforcerait fortement l'attractivité de la future ligne E, pour un investissement qui est jugé modeste au regard du coût global et une rentabilité améliorée pour le SYTRAL. Une ouverture à l'est a aussi été présentée par certains participants comme un facteur d'acceptabilité du projet, dès lors que cette nouvelle ligne de métro serait vue comme bénéficiant à toute l'agglomération (et non plus à quelques secteurs à l'ouest uniquement).

Cette idée de prolongement jusqu'à la gare part Dieu est directement associée au choix du terminus : pour un certain nombre de participants, l'un des principaux critères de choix entre Hôtel de Ville et Bellecour est la faisabilité

d'extension à l'est.

Enfin, les participants favorables à ce terminus alternatif demandent que le tracé jusqu'à la Part-Dieu soit étudié sans attendre par le SYTRAL, afin d'éviter les coûts supplémentaires d'un prolongement a posteriori, une fois la ligne la mise en service jusqu'à Hôtel de Ville ou Bellecour.

A noter qu'un collectif défendant cette proposition alternative de terminus est né au cours de la concertation : le *Collectif pour le métro E à la Part-Dieu*.

Sur le même principe, plusieurs contributions recueillies mentionnent un **prolongement à l'ouest**, de manière à améliorer la desserte des communes en périphérie du terminus d'Alai. Les avis sont toutefois partagés quant à la « cible », et il a été fait mention de plusieurs terminus alternatifs: Francheville Centre, Craponne Centre, et l'Hôpital Antoine Charial situé à Bel-Air. Un tel prolongement permettrait également de limiter les flux de voitures jusqu'à la zone d'Alai, considérée comme déjà très congestionnée. Ce sujet est également abordé dans le paragraphe relatif à l'accessibilité.

Enfin, certains participants sont revenus sur des **scénarios alternatifs** qui avaient été étudiés par le SYTRAL lors des études de faisabilité, mais non retenus pour les études préliminaires. Parmi les participants qui jugent que d'autres scénarios auraient été préférables, la création d'un métro avec un terminus à Gorge de Loup (sous la forme d'une nouvelle ligne ou d'un débranchement de la ligne D) et la création d'une nouvelle ligne (de tramway ou métro) avec pour terminus Perrache, reviennent régulièrement. La première solution serait, selon les participants, plus facile à réaliser, et la deuxième permettrait de desservir, via une interconnexion, les secteurs de Confluence et de l'est du Rhône (Guillotière, Part Dieu, Gerland).

### Recommandation des garants

Dès lors que le prolongement de la ligne E jusqu'à la Part-Dieu apparaît comme un critère renforçant fortement l'attractivité et l'acceptabilité du projet, il est recommandé au SYTRAL d'étudier la faisabilité d'un tel prolongement.

### Les zones de stations

#### Secteur Alai

Alai est considéré par les participants comme une station porte d'entrée, de rabattement, tous modes confondus, et le choix de cette station a été relativement consensuel. Les participants jugent la proposition du SYTRAL d'y créer un pôle d'échange multimodal nécessaire dans la mesure où ce secteur accueille déjà une halte ferroviaire, et se trouve à la confluence de nombreuses voiries structurantes de l'ouest lyonnais.

Certains aspects relatifs à l'accessibilité de la station, à la place de la voiture et au report multimodal sont présentés dans le paragraphe relatif à l'accessibilité.

#### Secteur Libération / Constellation / Ménival

Sur ce secteur, le SYTRAL a soumis deux choix aux participants : une station unique à Constellation ou deux stations respectivement à Libération et Ménival. Quel que soit le mode de recueil de contributions, un véritable consensus a émergé, les participants demandant presque unanimement deux stations : une à Libération et une à Ménival. Ils justifient ce choix par la nécessité de mieux desservir chacun des deux secteurs aux caractéristiques différentes, et

par le fait que les stations seraient mieux reliées au réseau de bus existant. Ils craignent également qu'une seule station intermédiaire soit moins utilisée que deux stations de proximité. L'argument économique est l'un des seuls arguments évoqué par les participants plaidant en faveur d'une station unique à Constellation.

A noter que dans le cas d'une station unique à Constellation, quelques participants ont alerté sur les risques routiers liés à cette alternative, dès lors que les usagers (en provenance des secteurs d'habitations de Ménival et Libération) seraient amenés à traverser des axes routiers jugés actuellement dangereux pour les piétons.

### **Secteur Point du Jour**

La station Point du Jour n'a pas fait débat durant la concertation. Tous les participants évoquant le sujet soulignent la nécessité de desservir ce quartier central et très habité du 5<sup>ème</sup> arrondissement.

Ceux qui vivent à proximité immédiate de la zone de station envisagée voient l'opportunité de désengorger le trafic routier, qu'ils jugent de plus en plus dense. Sur ce secteur la question soulevée a été la localisation exacte de la station, en particulier lors de l'atelier cartographique dédié, et plusieurs possibilités ont été soumises au SYTRAL. En dehors de ce sujet, les participants demandent qu'une attention soit portée aux rabattement vers les modes actifs (à pied, à vélo, en trottinette, etc.) afin de véritablement encourager les habitants du quartier à ne pas utiliser leur voiture pour les déplacements quotidiens.

### **Secteur Trion / Saint-Irénée**

Sur ce secteur, le SYTRAL a également soumis deux choix aux participants (une station à Trion ou une station à Saint-Irénée), mais contrairement au secteur Libération/Constellation/Ménival, aucun consensus marqué n'est ressorti de la concertation.

Quel que soit le choix fait par le SYTRAL, l'arrivée d'une station est jugée pertinente afin de dynamiser le quartier mais son implantation est jugée délicate en raison de la topographie de la zone. Trion est perçu comme un quartier de proximité offrant quelques commerces, et déjà desservi par le funiculaire et plusieurs bus, alors que Saint-Irénée est perçu comme majoritairement résidentiel et mal desservi en transports en commun.

Enfin, plusieurs participants ont émis la crainte qu'une station à Trion soit synonyme du démantèlement du funiculaire, qui revêt pour à leurs yeux une valeur historique et patrimoniale autant que fonctionnelle.

### **Secteur Saint-Paul**

Saint-Paul est le seul secteur du tracé qui est dépendant du choix du terminus, la réalisation d'une station étant conditionnée le choix d'un terminus à Hôtel de Ville ; il s'agit d'ailleurs d'un avantage régulièrement citée faveur de ce terminus.

Selon des participants, cette station permettrait de renforcer la desserte du Vieux-Lyon et faciliterait l'interconnexion avec le TTOL, dont le terminus se situe en gare de Saint-Paul. Pour les participants qui ont évoqué ce secteur, la gare est aujourd'hui mal desservie par les transports en commun et une desserte en métro est jugée utile. Par ailleurs, le quartier étant à la fois peuplé et touristique, cette station permettrait de répondre à un double enjeu de desserte de proximité et d'attractivité.

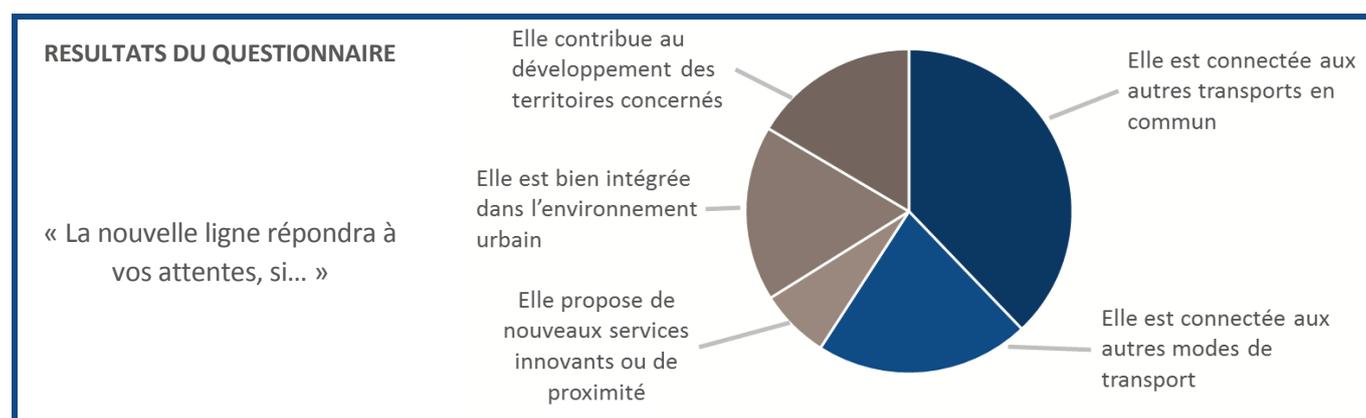
En revanche, d'autres participants se questionnent sur la possibilité de réaliser une station souterraine à cet endroit en raison de la nature des sols et du résultat des fouilles. Ils craignent des travaux plus longs et des coûts plus importants dans le cas d'une station à Saint-Paul.

### Recommandation des garants

Il est recommandé au SYTRAL de prendre en compte les flux d'usagers et les risques routiers associés dans les critères de sélection des choix des stations, en anticipant la mise en place de mesures d'accompagnement dédiées à la sécurisation, en particulier pour le secteur de Constellation.

## L'ACCESSIBILITE AUX STATIONS

La question de l'accessibilité des stations vis-à-vis des autres modes de transports a été régulièrement abordée par les participants. Ce thème faisait partie de ceux pour lesquels le SYTRAL attendait spécifiquement des contributions ; le sujet était proposé dans le formulaire des avis sur la plateforme internet, et une partie du questionnaire lui était consacrée.



### L'accès aux stations en transports en commun

Les participants ont régulièrement évoqué la nécessité de penser le projet de métro en complémentarité avec un bon réseau de transport en commun local, tel que le bus. A plusieurs reprises, il a ainsi été demandé au SYTRAL qu'il repense intégralement le réseau de bus existant sur l'ouest de l'agglomération, afin de favoriser l'accès aux futures stations et ainsi éviter l'utilisation de voitures personnelles.

Sans attendre la réalisation de la future ligne, certains participants ont demandé que le réseau de bus soit optimisé dès à présent pour renforcer la desserte en transport en commun du territoire.

### L'accès aux stations en voiture

Le rabattement en voiture vers et depuis les stations a été évoqué tout au long de la concertation. Certains participants ont en effet abordé le sujet sous l'aspect « stationnement », en confirmant le besoin de création d'un (voire deux) parking relais à Alaï, voire en proposant la création d'un parking à Libération.

D'autres participants ont également proposé que des parkings relais soient créés en amont du terminus, en cohérence avec la création de lignes fortes destinées au rabattement vers le terminus d'Alaï ; de telles contributions ont été

présentées comme des solutions indispensables pour lutter contre le risque de sur-congestion routière qui pourrait être associée à l'augmentation d'attractivité de la zone d'Alaï. Ces propositions étaient parfois associées à la diminution du nombre de places du parking relais d'Alaï, voire à sa suppression (afin d'encourager l'utilisation de transports en commun pour accéder jusqu'au terminus).

Les autres stations n'ont pas fait l'objet de demandes de parkings, à l'exception de rares sollicitations à Saint-Irénée. Sur ces stations de proximité, la voiture est évoquée par les participants comme un mode de rabattement qui doit être évité au maximum.

### L'accès aux stations en vélo

Le rabattement en vélo est très régulièrement revenu lors des rencontres de proximité et lors des ateliers cartographiques, ainsi que lors du rendez-vous d'acteurs « Mobilités et intermodalité ». Cela est notamment lié à la forte implication des nombreuses associations de cyclistes lors de la concertation. Ces dernières, tout comme un certain nombre d'habitants, considèrent que le vélo doit avoir toute sa place dans le projet. Il est intéressant de noter que tous les secteurs du projet ont fait l'objet de contributions à ce sujet. Sur cette thématique, une demande émerge de réaliser des cheminements en site propres et sécurisés, le long des grands axes routiers jusqu'aux futures stations. Par ailleurs, il a été demandé des stations Vélo'V et des parkings vélos sécurisés à proximité de chaque station, ainsi que la possibilité de faire rentrer des vélos dans les rames de métro.

### Concurrence ou complémentarité avec le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)

Exploité par la Région Auvergne Rhône-Alpes et la SNCF, le TTOL est évoqué par plusieurs participants comme un mode de transport complémentaire ou au contraire concurrent avec le projet du SYTRAL.

Ceux qui évoquent la concurrence possible entre les deux modes mettent notamment en avant les caractéristiques du tram-train, particulièrement la branche Lyon-Saint-Paul – Brignais, qui fait halte à Alaï avant de rejoindre Saint-Paul (deux stations associées au scénario Hôtel de Ville).

Au contraire, certains voient la possibilité de faire de Saint-Paul une nouvelle centralité pour les transports en commun de l'ouest lyonnais. Pour autant, pour assurer une réelle complémentarité entre ces deux modes, les participants demandent une augmentation des fréquences du TTOL et la mise en place d'une tarification unique entre le réseau TCL et le tram-train pour permettre aux voyageurs d'utiliser l'un et/ou l'autre mode indifféremment. Pour permettre cela, certains participants attendent une meilleure coordination entre les exploitants et les gestionnaires des deux réseaux.

### Un métro facile d'accès

L'accès à l'intérieur des stations a été évoqué par plusieurs participants comme un enjeu majeur notamment pour les personnes en situation de handicap. De nombreuses contributions ont notamment été faites dans ce sens au cours du Rendez-Vous d'acteurs dédié à l'accessibilité et aux handicaps.

Selon quelques contributeurs, le territoire du projet accueillant à la fois une part importante de personnes âgées et de jeunes lycéens et étudiants, une tarification spécifique pourrait leur être proposée.

### Les services connexes

Au-delà de la desserte qu'il offrira, certains participants voient dans ce projet la possibilité d'offrir de nouveaux

services aux voyageurs à proximité ou dans les stations. Les services innovants proposés concernent principalement des solutions de mobilité récemment apparues, et n'étant pas actuellement proposées sur le réseau existant : bornes de recharge des modes de déplacement électrique ou encore casiers pour trottinettes ou gyropodes.

En station, le sujet des commerces divise les participants qui ont abordés le sujet lors des ateliers cartographiques. Certains sont pour, afin de faire des stations de véritables lieux de vie. D'autres s'y opposent par crainte qu'ils fassent concurrence aux commerces de proximité existants. Ce sujet a notamment été abordé sur les secteurs Libération et Point du Jour, où les commerces sont nombreux en surface à proximité de la zone de station envisagée par le SYTRAL. Plusieurs participants évoquent enfin la nécessité de déployer à la 4G ou le Wifi à l'intérieur des rames.

### Recommandation des garants

- La temporalité du projet ne permet pas de réduire à court terme les difficultés liées au déficit en transport en commun de l'ouest Lyonnais et mises en évidences lors de la concertation. On ne peut que recommander au SYTRAL d'envisager la mise en œuvre de solutions palliatives temporaires jusqu'à la mise en œuvre du projet.
- Afin de favoriser un rabattement durable et efficace, il est recommandé au SYTRAL d'étudier les possibilités de renforcement du réseau de transports en commun en direction d'Alaï de manière à éviter l'engorgement du réseau viaire autour du terminus, en réfléchissant à la mise en place de parking relais déportés.
- Dans l'objectif de favoriser l'utilisation des différents modes de transports collectifs et notamment l'intermodalité train-métro, il est recommandé au SYTRAL de poursuivre et accroître le travail engagé avec les autres autorités organisatrices de la mobilité et exploitants des autres réseaux de transports, tant sur les aspects de billettique et tarification unique que de gestion des réseaux et interconnexions.
- Considérant les enjeux liés à l'accessibilité, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des stations, il est recommandé au SYTRAL de penser les aménagements des stations en prenant en compte leur accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

## L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

Les thèmes Environnement, Urbanisme et Cadre de vie, regroupés dans ce chapitre, ont été cités à plusieurs reprises, en particulier vis-à-vis de la question du chantier et des futures implantations des stations.

### Le chantier

Le chantier est un sujet évoqué par plusieurs participants sous deux angles principaux.

Le premier est la construction du tunnel. Parmi ceux qui évoquent ce sujet certains craignent les risques d'effondrement liés à la nature des sols sous la colline de Fourvière ; quelques demandes ont été faites pour avoir accès aux **études géologiques** menées par le SYTRAL, de manière à ce qu'une vérification indépendante puisse être réalisée. En revanche, d'autres participants semblent rassurés par les technologies des tunneliers utilisés et la profondeur envisagée du tunnel.

Le second concerne les impacts engendrés par les travaux qui seront réalisés en surface à proximité des futures stations. Les participants qui ont évoqués le sujet demandent des indications plus précises sur la manière dont les voiries et les lieux de vie (places publiques notamment), seront impactés durant les travaux (types de travaux, calendrier, etc.). Quelques participants se questionnent également sur les impacts routiers liés à l'excavation des matériaux générés par le creusement des stations. Enfin, les enjeux liés aux **vestiges archéologiques** qui pourraient

être découverts ont été mentionnés à quelques reprises, généralement en lien avec un éventuel retard de la mise en service.

### L'intégration urbaine et environnementale du projet

Ce thème a fait l'objet de peu de contributions. Néanmoins, ceux qui l'évoquent soulignent la nécessité de garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des stations et des aménagements associés, notamment pour préserver le cadre de vie et l'esprit de village de certains des secteurs traversés par le projet. Dans la mesure où le projet contribuera à dynamiser le territoire et donc à le rendre attractif pour de nouveaux habitants, ils demandent aux collectivités d'être vigilantes au développement du territoire et d'éviter une expansion non contrôlée.

Un nombre très limité de contributions évoque des sujets environnementaux liés au projet. Quelques participants mettent en avant la contribution positive du projet à la réduction de la pollution. D'autres, même s'ils admettent que les impacts seront limités, demandent à ce que soient anticipées les compensations écologiques liées aux travaux.

#### Recommandation des garants

- Considérant que les études environnementales, archéologiques ou encore géologiques n'avaient pas encore été menées et n'ont donc pas fait l'objet d'une information dans le cadre de la concertation préalable, il est recommandé au SYTRAL tenir le public informé de l'avancement et du résultat de ces études en amont de l'enquête publique.
- L'intégration urbaine et paysagère des futures stations dans les quartiers, qui fera suite à leur délimitation précise, constitue un sujet potentiel d'information du public ; il est recommandé au SYTRAL d'utiliser ce thème comme vecteur de participation.
- Au vu des craintes sur les impacts de la phase chantier émises par certains participants, il pourrait être intéressant que le SYTRAL utilise le chantier actuel de prolongement de la ligne B comme un démonstrateur, de manière à permettre au public de mieux appréhender cette phase. L'organisation de telles visites en amont de l'enquête publique serait souhaitable, et faciliterait la compréhension des impacts potentiels des travaux.

## 5. AVIS DES GARANTS SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION

Du point de vue des garants, la concertation s'est déroulée de manière sereine et cordiale. Elle a permis au public de s'informer avec précision et de participer activement aux échanges, tant au travers des réunions publiques et des différents ateliers thématiques que via la plateforme internet, largement sollicitée.

Dès la phase préparatoire, le SYTRAL a affiché l'**ambition d'une concertation de grande ampleur**, proportionnée aux enjeux du projet et respectant les principes de la CNDP ; le travail préparatoire de dimensionnement des modalités de la concertation a été fructueux, et le maître d'ouvrage a répondu favorablement aux suggestions des garants.

Cette ambiance constructive a perduré lors des deux mois de concertation, durant laquelle le SYTRAL a mis en œuvre les moyens techniques et humains nécessaires et adaptés aux modalités prévues. La publicité autour de la concertation a été particulièrement développée et le SYTRAL a su utiliser l'étendue de son réseau pour communiquer activement auprès des usagers. Cet effort, couplé à un intérêt du public pour le projet, s'est traduit par une **participation très importante**, avec plus de 5 500 participants aux rencontres et près de 53 500 visiteurs sur la plateforme internet.

Les réponses apportées par le SYTRAL au cours des rencontres ou via la plateforme internet sont jugées satisfaisantes et sincères, au vu de la connaissance technique des garants sur le projet.

Les garants ont également trouvé le tempo de cette concertation particulièrement adéquat, dès lors que certaines caractéristiques du projet avaient été laissées ouvertes par le SYTRAL en vue d'être discutée et enrichies par les contributions des participants. Cette approche de **co-construction**, encore relativement rare chez les maîtres d'ouvrage, mérite d'être saluée, et a été un des facteurs de succès de la concertation préalable.

Enfin, les garants souhaitent saluer l'attitude proactive et bienveillante des participants, qui ont su faire preuve de pertinence dans leurs commentaires tout en affichant un vrai sens de l'intérêt collectif. Une part non négligeable des participants s'est déclarée satisfaite du déroulement de la concertation et a salué la qualité du dispositif mis en place.

Des « axes d'amélioration » ont toutefois été suggérés par quelques participants :

- Extension du périmètre plus à l'ouest, de manière à mieux englober des communes comme Craponne, Brindas, Saint-Genis-les-Ollières, ou encore Marcy-l'Étoile.
- Elargissement du sujet de la concertation à la desserte élargie de l'ouest lyonnais, voire à celle de toute l'agglomération lyonnaise.

## 6. RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au vu de l'engouement qui s'est créé autour de la concertation – tant de la part du SYTRAL que des participants – nous recommandons de **poursuivre le dialogue** durant toute les phases d'élaboration du projet, en mettant en œuvre une démarche de concertation jusqu'à l'enquête publique, mais également jusqu'au début de la phase travaux, de manière à ce que le projet puisse continuer d'être alimenté par les contributions du public.

En particulier, les garants adressent au SYTRAL les recommandations suivantes :

- Etablir et publier un bilan exhaustif et détaillé des avis émis lors de la concertation préalable, de manière à capitaliser les contributions en toute transparence.
- Réaliser des études techniques complémentaires :
  - Etudier la faisabilité d'un prolongement de la ligne E jusqu'à la gare Part-Dieu avec mise en service dès l'horizon 2030.
  - Etudier les solutions alternatives développées dans les contre-projets joints aux contributions, et faire un retour aux participants vis-à-vis de la crédibilité technique et de la faisabilité potentiellement des solutions exposées.
  - Etudier des modes de transports alternatifs pour améliorer le rabattement de certains quartiers vers les futures stations du métro E.
- Anticiper les enjeux relatifs à l'implantation des stations :
  - Prendre en compte le risque d'engorgement du réseau viaire autour du terminus à Alai, via le renforcement du réseau de transports en commun en direction de cette station et la mise en place de parking relais déportés.
  - Prendre en compte les flux d'usagers et les risques routiers associés dans les critères de sélection des choix des stations, en anticipant la mise en place de mesures d'accompagnement dédiées à la sécurisation.

- Concevoir les aménagements intérieurs des stations en prenant en compte leur accessibilité pour les personnes en situation de handicap.
  - Tenir le public informé de l'avancement des études environnementales, archéologiques ou encore géologiques en amont de l'enquête publique.
  - Impliquer le public dans les études relatives à l'intégration urbaine et paysagère des futures stations.
  - Utiliser le chantier actuel de prolongement de la ligne B comme un démonstrateur, de manière à permettre au public de mieux appréhender la phase travaux.
  - Tenir le public informé de l'organisation précise du chantier tout au long de la phase travaux, via une communication régulière et adaptée.
- En réponse au déficit en transport en commun de l'ouest lyonnais, envisager la mise en œuvre de solutions temporaires jusqu'à la mise en œuvre du projet.
  - Poursuivre et accroître le travail engagé avec les autres autorités organisatrices de la mobilité et exploitants des autres réseaux de transports, tant sur les aspects de billettique et tarification unique que de gestion des réseaux et interconnexions.

Enfin, nous avons pu noter un véritable engagement du maître d'ouvrage dans la concertation, et nous encourageons le SYTRAL à continuer dans cette voie pour ses différents projets dès lors que ceux-ci concernent l'intérêt collectif, voire à faire participer le public dès la phase d'émergence, en lien avec l'élaboration de son plan de mandat, de manière à mieux expliciter les choix réalisés en amont.

#### Les garants de la concertation préalable

Lucien BRIAND



Jean-Claude RUYSSCHAERT





Commission nationale  
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris - France  
T. +33 (0)1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)