

CONSULTATION

M
MÉTRO



ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION NUMÉRIQUE « Destinations2026 »

Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL



A



Sommaire

Ce qu'il faut retenir **P.3**

Enseignements
de la phase 1 **P.6**

Enseignements
de la phase 2 **P.22**

D

B



E



Suivez l'actu du projet !





A



Ce qu'il faut retenir



La plateforme numérique « Destinations 2026 » a été un outil central de la consultation. Elle a permis à près de 1 300 personnes, de s'informer sur le projet et de recueillir plus de 7 000 avis.

B

Différents moyens de contributions ont été proposés :

- Pour la phase 1, sous forme de questionnaire,
- Pour la phase 2, sous forme de questionnaire et de formulaire d'analyse multicritère.

Pour la première phase de la consultation, 790 personnes ont donné leur avis en ligne en répondant aux questions suivantes :

- Ligne A : qu'attendez-vous de l'extension de la ligne A ?
- Ligne B : qu'attendez-vous de l'extension de la ligne B ?
- Ligne D : qu'attendez-vous de l'extension de la ligne D ?
- Ligne E : qu'attendez-vous de la création de la ligne E ?

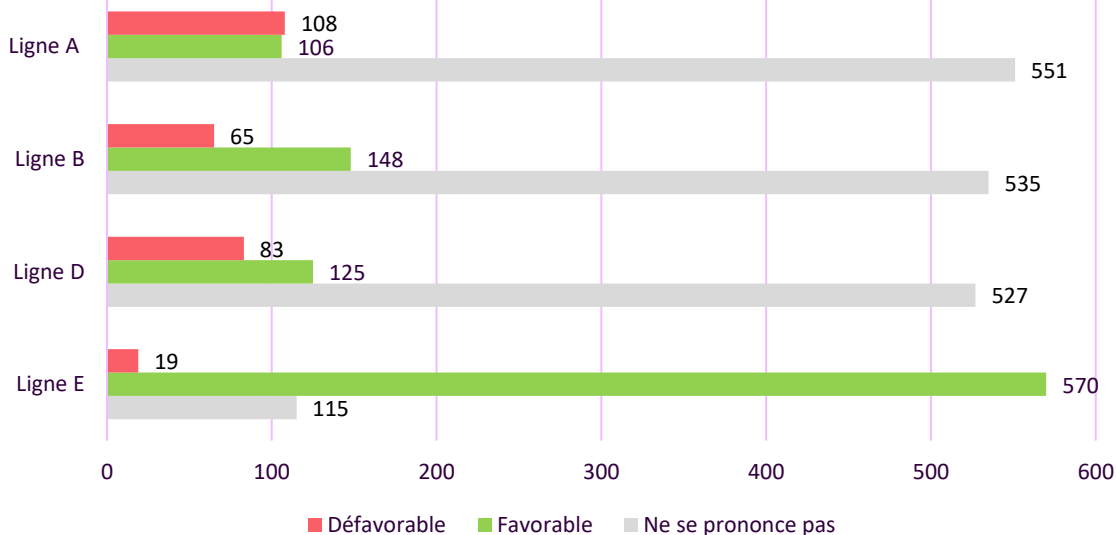
Les réponses ont permis de mettre en avant l'avis des citoyens et acteurs du territoire sur leurs attentes quant aux différents projets. La ligne E est celle qui a suscité le plus de réponses qualitatives de la part des participants. Elle est apparue comme le projet le plus attendu.

Après la ligne E, la ligne B est la plus attendue, suivie des lignes D et A.

E



Répartition des contributions



Les sujets les plus fréquemment abordés par les participants pour justifier leur priorisation, ou lorsqu'ils ont formulé des suggestions ou des remarques sont les suivants : intermodalité, parc-relais, report modal, pollution, performance du réseau existant, croissance démographique, activité économique, égalité territoriale, etc.

Pour la deuxième phase de la consultation, 450 personnes ont donné leur avis en ligne en répondant aux questions suivantes :

- Quels sont, selon vous, les critères clés à prendre en compte pour comparer les 4 projets de métro ? Argumentez en quelques mots.
- Quels projets apparaissent prioritaires au regard de ces critères ? Argumentez en quelques mots.

Selon eux, les critères-clé à prendre en compte sont les suivants :

1	Offre de transport existante	194	21%
2	Réduction du trafic automobile et report modal	138	15%
3	Capacité du projet à désenclaver les territoires et favoriser l'équilibre métropolitain	108	12%
4	Impact environnemental et/ou sociétal	102	11%
5	Fréquentation des projets	101	11%
6	Coût des projets	76	8%
7	Population concernée	70	7%
8	Autres	145	15%

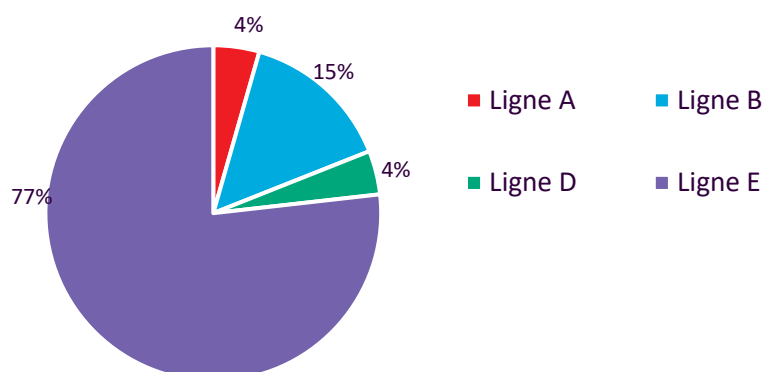


A

La catégorie « Autres » regroupe divers critères mentionnés par les contributeurs : état du relief et de la voirie du secteur concerné, délai de réalisation du projet, volonté des habitants ou des élus locaux de voir le projet se réaliser dans le secteur concerné, existence d'une concertation précédente ou réalisation d'études de faisabilité, etc.

Au regard de ces critères, la ligne E apparaît prioritaire pour les personnes qui ont contribué en ligne, au regard des critères qu'ils ont proposés : manque actuel d'offre de transports en commun, état actuel du trafic routier, population concernée, ratio cout/nombre d'utilisateurs, potentiel de report modal, etc.

Priorisation des projets



Vient ensuite la ligne B, considérée comme prioritaire dans 15% des choix.

Les lignes D et A seraient les moins importantes au regard des critères de comparaison mentionnés par les contributeurs (priorisées dans 4% des choix).

Deux objectifs apparaissent importants pour les contributeurs ayant répondu au formulaire en ligne d'analyse multicritères :

Objectif 3 : Garantir la performance des transports collectifs pour encourager un report modal.

Objectif 4 : Améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique.

E





A



ENSEIGNEMENTS DE LA PHASE 1

B

Dans le cadre de la première phase de la consultation, 790 contributeurs ont donné leur avis en ligne en répondant aux questions suivantes :

- Ligne A : qu'attendez-vous de l'extension de la ligne A ?
- Ligne B : qu'attendez-vous de l'extension de la ligne B ?
- Ligne D : qu'attendez-vous de l'extension de la ligne D ?
- Ligne E : qu'attendez-vous de la création de la ligne E ?



E



LIGNE A

Parmi les 790 contributeurs en ligne, **106 se sont positionnés en faveur du projet** d'extension de la ligne A et **108 contre**.

De manière générale, **l'extension de la ligne A n'est pas une priorité**, le secteur étant déjà bien desservi en transport en commun. Certains contributeurs pointent toutefois que L'Est Lyonnais nécessiterait un développement de son réseau de transport en raison d'un fort développement démographique et économique.

Moderniser la ligne semblerait plus important que son extension. Plutôt qu'étendre la ligne A, il s'agirait d'augmenter sa fréquence aux heures de pointe ou de **renforcer les capacités du tramway T3**.

► Parmi les 106 avis exprimés en faveur de l'extension du Métro A, on retrouve les arguments suivants :

Une desserte d'un territoire plus grand et la réponse aux besoins de mobilité d'un grand nombre d'habitants, notamment ceux de l'Est Lyonnais et du Nord-Isère :

- Un renforcement de la desserte de **Décines et Meyzieu** : une partie de la commune de Décines serait notamment isolée et moins bien desservie. Par ailleurs, cela renforcerait le développement économique du secteur de Meyzieu.
- Une offre de déplacement plus rapide et plus importante en termes de voyageurs transportés vers Décines et Meyzieu.
- Une « liaison plus rapide, plus propre et plus sûre pour **désenclaver l'Est lyonnais** ».
- Permettre à une population au plus faible pouvoir d'achat d'accéder efficacement à l'ensemble du réseau sur la Métropole.
- Développer l'accès au **centre-ville de Villeurbanne** pour désengorger la presqu'île.

Permettre une desserte des **équipements majeurs et en projet**, ainsi que de plusieurs **sites environnementaux** :

- Le développement de Rhône-amont
- Une meilleure desserte des pôles médicaux et de loisirs, et du pôle D-SIDE
- Un accès au Biézin et au Grand Large
- Une meilleure desserte du Parc OL
- Un meilleur accès au parc Miribel-Jonage

Le projet d'extension de la ligne A permettrait un **meilleur service de transports** pour répondre aux insuffisances du T3 (saturation) et du T7, et un meilleur maillage du réseau de transports.

Répondre aux défis de la croissance démographique dans l'Est Lyonnais, qui risquerait de renforcer la saturation du T3

La fluidification de la circulation routière et la limitation de l'usage de la voiture individuelle est également un argument mobilisé à plusieurs reprises en faveur de l'extension du métro A.



Le coût du projet, moindre que celui des autres projets.

Dans le cas où le projet d'extension de la ligne A serait réalisé, **plusieurs suggestions ont été formulées** en termes de tracé et de capacité :

- Aller jusqu'à l'aéroport Saint-Exupéry, ce qui permettrait de renforcer la dimension internationale de Lyon
- Prolonger la ligne vers Eurexpo
- Prolonger la ligne jusqu'au parc-relais « Les Panettes »
- L'extension de la ligne A serait à accompagner d'un renfort de capacité de la ligne aux heures de pointe

Quelques points de vigilance ont été soulevés si ce projet était réalisé :

- Le risque de « doublon » avec le tramway T3.
- Le risque de poursuite de l'étalement urbain vers l'Est de l'agglomération.
- Repenser les parcs-relais pour les voitures et vélos qui sont « totalement sous dimensionnés par rapport aux besoins ». Enfin, « il serait bon de prévoir des rames de tram et de métro permettant d'accueillir les vélos ou au moins les trottinettes ».
- Prévoir une accessibilité réelle aux personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire un réseau suffisant d'ascenseurs fonctionnels, bien indiqués, des rames disposant d'une rampe d'accès.

►► **108 personnes ne sont pas favorables au projet d'extension de la ligne A, pour les principales raisons suivantes.**

- **L'existence de solutions de surface efficaces** (bus, tramways, RhônExpress) dans ce secteur, notamment le T3 et le T7. **L'extension de la ligne A ne serait donc pas urgente à réaliser**, l'Est lyonnais ayant déjà bénéficié d'un fort développement du réseau TCL ces dernières années. D'autres zones seraient davantage prioritaires selon de nombreux participants.
- La faible fréquentation attendue.
- La faible densité dans le corridor étudié.
- Un « **risque d'étalement urbain** » dans le cas où le projet serait réalisé.
- **Le coût**, et notamment un investissement plus prioritaire dans l'infrastructure existante.
- Préférence pour le **renforcement de l'offre du T3 et du T7** en termes de fréquence notamment, en soirée et les week-ends, et lors d'événements au stade. Le T3 pourrait être prolongé jusqu'à l'A432 selon une personne.
- Développer le RhônExpress jusqu'à Meyzieu.
- La potentielle **automatisation de la ligne A** a été mentionnée.





►► Suggestions proposées :

- « Un prolongement vers Décines ne serait pas à réaliser en priorité, mais à envisager dans un futur plus lointain, avec une correspondance avec la ligne E à la station La Soie. »
- Il serait possible d'imaginer le prolongement du métro A plus au sud, vers Chassieu, avec un parking-relais important au niveau du boulevard des Droits de l'Homme.
- « En ayant une vision plus large, en lien avec les autres projets de transports en commun, l'extension du métro A permettrait de transformer le projet T9 en cohérence avec le tram A8 du SCoT pour faire une desserte en rocade de l'est lyonnais en évitant de surcharger le pôle de Vaulx la Soie (liaison A T9 au BUE). La liaison par câble entre Rillieux et Décines permettrait en plus de fournir une intermodalité supplémentaire. L'arrêt de métro Stade de Décines deviendrait alors un pôle d'échange très important repoussant plus loin l'usage de la voiture (métro A, câble Rillieux-Décines, prolongement T5 Chassieu vers le stade, rocade est) tout en utilisant des zones déjà artificialisées. »
- Un prolongement du métro A jusqu'aux 7 Chemins serait une alternative intéressante selon un contributeur car elle permettrait une correspondance avec le futur BHNS qui ira à Genas, une correspondance avec une future rocade tram à l'est, et la desserte d'un secteur en forte croissance démographique et avec un fort potentiel.
- Un contributeur se questionne : « Est-ce qu'il est possible dans le projet de déplacer le centre de maintenance de métro dans le futur prolongement pour libérer de la place sur Carré de Soie ? ». D'après lui, cela permettrait « un gain financier, au vu du prix du foncier à Carré de soie et des surfaces moins chères du côté des 7 chemins ».
- Une autre question a été soulevée au sujet du coût du projet : « Est-ce qu'il n'est pas possible d'avoir des portions de métro en surface pour réduire le coût ? »





LIGNE B

Parmi les 790 contributions, 213 concernent la ligne B. **148 sont favorables au projet**, notamment en raison de la desserte permise du Nord de l'agglomération, un renforcement de l'offre de transport en commun et une réduction de l'utilisation de la voiture individuelle.

Ceux qui sont contre mettent en avant le coût trop élevé du projet.

► Parmi les avis exprimés en faveur de l'extension du Métro B, plusieurs types d'arguments sont avancés :

- **Une meilleure desserte et un maillage en transports en commun plus important du Plateau Nord de l'agglomération lyonnaise, ainsi que de certains secteurs clés :**
- **L'accès plus facile au nord de Lyon**, le désenclavement de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape. Le projet permettrait de créer « un lien avec la gare du Nord du plateau de Rillieux » et de favoriser le **développement économique du Plateau Nord**.
- **Développement de l'offre de transport collectif** pour les habitants du nord de l'agglomération, mais aussi pour les habitants des territoires voisins (Bourg-en-Bresse, Macon). Ce projet concerne une population très importante.
- **Le rééquilibrage territorial de l'offre de transport en commun**. Plusieurs contributeurs estiment que le maillage du réseau TCL sur le Plateau nord de Lyon n'est pas assez important. Ce territoire serait mis de côté, avec l'absence de projets dans le Nord et a contrario, un nombre important de projets de tramway pour d'autres secteurs (Vénissieux, Saint-Fons, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne par exemple).
- Une **meilleure accessibilité à Lyon depuis le Nord**, notamment Caluire-et-Cuire, qui n'est pas assez desservie en transports en commun.
- Un « meilleur accès aux centres médicaux du centre-ville pour les habitants du nord de Lyon » et à la gare Part-Dieu, et le développement de la desserte du Nord de Villeurbanne.
- Plusieurs sites verraient leur accessibilité en transports en commun renforcée :
 - Le « poumon vert de Lyon », le Parc de la Tête d'Or.
 - La cité internationale
 - Le campus de La Doua
 - Le Transbordeur
 - Le quartier Saint-Clair, qui serait dynamisé grâce à cette desserte
 - Place Foch
 - Le Vernay
 - Le Plateau de Périca, qui connaît un développement économique important
 - Alagniers
 - Rillieux-la-Pape, notamment la ZUP de Rillieux, jugée « enclavée ». Cela renforcerait la mixité sociale au sein de l'agglomération.

- Le quartier Ostérode, concerné par une augmentation du nombre d'emplois à venir

- Le projet d'extension de la ligne B aurait également comme conséquence positive un **renforcement de l'offre de mobilité**, dont les différents services seraient améliorés :

- Le projet engendrerait « un réel aménagement de la station Charpennes, inévitable et nécessaire », en termes d'agrandissement des quais ou de connexion entre les lignes A et B par exemple.
- Le projet fournirait une alternative plus rapide aux solutions des bus et tramway, pour rejoindre la Part-Dieu plus rapidement par exemple. Les temps de trajets seraient réduits.
- L'extension de la ligne B répondrait aux enjeux de saturation des lignes C2 et C5, dont la desserte ne serait par ailleurs pas « optimale ».
- L'intermodalité serait renforcée, avec une correspondance TER en gare de Sathonay-Rillieux. Le maillage du réseau serait développé.
- Le projet permettrait de faire face à des « contraintes de déplacement : Montée des soldats, franchissement du Rhône ». Selon un participant, l'extension de la ligne B pourrait « probablement révolutionner ce secteur en termes de transports ».

- Un autre argument avancé en faveur de la ligne B est la **limitation de la circulation routière** et des impacts environnementaux liés à l'utilisation de la voiture (pollution de l'air et pollution sonore).

- Le projet aurait un fort impact positif en termes de report modal, et permettrait de fluidifier la circulation sur différents axes :
- La Montée des Soldats
- Le Vernay
- Le Plateau Rillieux-Caluire, actuellement saturé
- L'axe Lyon/Rillieux
- La route de Strasbourg, sur laquelle la circulation est actuellement dangereuse
- Les axes du nord seraient désengorgés, tout comme Lyon, voire le périphérique
- Le quartier de Vaise

Le nombre de voitures entrant dans l'agglomération serait réduit. Pour permettre la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, les participants évoquent la **nécessité d'aménager des parcs-relais** : Rillieux, ou terminus du projet d'extension par exemple.



►► Propositions d'alternatives

- L'extension de la ligne B vers le Nord serait nécessaire, mais « elle gagnerait à être combinée avec la création de la ligne E entre Part-Dieu et l'Ouest lyonnais ».
- Le sujet de **l'extension de la ligne B vers le Sud** a également été abordé :
 - Le prolongement de la ligne B vers le Sud d'un kilomètre supplémentaire jusqu'à l'A 450 permettrait selon un habitant de « ne pas saturer le site des Hôpitaux Sud ».
 - Une ligne au départ des Sept Chemins reliant les Hôpitaux Sud permettrait de « désengorger l'échangeur de Pierre Bénite ».
 - Ces deux propositions ont été complétées par la suggestion d'un métro aérien sur ces projets.
 - Une extension vers le Sud permettrait par ailleurs de desservir les communes de Saint-Genis-Laval (le centre-commercial Saint-Genis 2 notamment), Brignais (dont le complexe du Mega CGR actuellement peu desservi par les transports collectifs) et Vourles.
- Un contributeur a proposé d'accompagner le projet par le **développement de pôles complémentaires**, qui permettraient de « renforcer l'équilibre de densité dans les diverses directions autour de chaque station.
 - Création d'un pôle d'activités à l'extrémité Ouest du Parc de la Feyssine, entre le Transbordeur et le Rhône, et par ailleurs l'aménagement d'immeubles d'habitation sur les bords du Boulevard Laurent Bonnevey.
 - Aménagement d'un petit quartier autour du Transbordeur
 - Renforcement de densité près de l'Usine des Eaux de Saint-Clair pour accueillir des bureaux. Développement d'un centre d'affaires à proximité de la gare de Saint-Clair.
 - Développement urbain et densification du Plateau : à proximité de la Place Foch, plus particulièrement du côté Montessuy et autour de l'église historique de Caluire. Restructuration du centre de Caluire.
 - Autour de la Gare de Sathonay et à Rillieux, des pôles d'activités pourraient être développés parallèlement à la construction du métro.

►► Le devenir de la station de Charpenne sera à prendre en compte en cas de réalisation du projet.

►► **65 contributeurs sont défavorables au projet d'extension de la ligne B du métro, pour les raisons suivantes.**

- **La ligne B étant déjà saturée**, l'extension risquerait d'apporter un flux de voyageurs supplémentaires sur la ligne, renforçant ainsi la saturation existante.



- La question du coût du projet a été évoquée à plusieurs reprises, ainsi que sa faisabilité :
 - o Le projet serait cher et complexe à réaliser, notamment au niveau de la station de Charpennes, du passage du Rhône et de la côte de Caluire. En rapport avec le nombre d'usagers concernés, ce projet serait le plus coûteux selon plusieurs participants, ce qui ne le rend pas prioritaire.
 - o Un contributeur souligne que le projet serait trop coûteux par rapport aux prévisions de croissance démographique du territoire. Le projet d'extension serait démesuré par rapport aux besoins du territoire et à la distance concernée. Le tramway serait à privilégier car moins coûteux et plus adapté.
- Le projet ne serait pas prioritaire par rapport à d'autres en raison de sa desserte par le C2 et un « système de bus en site propre déjà efficace et performant pour relier le nord de l'agglomération à Lyon ».
- Le projet d'extension en cours en direction des Hôpitaux Sud serait un projet suffisant pour la ligne B.
- Projets alternatifs proposés :
 - o Faire un tramway à la place.
 - o Fusionner les deux projets de la ligne B et de la ligne E, compte tenu de la proximité entre les deux lignes.
- Plusieurs projets pensés par les participants sont relatifs au tracé de la ligne C :
 - o La desserte la plus logique du Plateau nord et de Rillieux serait la prolongation de la ligne C depuis Caluire-et-Cuire et jusqu'à Rillieux, avec l'aménagement d'un grand parking dans le quartier Ostérode de Rillieux. Ce prolongement permettrait de desservir « le centre de Caluire, Sathonay et Rillieux en empruntant l'actuelle voie verte. Ces travaux seront plus rapides et moins coûteux qu'une ligne prolongée depuis Villeurbanne. »
 - o Selon un autre participant, les habitants de Caluire-et-Cuire et Rillieux sont plus reliés à la Croix-Rousse qu'à la place des Charpennes. Ainsi, il serait plus logique d'après ce participant de prolonger le métro C jusqu'à Rillieux.
 - o Il a été proposé de prolonger la ligne C jusqu'à Rillieux ou remplacer le C2 par un tramway, ce qui serait moins coûteux, et d'aménager un projet de tramway entre Charpennes et Rillieux vers la Rocade.
 - o Plusieurs participants se sont positionnés en faveur d'une prolongation et d'une réfection du Métro C pour une correspondance avec la ligne B.

Interrogations ou remarques :

- o De manière générale, le prolongement de la ligne B au Sud jusqu'aux Hôpitaux est apprécié par les participants.
- o Une question concerne la faible densité entre Caluire et Rillieux : « Le projet doit-il nécessairement aller aussi loin vers le Nord ? »
- o Quelques participants ont abordé le sujet de l'A450 : le projet pourrait être prolongé jusque-là afin de capter les automobilistes venant du Sud-Ouest.



LIGNE D

Parmi les 790 contributeurs à la consultation en ligne, **125 sont en faveur du projet d'extension de la ligne D, 83 se sont positionnés contre.**

Le projet d'extension de la ligne D permettrait notamment un désenclavement du Plateau de la Duchère mais semble toutefois jugé moins prioritaire que la ligne E. Parmi les contributeurs en faveur du projet, nombreux estiment qu'il serait utile s'il était plus ambitieux, c'est-à-dire que l'extension soit plus longue en termes de desserte.

►► Les contributeurs pour l'extension de la ligne D ont exprimé les arguments suivants pour justifier leur choix :

- Le projet de prolongement de la ligne D permettrait de **desservir un secteur majeur** de l'agglomération lyonnaise et un **plus grand nombre d'habitants** :
 - o La desserte du Nord-Ouest lyonnais, peu couvert par le maillage du réseau TCL.
 - o Le Plateau de la Duchère serait « désenclavé » grâce à ce projet.
 - o Le 9^e arrondissement de Lyon serait mieux desservi.
 - o Gare de Vaise, Vaise Industrie, La Duchère, Plateau de Sauvegarde, voire Ecully.
 - o Gorge de Loup et le secteur de la Sauvegarde seraient des sites plus accessibles aux transports en commun.
 - o Les Monts d'Or et de l'Ouest lyonnais de manière générale, tout comme les communes limitrophes du val de Saône et la vallée d'Azergue.
 - o Par ailleurs, le projet d'extension permettrait de mieux connecter aux transports en commun certains publics : étudiants et jeunes actifs, publics plus précaires notamment concernés par la ZFE dans la zone de la Duchère et qui n'auraient pas les moyens de respecter les nouvelles réglementations.
- Le projet d'extension du métro D **renforcerait l'offre de mobilité** :
 - o Le projet offrirait un meilleur service de transports collectifs, l'offre actuelle de bus étant jugée « insuffisante » et le tramway « trop long ». Le métro serait plus fiable que les bus.
 - o L'interconnexion avec le Nord-Ouest lyonnais serait favorisée.
 - o Le projet permettrait de répondre aux enjeux de saturation du Nord-Ouest en transports le matin. Les actuels bus en site propre auraient montré leurs limites : parcours engorgé, ligne 10E peu efficace.
- Il favoriserait **la limitation de l'utilisation de la voiture individuelle**, et par conséquent une réduction de la pollution et de l'émission de gaz à effet de serre :
 - o Le projet d'extension permettrait ainsi de libérer le quartier résidentiel dense de Vaise et la gare de Vaise d'une partie du trafic routier, diminuant les nuisances sonores et la pollution de l'air.

- Les axes routiers seraient désengorgés, notamment dans l'ouest, sur l'A6 et sur les bords du Rhône. On pourrait y observer une réduction du nombre de voitures.
- Le projet répondrait au défi de l'engorgement du secteur de l'entrée nord de Lyon.
- Il réduirait la place de la voiture sur la M6.
- Le trafic routier dans le 9^e arrondissement serait fluidifié.
- Dans le contexte de la mise en place de la ZFE, qui implique le 9^e arrondissement de Lyon, les secteurs d'Ecully et la Duchère, la desserte du Techlid, l'entrée dans le centre-ville de Lyon et la circulation difficile sous le tunnel de Fourvière, l'extension de la ligne D serait un projet en accord avec cette politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- Afin de favoriser le report modal de la voiture vers le métro, de nombreux participants ont évoqué la question des **parkings-relais** :

- Les parking-relais de Gorge de Loup et Gare de Vaise, actuellement saturés le matin. Le prolongement de la ligne D dans le couloir Nord-Ouest permettrait de reporter le trafic routier vers le métro. En construisant des parkings relais connectés aux nouvelles stations, il permettrait de capter des usagers habitant autour de ce couloir.
- Le terminus de la ligne D devra comprendre un parking-relais pour permettre aux habitants des Monts d'Or, de Champagne et Limonest de rejoindre Lyon en transports en communs.
- Il est suggéré de prolonger la ligne D jusqu'à Techlid d'y aménager un parc-relais afin de limiter le trafic routier.
- Un parking-relais pourrait également être créé au niveau du campus d'Ecully.
- Selon un contributeur, il serait intéressant d'implanter le terminus « au-delà de la voie M6 pour rabattre des voies de bus de l'ouest lyonnais et de prévoir un grand P+R au niveau de la M6. »

- L'argument du coût n'a été que peu mobilisé pour défendre le projet d'extension de la ligne D. Toutefois, selon un participant, cette extension serait « financièrement plus raisonnable que les autres projets qui semblent déraisonnables dans le contexte financier que l'on connaît ».

► De nombreux contributeurs ont formulé des **suggestions concernant le projet d'extension de la ligne D**. Ils seraient alors en faveur du projet si la desserte permise était élargie. Il faudrait que le projet d'extension soit plus ambitieux :

- Une personne a proposé un projet de tracé d'extension de la ligne D, qu'il juge la plus prioritaire à réaliser : « Au nord-ouest : Gare de Vaise -> la Duchère château d'eau -> la Sauvegarde -> Champagne le Grand Bois -> Techlid -> Porte de Lyon (parcs relais captant les voitures de l'A6). Au sud-est : gare de Vénissieux -> Corbas Berliet -> Saint Priest centre -> Mions (parc relais A46 sud). Toute la section sud-est serait en aérien. »
- Il a été suggéré à plusieurs reprises de prolonger la ligne D vers Le Perollier et l'autoroute A6.
- Plusieurs participants ont formulé le souhait de voir Techlid desservi par la ligne D, ainsi que Vaise Industrie.

- De nombreuses demandes ont été faites pour une desserte jusqu'à La Sauvagère, puis Ecully Grand Ouest et ensuite vers le campus de l'école Centrale.
- Un participant propose l'extension du métro D jusqu'à Oullins.
- Plusieurs contributeurs envisagent un prolongement plus grand qui longerait l'autoroute pour desservir Dardilly et Limonest.
- Dans le cas où le projet ne serait pas réalisé, un participant met en avant la nécessité de « transformer la ligne de bus C6 / C6E en ligne de tramway à forte fréquence de passage. »
- Enfin, parallèlement au projet d'extension de la ligne D, il faudrait également améliorer l'offre actuelle, notamment en nombre de rames, car des stations comme Bellecour, Saxe, Grange Blanche seraient saturées.

►► **Les 83 contributeurs qui se sont exprimés contre le projet d'extension de la ligne D** ont proposé plusieurs arguments pour justifier leur position :

- **La ligne D serait déjà saturée** ; ajouter des stations risquerait de renforcer cette saturation.
- L'offre de transports (hors heures de pointe) serait suffisante dans le corridor du projet :
 - o Il existerait un risque de doublon avec « la ligne Centre-Ouest » opérationnelle avant, et permettant une desserte fine du quartier.
 - o La Duchère serait déjà desservie par des bus avec tunnels réservés : C6, C14, 21, 61, 66, 89. Le trajet Porte de Lyon – Gare de Vaise serait déjà assez rapide. L'argument de la desserte existante en bus de la Gare de Vaise a été mentionné à de nombreuses reprises.
 - o Cette extension concernerait un **secteur très localisé**, ce qui ne permettrait pas de résoudre les problèmes d'offre de mobilité à l'échelle de la métropole.
- **La question du coût et de la rentabilité** du projet a été soulevée : le nombre de voyageurs concernés ne serait pas assez important pour justifier le coût du projet, et la réduction de la circulation automobile par rapport à l'investissement serait également insuffisante.
- Un participant s'est interrogé sur la **faisabilité technique du projet** : les contraintes techniques telles que l'altitude serait un frein à la réalisation de cette extension.
- Le risque lié à **l'étalement urbain** a été évoqué.
- Enfin, l'intérêt même de ce projet a été remis en question. La ligne D ne serait pas prioritaire par rapport à d'autres secteurs.



►► **Plusieurs alternatives ont été proposées au projet d'extension de la ligne D :**

- Créer un pont et un tunnel, ainsi qu'une voie express réservés aux bus. Ces aménagements réduiraient l'intérêt et la priorité du prolongement de la ligne D.
- Privilégier des rames plus longues et une amélioration des infrastructures existantes.
- « Un prolongement plus court vers le quartier de l'industrie, pourrait avoir plus d'intérêt en limitant les coûts tout en desservant un quartier à l'écart du réseau ».
- Il pourrait être également « Plus intéressant pour la Duchère et pour le 9^e de transformer le C6 en tramway reliant ainsi cet arrondissement au centre-ville de Lyon en passant par le Tunnel de la Croix-Rousse. »

►► **Questionnements et remarques complémentaires :**

- Envisager la desserte des Monts d'Or dans le cas où la demande serait suffisamment forte dans ce secteur.
- La sécurité de la ligne D et de la Gare de Vaise.



LIGNE E

La création de la ligne E est le projet qui a suscité le plus de réactions sur la plateforme numérique, avec 589 contributions (570 pour et 19 contre). De manière générale, ce projet est considéré comme « urgent », « crucial », « indispensable », « nécessaire », « prioritaire ».

► Les principaux arguments en faveur du projet.

- **Mieux desservir et désenclaver l'ouest lyonnais** (5^e arrondissement, Tassin-la-Demi-Lune, Alaï, Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville, Ménival, Craponne, Brignais), actuellement trop peu desservi par les transports en commun.
- **Accéder plus rapidement** à certains secteurs : Ménival, Tassin, Alaï.
- Rétablir **l'équité avec les autres arrondissements de Lyon** qui sont eux desservis par le métro, et doter l'ouest d'une offre de transports en commun « correctement proportionnée à sa population ». Ce projet est nécessaire pour répondre au défi de la démographie croissante de l'ouest lyonnais.
- **Faciliter l'accès à l'ouest**, important réservoir d'entreprises comme les entreprises de biotechnologie.
- **Faciliter l'accès au centre-ville**, notamment aux personnes ne disposant pas de véhicule et aux travailleurs.
- **Améliorer l'offre de services de transports en commun** dans l'agglomération lyonnaise, et l'ouest notamment :
 - Gain de temps, de confort et d'accessibilité.
 - Soulager la surcharge d'usagers sur les transports en commun existants (bus, métro B et D).
 - Proposer davantage de pistes cyclables. En termes d'intermodalité, le réseau de gares de l'ouest lyonnais pourrait être remis en service et créer une connexion avec la ligne E.
 - Offrir un cadencement modulable en fonction des pics de trafic.
 - Fluidifier la circulation routière et réduire l'usage de la voiture individuelle, ce qui aurait un impact positif en termes de pollution atmosphérique, sonore (par exemple autour de l'A450 et des secteurs Francheville/Tassin/Sainte-Foy/5^e arrondissement), et visuelle. Cela permettrait de développer les commerces, restaurants et bars sur certains axes subissant actuellement une circulation routière trop importante.
 - Offrir une alternative aux salariés travaillant dans Lyon ou à l'ouest.
 - Développer l'usage et la sécurisation des modes actifs (vélo, marche).
- La création de la ligne E limiterait l'engorgement de plusieurs secteurs et axes routiers :
 - Le tunnel de Fourvière, cité à de multiples reprises
 - La montée de Choulans
 - Le 5^e arrondissement de Lyon et Tassin-la-Demi-Lune
 - Les carrefours des Battières, Ménival-Sainte-Anne et Demi-lune Vauboin
 - Point du Jour
 - Le secteur de l'Horloge
 - L'axe Saint-Just-Tassin-Marcy l'Etoile.

○ L'axe Tassin-Francheville-Craponne

Pour favoriser le report modal et limiter l'utilisation de la voiture, la création de parkings-relais est indispensable selon de nombreux participants, à Alaï, Craponne (terminus de la ligne) et aux gares TTOL.

- Le sujet de **la concertation tenue en 2019** autour du projet de création de la ligne E a été évoqué pour défendre la réalisation du projet :
 - Il faudrait concrétiser ce projet déjà lancé, concerté (concertation faite en 2019), et pour lequel les lyonnais « se sont largement mobilisés et exprimés pour ».
 - Le fait que les études, ainsi que des carottages, aient été réalisés serait un argument pour poursuivre le projet de création de la ligne E.
- **Le nombre de personnes transportées** serait plus important que l'offre proposée par le téléphérique. Une forte fréquentation serait envisagée. En prenant en compte le projet de Part-Dieu à Tassin, la ligne E serait « le projet de métro avec le meilleur ratio rendement/coût ».
- **Le coût de la ligne** serait inférieur à celui de l'extension de la ligne B pour une fréquentation plus importante.

►► **Des suggestions ont été formulées**, comme le prolongement du projet jusqu'à Craponne, l'abandon du projet de téléphérique dans l'ouest lyonnais, et autour du tracé :

- « Un métro jusque Craponne pourrait aisément être étendu à l'avenir dans plusieurs directions que ce soit vers La tour de Salvany, Brignais ou même Vaugneray. »
- « Il serait possible de relier ce métro jusqu'à la Porte des Alpes. »
- « Pourquoi pas envisager un prolongement plus tard vers les Hôpitaux Est et terminus à Vaulx-en-Velin ? »
- « Compléter cette nouvelle offre par des lignes express depuis les territoires adjacents jusqu'au métro. »
- « La ligne E devrait partir du centre de Brignais et terminer à la Garde Limonest, en faisant le trajet de la D342, desservant un côté de Sainte Foy, Francheville le Bas, Étoile d'Alaï à Tassin, Ecully, Dardilly et terminus à Limonest. »
- « À très long terme on peut identifier un prolongement vers l'est vers des quartiers non desservis par des transports lourds (par exemple Ferrandière / Maison Neuve / Grand Clément et une correspondance T6 / T3) ce qui en ferait un projet métropolitain très complet et cohérent. »
- « L'idéal serait qu'elle relie la fin de Craponne (Grézieu la Varenne) aux hôpitaux Est en passant par Menival, Point du jour, la Favorite, St-Irénée, Bellecour, Guillotière, Part-Dieu, Lacassagne/Dauphiné, Montchat, HFME. »
- « La création de centres périphériques urbains, autour des arrêts de métro, permettrait de créer des micro-centralités atténuant encore le besoin d'utilisation de la voiture pour des petits trajets. »
- « Je suis pour un métro E qui aille de Beaunant à la Part-Dieu, avec la création d'un parc-relais à Beaunant réduisant les véhicules individuels en transit pour le Point du Jour, Sainte-Foy ou Oullins vers les centres-villes (en particulier vers la Part-Dieu et Lyon 3e-6e, avec un terminus des bus de l'ouest lyonnais (lignes renforcées). »

►► Les contributeurs défavorables au projet de création de la ligne E utilisent les arguments suivants :

- Le projet pourrait favoriser l'Ouest lyonnais **au détriment de l'Est** qui connaît un fort développement démographique.
- Bellecour et Part-Dieu sont des zones déjà très denses, en semaine comme le week-end. La création de la ligne E risquerait de contribuer à l'augmentation de la fréquentation de ces secteurs.
- Le **coût du projet** a été mentionné plusieurs fois, ainsi que la **faisabilité technique de la ligne** :
 - Sans la variante de prolongement jusqu'à Part-Dieu, le nombre de voyageurs supplémentaires serait trop faible par rapport au coût du projet.
 - Ligne chère et compliquée à mettre en place.
 - L'ajout d'une ligne à Bellecour serait une opération complexe.
 - La topographie du secteur ouest (« vallonné et sinueux ») rendrait les travaux de construction très coûteux.
- **Améliorer le TTOL**, solution « moins onéreuse et bien plus rapide que le creusement d'un nouveau métro E, pour un résultat équivalent (voir meilleur car desserte jusqu'à Brignais). »
- Plutôt qu'un métro entrant directement dans Lyon « en étoile », il faudrait envisager **des « dessertes circulaires sur le sud et l'est »**. Selon un participant, les budgets considérables prévus pour les projets relatifs au réseau métro pourraient être orientés vers « la création des RER à la lyonnaise qui permettraient de faire des lignes en étoile vers Lyon sans pour autant créer d'infrastructures aussi inégalitaires selon la richesse des populations desservies. »
- Une **ligne de tramway** serait « moins chère et plus rapide à installer ».

Autres remarques relatives au projet d'aménagement du réseau métro et aux transports en commun lyonnais issues de la plateforme

Plusieurs propositions ou remarques relatives au projet d'aménagement du réseau métro ou de manière plus générale aux transports collectifs dans l'agglomération lyonnaise ont été formulées dans le cadre de la consultation en ligne.

- Rénover et améliorer le réseau existant :
 - o Amélioration du confort
 - o Augmentation de la fréquence et de la capacité
- Des réflexions concernent l'intermodalité, l'offre de transports et le développement de modes actifs pour se déplacer :
 - o Mieux aménager les pistes cyclables Est-Ouest.
 - o Rénovation de la piste cyclable le long du tramway T3, celle le long du canal de Jonage pourrait être renforcée.
 - o Au sud, les axes cyclables du côté de Chassieu et Bron – 7 Chemins pourrait être développés.
 - o Le plan des Voies Lyonnaises est cité comme un bon exemple permettant de privilégier le vélo.
 - o Le réseau de tramway pourrait être développé.
 - o Les projets de métro devraient être accompagnés d'une réorganisation des lignes de bus pour atteindre les arrêts de tramway et de métro.
 - o Une solution de contournement de Lyon en transports en commun à l'image du tramway parisien pourrait être pensée.
- Pour les défenseurs d'un ou de plusieurs projets, le métro est perçu comme un **moyen de transport fiable, écologique, et rapide**, permettant de répondre à plusieurs défis métropolitains comme la croissance démographique ou la forte utilisation de la voiture individuelle.
- Des points d'attention ont été soulevés :
 - o La nécessité de limiter l'étalement urbain, et l'augmentation des prix de l'immobilier à Lyon par manque de métro dans les territoires voisins.
 - o Le risque de surcharge des lignes existantes en cas de prolongement : il faudrait « créer de nouvelles lignes de métro pour répartir les usagers sur différentes lignes ».

Plusieurs questions ont été posées :

- o La faisabilité technique pour la réalisation de portions aériennes.
- o L'étude de « la mise en place d'unité multiple (train long) avec un agrandissement des stations, voire la mise en souterrain de certains secteurs dans le but d'optimiser l'exploitation des différentes lignes ».
- o L'absence de projet sur la ligne C.
- o La création d'une ligne F sur le tracé Saint-Fons/Montchat/7 chemins.



A



D

B

ENSEIGNEMENTS DE LA PHASE 2

Pour la phase 2 de la consultation, il était possible de participer en ligne de 2 façons :

- Soit en répondant à un questionnaire :



- o 1. Quels sont, selon vous, les critères clés à prendre en compte pour comparer les 4 projets de métro ? Argumentez en quelques mots.
- o 2. Quels projets apparaissent prioritaires au regard de ces critères ? Argumentez en quelques mots.

- Soit en répondant au **Tableau d'analyse multicritères** .

- Les contributions ont permis de dégager des éléments permettant de comparer les différents projets et les prioriser au regard de leur intérêt métropolitain.

450 personnes ont participé à la phase 2 de la consultation numérique.



E



SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS DU QUESTIONNAIRE

Quels sont, selon vous, les critères clés à prendre en compte pour comparer les 4 projets de métro ? Argumentez en quelques mots.

Une très grande majorité des 450 contributeurs a évoqué plusieurs critères clés à prendre en compte. Le tableau ci-dessous recense le nombre de fois où un critère a été mentionné.

Critère clé à prendre en compte	Occurrence
Offre de transport existante	194
Réduction du trafic automobile et report modal	138
Capacité du projet à désenclaver les territoires et favoriser l'équilibre métropolitain	108
Impact environnemental et/ou sociétal	102
Fréquentation des projets	101
Cout des projets	76
Population concernée	70
Autres	145

Au regard de ces critères, plusieurs éléments se distinguent pour prioriser les projets de métro.

► Critère « Offre de transport existante » (194 réponses)

Le critère « offre de transport existante » rassemble les participations des contributeurs autour des sujets comme la desserte existante d'un territoire, les moyens de transports déjà proposés, l'état actuel du trafic routier, l'engorgement de l'offre de transport, etc.

D'après plusieurs réponses, il s'agirait **d'évaluer si le réseau de transport existant est suffisant ou non**, afin de déterminer l'opportunité de réaliser un projet. Dans le cas d'une zone déjà bien desservie par les transports en commun et les infrastructures routières, le projet ne serait pas prioritaire. Le territoire à privilégier devrait donc être un territoire actuellement « mal desservi ». Certains participants mentionnent par exemple un risque de « doublon » avec un tramway.

L'état actuel de l'offre de transport existante (transports en commun et trafic routier) sur le secteur concerné (fréquence, engorgement, difficultés potentielles, etc.) a également été identifié comme critère de priorisation par les contributeurs. Au-delà de l'offre existante, il s'agit de connaître son fonctionnement et ses éventuelles faiblesses.

Ainsi, en réponse à ces deux éléments, certains contributeurs ont évoqué comme critère la **capacité du projet à améliorer la performance du réseau de transport**. L'analyse par critère des 4 projets devrait permettre selon eux d'identifier quel projet pourrait engendrer une amélioration du réseau et des conditions de transports.

►► Critère « Réduction du trafic automobile et report modal » (138 réponses)

Le critère « réduction du trafic automobile et report modal » rassemble la capacité du projet à proposer une alternative au véhicule individuel, à fluidifier le trafic routier.

Limiter l'usage de la voiture individuelle est plébiscité par les contributeurs. Il s'agit de la capacité du projet à proposer une alternative au véhicule en favorisant le report vers les transports en commun. Les contributeurs souhaitent que le projet permette de « diminuer la part modale de la voiture individuelle ». Cela pourrait permettre notamment une limitation de la pollution et une amélioration de la qualité de l'air.

La limitation de l'usage de la voiture individuelle a été mentionnée par ailleurs avec l'objectif d'un désengorgement des axes routiers. La priorisation devrait mettre en avant la capacité des projets à fluidifier la circulation routière.

Plus précisément, le désengorgement de l'Ouest lyonnais a été mentionné à de nombreuses reprises par les contributeurs comme un critère de priorisation.

►► Critère « Capacité du projet à désenclaver les territoires et favoriser l'équilibre métropolitain » (108 réponses)

Les contributeurs ont évoqué la capacité du projet à permettre un équilibre en termes d'offre de transports entre les différents secteurs de la Métropole. Le projet à prioriser devrait permettre de réduire les inégalités territoriales à l'échelle de la Métropole, en instaurant un équilibre en termes d'offres de transport entre les différentes zones métropolitaines, notamment le Nord, le Sud, l'Est, l'Ouest. Il faudrait donc privilégier les territoires moins dotés par une desserte en transport en commun. Il est à noter que cet argument a souvent été utilisé pour défendre une zone en particulier (l'ouest lyonnais).

Ensuite, les contributeurs ont également mentionné la capacité du projet à « désenclaver » un secteur, c'est-à-dire à créer une offre de transport en commun sur un territoire actuellement moins bien desservi. Il est par exemple mentionné comme élément à prendre en compte la desserte de « zones périphériques de la métropole » à ce jour pas desservies.

Le choix du critère « Capacité du projet à désenclaver les territoires et favoriser l'équilibre métropolitain » a également été l'occasion pour de nombreux contributeurs de rappeler qu'ils estimaient l'Ouest lyonnais moins bien desservi que les autres secteurs de la métropole.

►► Critère « Impact environnemental et/ou sociétal du projet » (102 réponses)

Ce critère concerne le bilan carbone des infrastructures, la réduction de la pollution, l'impact environnemental de la construction, le développement économique ou urbain des territoires concernés, etc.

102 contributeurs ont mis en avant comme critère, le potentiel impact environnemental ou sociétal du projet sur son territoire. Il s'agit là de protéger l'environnement (impact de la construction sur l'environnement, limitation de la pollution, amélioration de la qualité de l'air, etc.) ou de voir en quoi le projet pourrait avoir un impact positif sur le développement économique ou urbain du territoire (densification urbaine, aménagements, implantation d'entreprises, égalité sociale etc.). A ce titre, « l'impact écologique et sociétal » est apparu plusieurs fois comme un critère de priorisation. La participation d'un contributeur résume cela : il faudrait « prendre en compte les critères environnementaux, de développement de territoire ».

►► Critère « Fréquentation des projets » (101 réponses)

Le critère « fréquentation des projets » concerne le nombre de voyageurs prévisionnels, le nombre de trajets effectués par jour, etc.

L'objectif pour les contributeurs est de prioriser les projets en fonction de la fréquentation attendue.

►► Critère « population concernée » (70 réponses)

Le critère « population concernée » est relatif à la densité de population dans le territoire concerné par les projets, à la croissance démographique des territoires, et au profil des habitants (catégorie active, etc.).

La densité de population et le nombre d'habitants concernés constitueraient donc un critère efficace selon les contributeurs car il serait gage d'utilité pour un projet. Plusieurs contributeurs ont mentionné « la **croissance démographique** » dans le secteur concerné. L'enjeu est de desservir les territoires concernés par une augmentation rapide de leur population. Il convient selon ces contributeurs de « choisir le projet qui concernera le plus grand nombre d'habitants ».

Il est également nécessaire de prendre en compte la catégorie de la population desservie : actifs, retraités, étudiants, etc., ainsi que les pôles desservis (pôles d'emplois, pôles d'habitations, pôles universitaires, etc.).

►► Critère « coût du projet » (76 réponses) :

Plusieurs méthodes de calcul ont été proposées par les contributeurs pour évaluer le coût du projet, notamment le **rapport coût/nombre d'usagers concernés** : l'élément à prendre en compte est le coût au regard du nombre de voyageurs.

Les contributeurs mentionnent par exemple le « ratio coût/nombre d'usagers », le « rapport coût/nombre de voyageurs/nombre de kilomètres », le « rapport coût/nombre de gens », le « ratio nombre de voyageurs par jour sur coût du projet », le « prix de l'investissement par rapport à l'utilisation : l'efficacité d'investissement », « le coût prévisionnel de la personne transportée » ou le « rapport fréquentation/coût ».

A contrario, deux contributeurs ont évoqué que le coût ne devrait pas être considéré comme un critère de priorisation : « ce sont tous des projets coûteux, et le coût est finalement peu important vis-à-vis des enjeux sur le long terme », « les critères de coûts, rentabilité ne paraissent pas essentiels. »

►► D'autres critères ont été mentionnés par les participants (145 réponses)

Temps de trajet actuel et capacité du projet à réduire ce temps et à faciliter les déplacements

Le temps de trajet actuel (pour rejoindre Lyon) et la capacité du projet de développement du réseau métro à diminuer ce temps sont des éléments à prendre en compte par les contributeurs afin de prioriser les projets. Les contributeurs ont évoqué « le temps de trajet », « le temps de trajet pour rentrer dans Lyon », « le gain de temps », « le temps de déplacement gagné par rapport au même trajet en voiture ou en TC actuellement », la « réduction des temps de trajet pour les usagers de transport en commun et les personnes obligées de prendre leur véhicule personnel ». De manière générale, « le gain de temps et de fiabilité pour les utilisateurs » pourrait être un critère de priorisation.

Capacité du projet à proposer des solutions intermodales (au niveau des terminus par exemple) et des solutions de connexion avec le réseau existant

Selon les contributeurs, un critère de priorisation pourrait être la création permise par le projet de solutions intermodales et d'interconnexion avec d'autres modalités de transport. Le projet devrait permettre de créer des parc-relais ou d'utiliser un vélo en amont du trajet en métro, et devrait être relié au réseau de transport en commun existant (tramway, lignes de métro, bus, etc.) afin de favoriser l'intermodalité et le renforcement du maillage existant.

Volonté des habitants ou des élus locaux de voir le projet se réaliser dans le secteur concerné

Quelques contributeurs mettent en avant la nécessité d'une adhésion à une échelle locale. Cela pourrait constituer un critère de comparaison des différents projets. Ils mentionnent par exemple l'importance de « l'adhésion des quartiers/communes impactés pour rallier la population derrière les projets », « l'avis des consommateurs ».

L'existence d'une précédente concertation pourrait constituer un critère de priorisation.

Topographie et voirie du secteur concerné

De manière minoritaire, « le relief et la voirie du secteur concerné » ont été proposés comme critère de comparaison. Cela peut par exemple être « le relief et la capacité de faire du transport en surface ».

Existence de potentialités d'alternatives au projet

Pour certains, l'existence d'alternatives au projet de métro pourrait constituer un critère de priorisation. En effet, un projet ne serait pas forcément prioritaire si des alternatives en termes d'offre de transport en commun pouvaient être envisagées : « Quelles alternatives raisonnables existent pour les trois projets qui ne seront pas choisis ? Pistes cyclables, bus, tram, tram-train, TER ? »

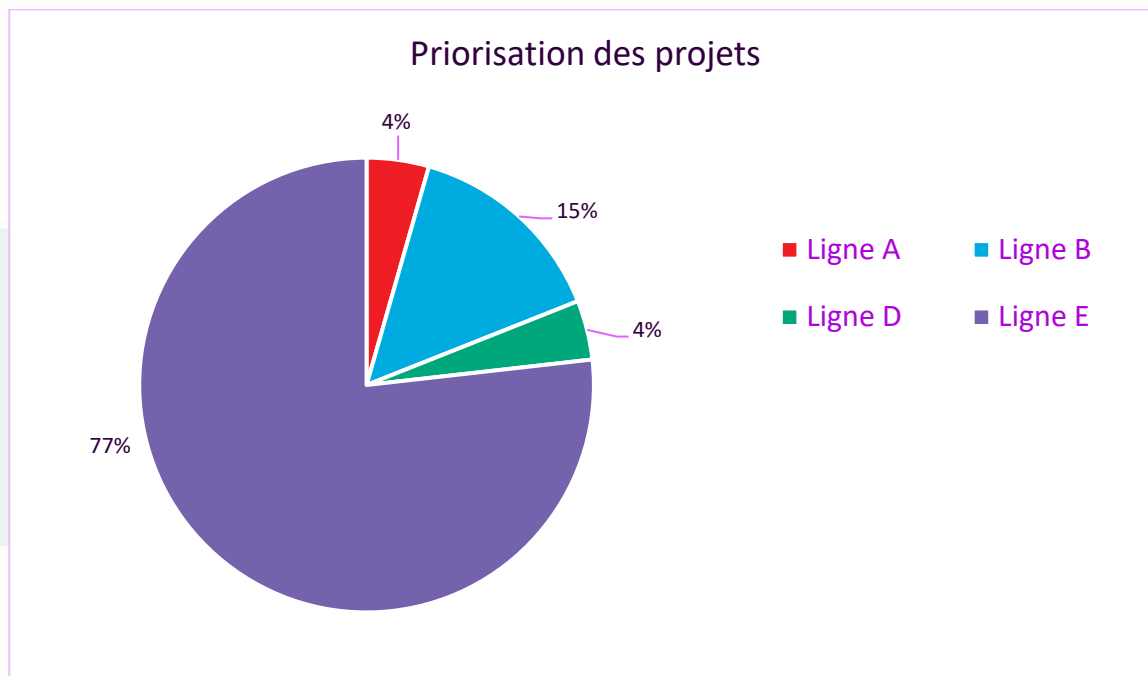
La faisabilité technique

La faisabilité technique ainsi que l'existence d'études de faisabilité déjà réalisées sont des éléments mentionnés à plusieurs reprises par les contributeurs.

Délai de réalisation du projet

Enfin, le « délai de réalisation » a été évoqué comme critère. Il s'agirait de prendre en compte l'urgence de réalisation du projet ainsi que le temps de mise en œuvre.

Quels projets apparaissent prioritaires au regard de ces critères ? Argumentez en quelques mots.



Certains contributeurs ont priorisé plusieurs projets (ligne B et E dans la majorité des cas), ce qui donne un total de 474 priorisations pour 450 contributeurs.

La ligne E apparaît très largement prioritaire selon les contributeurs (priorisée 365 fois, soit 77% des choix exprimés), au regard des critères proposés.

La ligne B a été priorisée 68 fois (15% des choix exprimés).

Les lignes A et D seraient les moins importantes au regard des critères de comparaison mentionnés par les participants (priorisées 21 et 20 fois chacune, soit 4% des choix exprimés).

Les participants se sont saisis de l'outil participatif pour mettre en avant le projet de création de la ligne E.

Des suggestions et des projets ont été défendus, sans utiliser les critères précédemment évoqués.



A



►► Ligne E (classée prioritaire 365 fois soit 77% des choix exprimés)

En prenant en compte les critères clés mentionnés, la ligne E a été citée comme prioritaire 365 fois : manque actuel d'offre de transports en commun, état actuel du trafic routier, population concernée, ratio coût/nombre d'utilisateurs, potentiel de report modal, etc.

Il est à noter que plusieurs contributeurs ont défendu le projet de création de la ligne E comme alternative au projet de téléphérique.

►► Ligne B (classée prioritaire 68 fois soit 15% des choix exprimés)

Dans une moindre mesure par rapport au projet de création de la ligne E, le projet d'extension de la ligne B a également été défendu par les participants. La ligne B a été mise en avant au regard des mêmes critères de comparaison que la ligne E : état actuel du trafic routier, développement du territoire, égalité territoriale, nombre d'utilisateurs concernés, etc.

►► Ligne D (classée prioritaire 20 fois soit 4% des choix exprimés)

Ceux qui considèrent la ligne D prioritaire, mettent en avant l'état de l'offre de transport actuelle et la nécessité de desservir un secteur.

Le projet d'extension de la ligne D est également présenté par quelques contributeurs comme un complément à la création de la ligne E.

►► Ligne A (classée prioritaire 21 fois soit 4% des choix)

Pour ceux qui ont priorisé la ligne A, ses avantages sont de mieux desservir l'Est lyonnais, riche en équipements, et de réduire la part modale de la voiture. L'extension de la ligne A permettrait « aux gens qui habitent loin de lâcher leur voiture plus facilement en arrivant dans l'agglomération ». On note également comme argument, « la saturation du tram aux horaires de pointe et le développement de l'Est lyonnais ».

Certains contributeurs ont privilégié la ligne A parallèlement à la priorisation de la ligne E. ►►

D'autres estiment que la ligne A ne serait pas prioritaire du fait de lignes de transport en commun existantes comme le tramway T3.

E





SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS DU FORMULAIRE D'ANALYSE MULTICRITÈRE

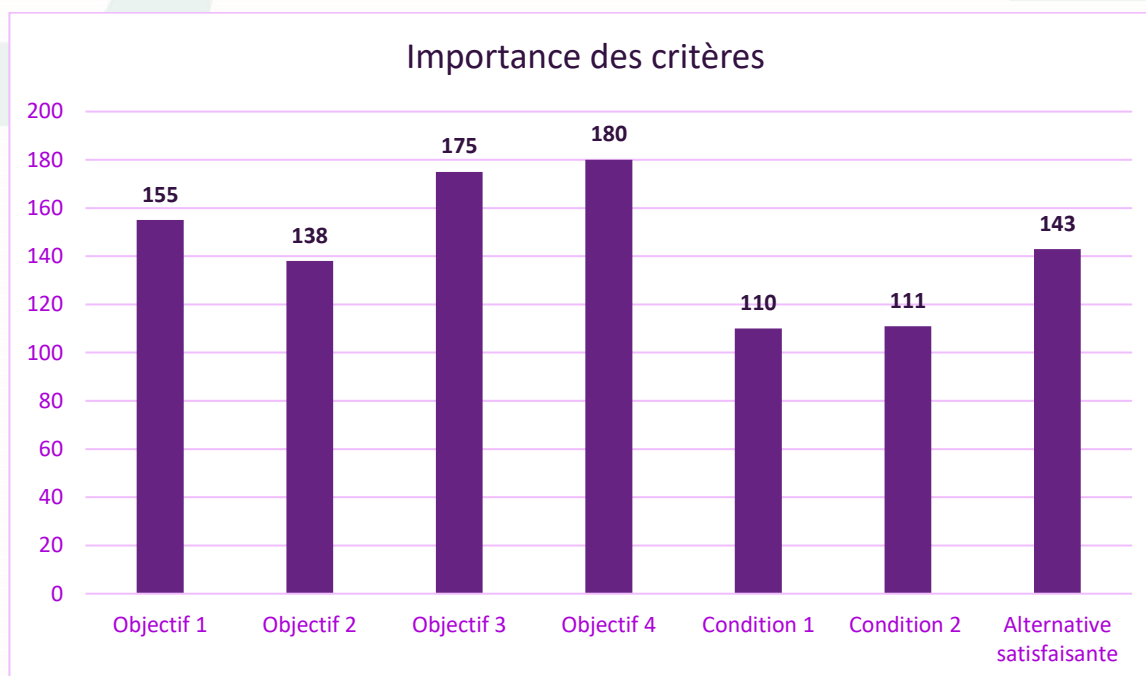
64 contributeurs ont rempli ce formulaire, dont la synthèse donne les résultats suivants :

Objectifs/conditions	Ce critère est-il important (3 points), important (2 points), secondaire (1 point), négligeable (0 point) ?	La ou les projets qui apparaissent prioritaires selon moi au regard de chaque objectif	Les grandes raisons qui ont guidé mon choix
Objectif 1 : Permettre un développement et un renouvellement urbains des territoires	Total de points obtenu : 155	Métro E	Désenclavement de l'Ouest lyonnais, amélioration de l'offre de transports en commun dans ce secteur, son développement urbain, fluidification du trafic routier.
Objectif 2 : Permettre la cohésion entre les territoires à différentes échelles et renforcer la cohérence des politiques de mobilité	Total de points obtenu : 138	Métro E	Accès à l'Ouest lyonnais pour ses habitants, équilibre entre les territoires métropolitains en termes d'offre de mobilité et lutte contre la congestion automobile de l'Ouest.
Objectif 3 : Garantir la performance des transports collectifs pour encourager un report modal	Total de points obtenu : 175	Métro E	Manque de transports collectifs et forte congestion automobile dans le corridor de la ligne E. Métro perçu comme la meilleure solution de transport pour encourager un report modal dans ce secteur.
Objectif 4 : Améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique	Total de points obtenu : 180	Métro E	Réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, fluidification du trafic routier, lutte contre la pollution, absence d'impact visuel sur le paysage.
Condition 1 : Faisabilité technique des projets	Total de points obtenu : 110	Métro E	Une faisabilité technique déjà évaluée, un projet indispensable malgré de potentielles difficultés.
Condition 2 : Viabilité financière à court, moyen et long termes du système de mobilité	Total de points obtenu : 111	Métro E	La rentabilité du projet de ligne E est l'élément principal mis en avant.
Alternative satisfaisante pour répondre aux besoins des territoires	Total de points obtenu : 143	Métro E	Une offre existante insuffisante, projets alternatifs de transports insuffisants, métro perçu comme la solution la plus efficace.
Au regard des critères ci-dessus à quel classement des projets arrivez-vous ?		Classement moyen : 1. Métro E 2. Métro B 3. Métro D 4. Métro A	Priorisation du métro E : manque d'une alternative satisfaisante, désengorgement du secteur, lutte contre la congestion automobile, équilibre de l'offre de mobilité entre les différents territoires, rapport fréquentation/coût, etc.



Importance des critères à prendre en compte

Objectifs/conditions
Objectif 1 : Permettre un développement et un renouvellement urbains des territoires
Objectif 2 : Permettre la cohésion entre les territoires à différentes échelles et renforcer la cohérence des politiques de mobilité
Objectif 3 : Garantir la performance des transports collectifs pour encourager un report modal
Objectif 4 : Améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique
Condition 1 : Faisabilité technique des projets
Condition 2 : Viabilité financière à court, moyen et long termes du système de mobilité
Alternative satisfaisante pour répondre aux besoins des territoires



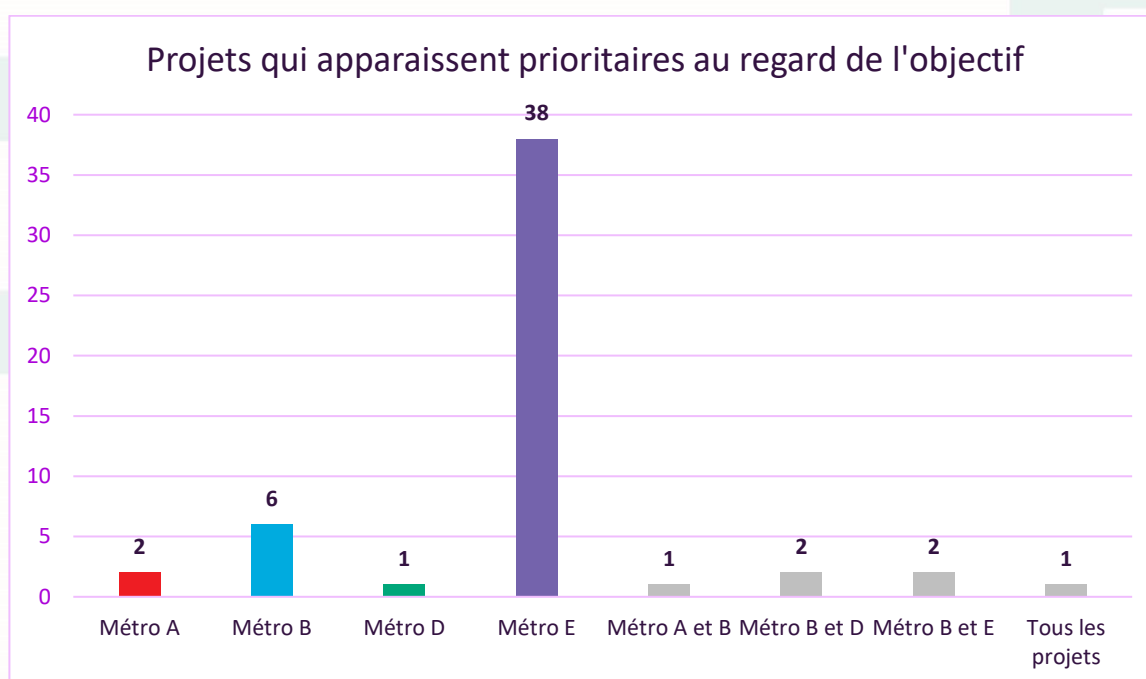
L'objectif 4 « Améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique », suivi de l'objectif 3 « Garantir la performance des transports collectifs pour encourager un report modal » apparaissent comme les éléments à privilégier pour prioriser les projets de métro selon les contributeurs.

Puis, l'objectif 1 « Permettre un développement et un renouvellement urbains des territoires » a été priorisé de manière plus secondaire, suivi de l'existence d'une « alternative satisfaisante pour répondre aux besoins des territoires et de l'objectif 2 « permettre la cohésion entre les territoires à différentes échelles et renforcer la cohérence des politiques de mobilité ».

Enfin, les conditions « faisabilité technique des projets » et « viabilité financière à court, moyen et long termes du système de mobilité » apparaissent un peu moins importants pour les participants.

Il est à noter que tous les critères semblent très importants ou importants pour les contributeurs, puisqu'il y n'y a pas de différence notable dans le nombre de points total obtenus.

► Objectif 1 : Permettre un développement et un renouvellement urbains durables des territoires



Selon une très grande majorité de contributeurs (38), le projet qui apparaît prioritaire au regard de l'objectif 1, « Permettre un développement et un renouvellement durables des territoires », est le projet de création de la ligne E. Vient ensuite loin derrière, le métro B avec seulement 6 personnes qui le considèrent comme le projet le plus prioritaire.

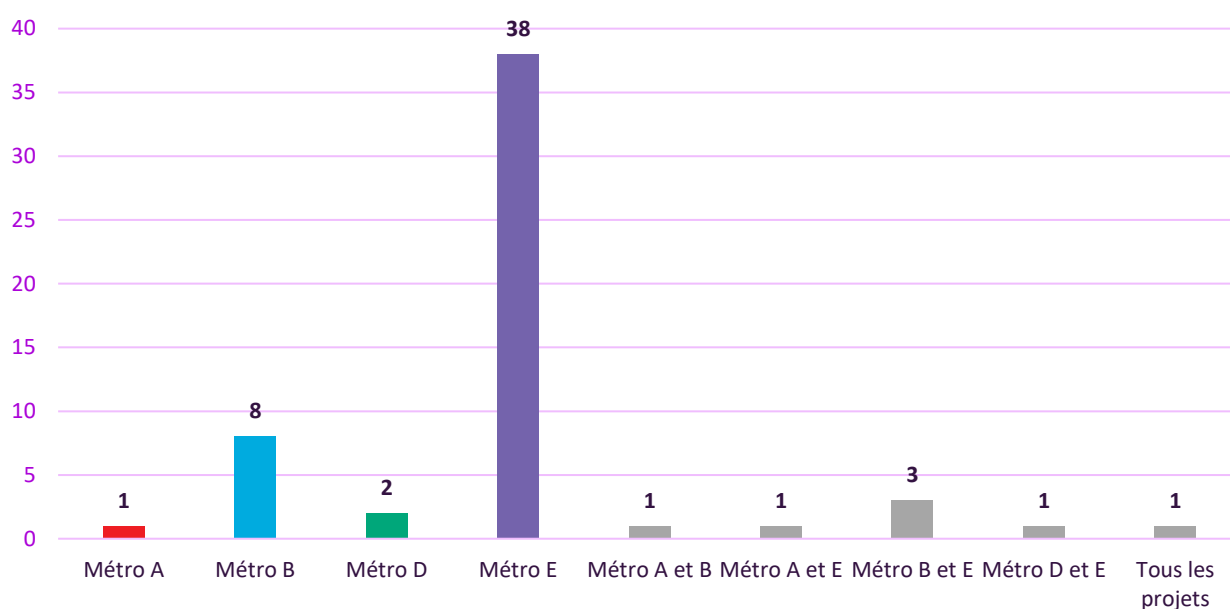
Les principales raisons de priorisation du métro E sont le désenclavement de l'Ouest Lyonnais, l'amélioration de l'offre de transports en commun dans ce secteur, son développement urbain, la fluidification du trafic routier.

Les principales raisons du choix de priorisation du métro B sont le désenclavement du secteur et le développement du territoire.



►► **Objectif 2 : Développer la cohésion entre les territoires à différentes échelles et renforcer la cohérence des politiques de mobilité**

Projets qui apparaissent prioritaires au regard de l'objectif 2



Dans le cadre de l'objectif 2, « Développer la cohésion entre les territoires à différentes échelles et renforcer la cohérence des politiques de mobilité », le projet de métro E apparaît très largement prioritaire pour les contributeurs (38 priorisations).

Les principales raisons du choix de priorisation de la ligne E sont l'accès à l'Ouest Lyonnais pour ses habitants, l'équilibre entre les territoires métropolitains en termes d'offre de mobilité et la lutte contre la congestion automobile de l'Ouest.

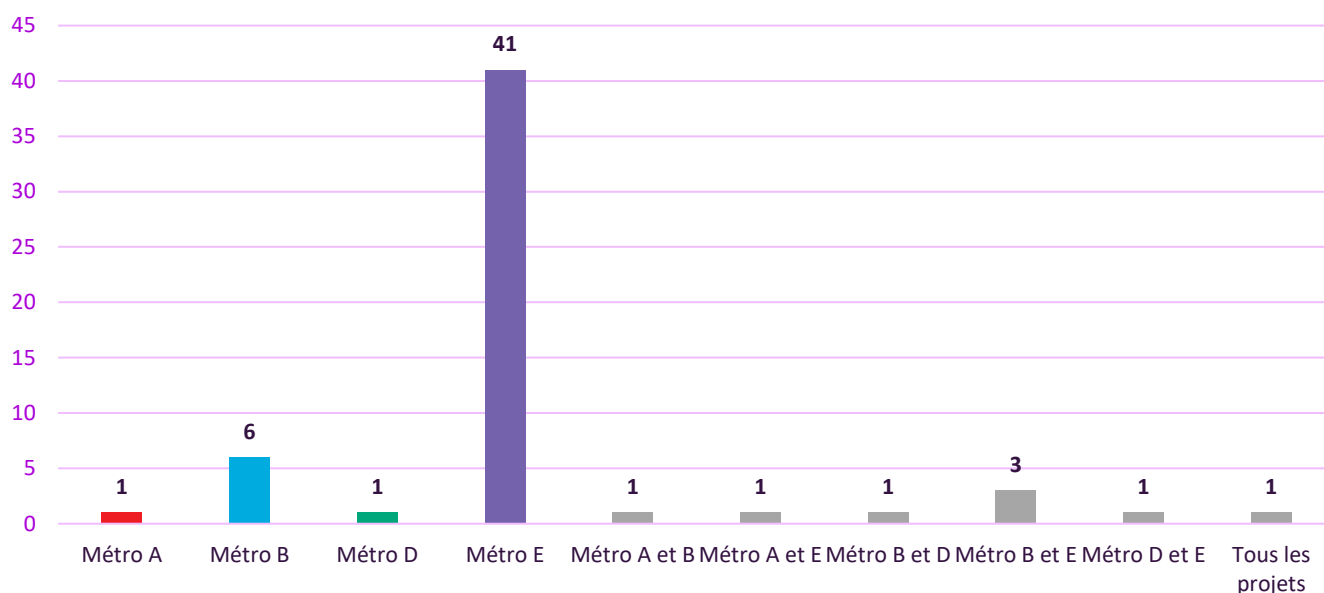
La priorisation de l'extension de la ligne B a eu pour principale raison l'amélioration de la desserte de ce secteur.





►► **Objectif 3 : Garantir la performance des transports collectifs pour encourager un report modal**

Projets qui apparaissent prioritaires au regard de l'objectif 3



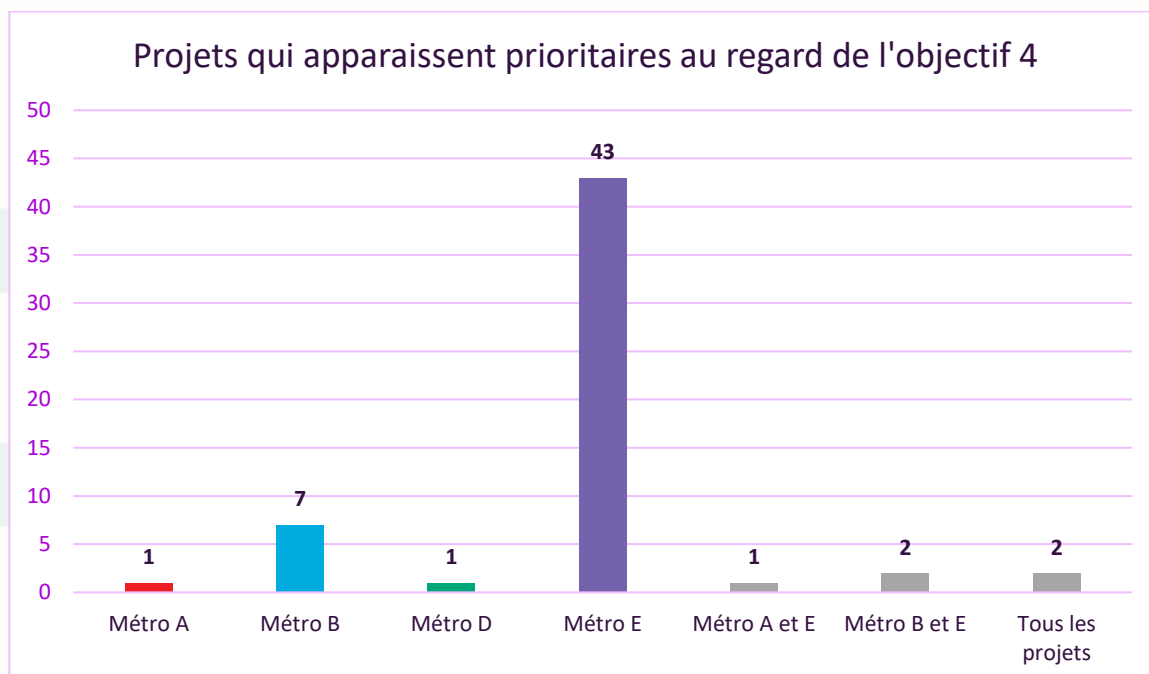
Dans le cadre de l'objectif 3, « Garantir la performance des transports collectifs pour encourager un report modal », le projet de création de ligne E apparaît prioritaire par 41 contributeurs.

Le corridor de la ligne E serait confronté à un manque de transports collectifs et une forte congestion automobile. Selon les contributeurs, le métro serait la meilleure solution de transport pour ce territoire afin d'encourager un report modal, notamment en raison de la forte fréquentation prévue.

Les raisons sont similairement les mêmes pour les contributeurs qui ont choisi de prioriser le projet d'extension de la ligne B.



►► **Objectif 4 : Améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique**



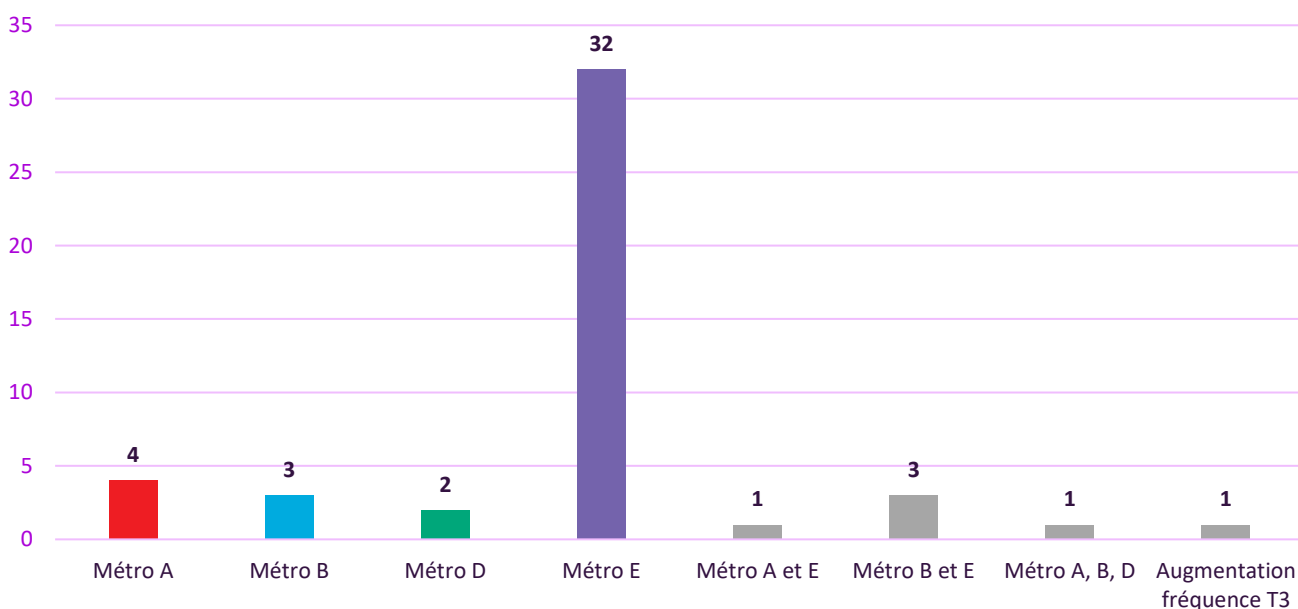
Dans le cadre de l'objectif 4, « Améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique », le projet de création du métro E a été considéré comme prioritaire par les contributeurs, en comparaison avec les autres projets.

La réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, la fluidification du trafic routier et la lutte contre la pollution sont les principales raisons évoquées pour les priorisations de chaque projet de ligne de métro, dont la ligne E. L'absence d'impact visuel sur le paysage a également été mise en avant.



►► **Condition 1 : Faisabilité technique des projets**

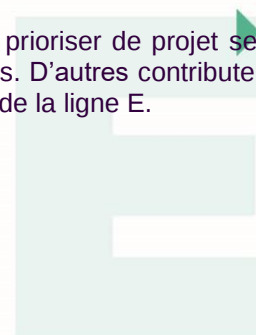
Projets qui apparaissent prioritaires au regard de la condition 1



En considérant la « faisabilité technique des projets », les contributeurs ont estimé que la création du métro E était prioritaire (32 contributions), suivie par l'extension de la ligne A, de la ligne B, et la réalisation conjointe des projets de métro B et E.

Certains contributeurs ont précisé que le métro E pouvait être difficile à réaliser mais estiment que ce projet reste néanmoins « indispensable ».

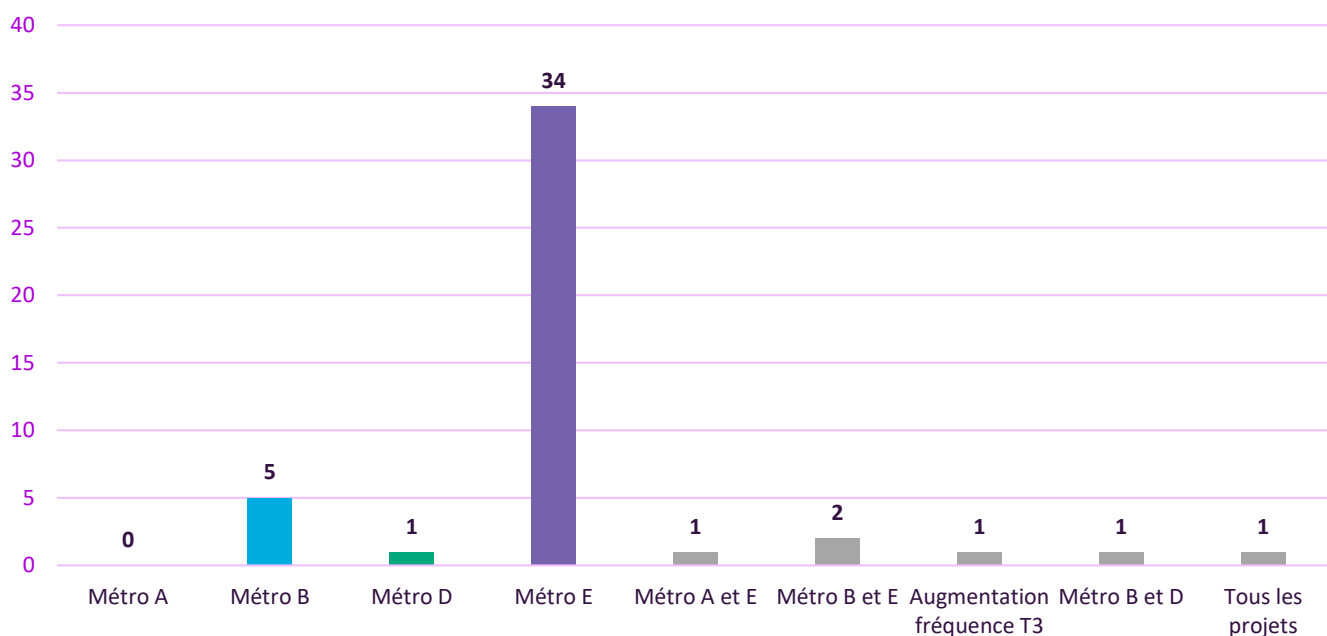
Il est à noter que certains contributeurs ont estimé ne pas pouvoir prioriser de projet selon le critère de la faisabilité technique, faute des compétences techniques nécessaires. D'autres contributeurs pensent que la faisabilité technique avait déjà été étudiée pour le projet de création de la ligne E.





►► **Condition 2 : Viabilité financière à court, moyen et long termes du système de mobilité**

Projets qui apparaissent prioritaires au regard de la condition 2



Au regard de la viabilité financière à court, moyen et long termes du système de mobilité, le projet de création de ligne E apparaît comme le plus prioritaire.

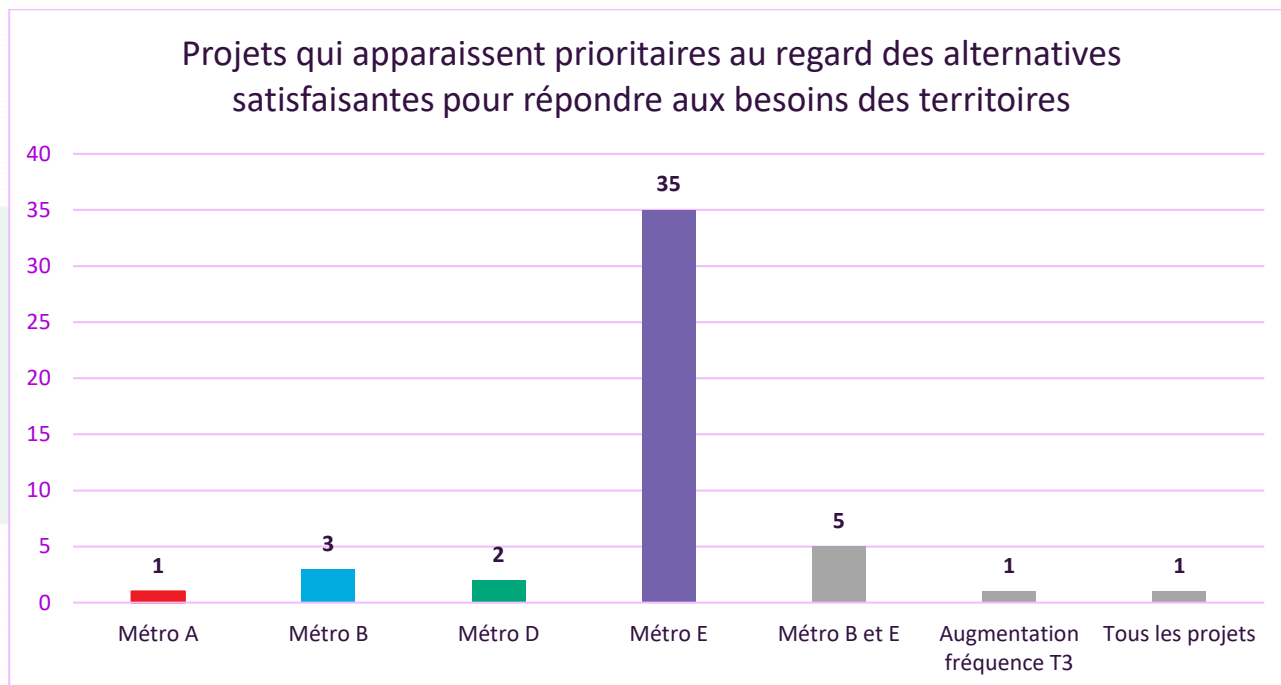
Sa rentabilité a été mise en avant par les contributeurs : « Ratio nombre de voyages sur coût le plus intéressant », « Le cout par passager est le moins cher des 4 projets de métro ».

Certains contributeurs estiment que le coût n'est pas le critère de priorisation le plus important. ►►





Alternatives satisfaisantes pour répondre aux besoins des territoires



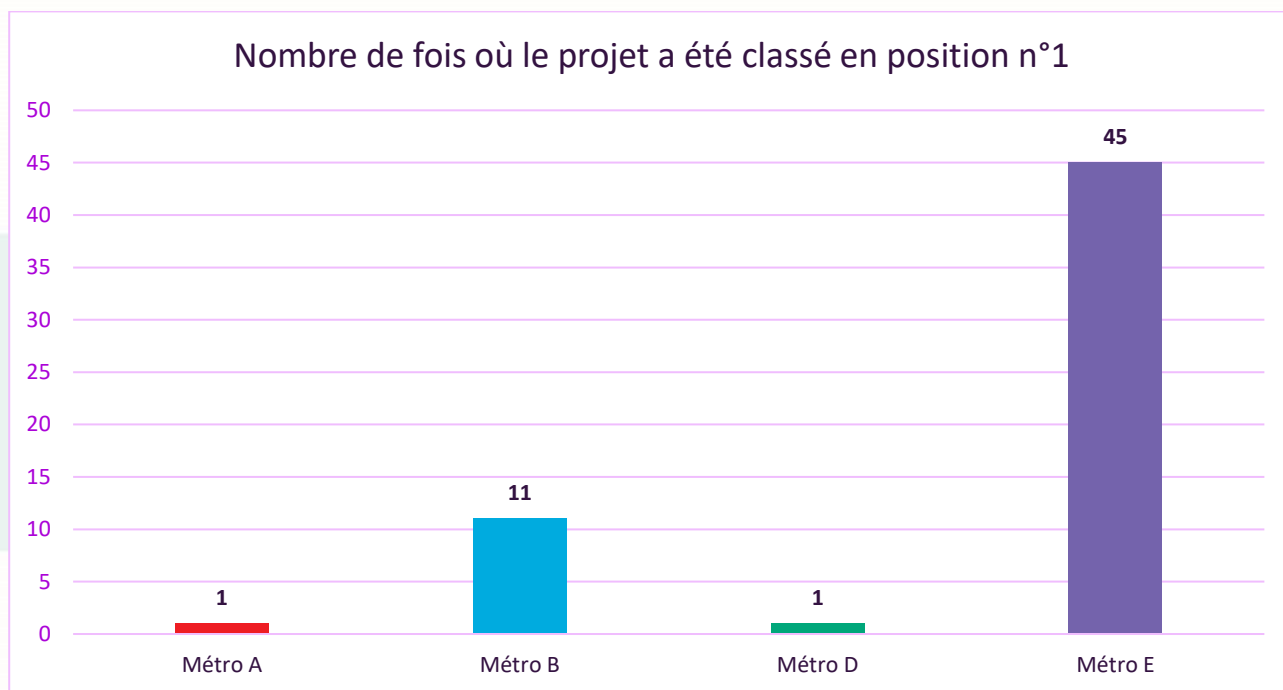
Au regard de l'absence d'une « alternative satisfaisante pour répondre aux besoins des territoires », le projet de création de métro E est considéré comme le plus prioritaire par les contributeurs, suivi de la réalisation conjointe des projets de métros B et E, et de l'extension de la ligne B.

Les contributeurs estiment que l'offre existante ou la réalisation de projets de transports collectifs autres que le métro ne seraient pas suffisants dans ces secteurs pour répondre aux besoins des habitants. Le métro est considéré comme la solution la plus efficace pour ces territoires.





Classement des projets au regard des différents critères



Beaucoup de contributeurs n'ont pas classé les 4 projets, mais ont indiqué le projet qui leur semble prioritaire.

Classement	A	B	D	E
1	1	11	1	45
2	5	11	5	5
3	5	3	13	1
4	12	3	5	2

Le projet de création de ligne E a été majoritairement cité comme prioritaire par les contributeurs, et a été classé 45 fois en première position. Le projet d'extension de la ligne B a été classé 11 fois en première position, et 11 fois en 2^e position, généralement derrière le métro E. Les projets d'extension des lignes A et D n'ont été classés qu'une seule fois en première position.

Les partisans du métro E ont rappelé les différents critères évoqués précédemment : manque d'une alternative satisfaisante, désengorgement du secteur, lutte contre la congestion automobile, équilibre de l'offre de mobilité entre les différents territoires, rapport fréquentation/coût, etc.

Des raisons similaires ont été évoquées pour prioriser le métro B, ainsi que le nombre d'habitants et le développement économique du territoire.