



REUNION DE LANCEMENT

21 septembre 2021 – Palais de la Mutualité – Lyon

La réunion de lancement de la consultation publique sur le développement du réseau de métro à Lyon s'est déroulée le 21 septembre, de 18h30 à 20h30, au Palais de la Mutualité à Lyon, en présence de :

- **Bruno Bernard**, Président de la Métropole de Lyon et du SYTRAL
- **Jean-Charles Kohlhaas**, Vice-Président de la Métropole et du SYTRAL
- **Philippe Bossuet**, Directeur de la Prospective et des Etudes Amont du SYTRAL
- **Emilie Burquier**, Chargée de projet SETEC
- **Olivier Mérelle**, animateur - Planète Citoyenne

Cette réunion, retransmise en visio-conférence, a rassemblé environ **280 participants**, dont 145 en ligne, et 135 participants en présentiel.

Une consultation pour un projet de mobilité global

Bruno Bernard a introduit la séance en rappelant l'importance du **plan d'investissement du SYTRAL**, doublé par rapport au précédent mandat, et s'élevant à hauteur de 2 milliards et demi d'euros pour la période 2020-2026, dont 680 millions sont dédiés à l'amélioration du réseau de métro. Des investissements sont prévus à l'horizon 2035 à hauteur de 800 millions d'euros pour l'amélioration des systèmes d'exploitation des métros A, C et D.

Bruno Bernard souhaite aujourd'hui **dynamiser le projet de développement du réseau de métro**, à la lumière de nouveaux enjeux, et en adoptant une **vision globale**, à l'échelle de la Métropole. A ces fins, il souhaite s'appuyer sur cette consultation, ouverte à toutes les contributions et à l'ensemble des habitants de la Métropole.

Il a ensuite précisé les enjeux clés autour des 4 projets soumis à consultation, et les critères décisifs qui serviront à les départager :

- La cohérence avec les besoins en mobilité
- Le respect des enjeux liés au développement urbain
- Le coût financier du projet. Il a notamment rappelé l'impact financier de la crise du Covid, et le nécessaire besoin de financements supplémentaires.

La multiplicité des enjeux liés au projet

Un quizz a ensuite été proposé aux participants pour tester leurs connaissances sur la mobilité dans la Métropole, sur le métro Lyonnais et les enjeux de son développement.

Philippe Bossuet, Directeur de la Prospective et des études Amont du SYTRAL, a, ensuite, présenté les grands enjeux liés à l'extension du réseau de métro. Il a notamment rappelé l'importance de coupler ce réseau de métro avec une offre globale de mobilité, et de s'inscrire dans un mode de déplacement multimodal, adapté aux besoins de chaque territoire. Il a également souligné l'importance du maillage des réseaux de transports et de la complémentarité des services de mobilité offerts aux habitants. Il précise que ce sont ces éléments qui permettront de potentiels reports modaux de la voiture vers des modes de transport alternatifs.

Jean-Charles Kohlhaas a ensuite insisté sur la multiplicité des enjeux à prendre en compte, en rappelant qu'il s'agissait d'inscrire la consultation dans une vision globale et une analyse multicritère croisant :

- Les enjeux liés aux **capacités de réalisation** du futur projet de métro qui renvoient à la fois :
 - A des **enjeux techniques** : la construction de nouveaux tunnels de métro nécessite la prise en compte de la typologie particulière de la Ville de Lyon : les collines, la Saône, le Rhône, le réseau souterrain existant ; et l'impact sur la nappe phréatique.
 - A des **enjeux budgétaires** en rappelant qu'il ne serait pas possible de financer les quatre projets de métro simultanément en plus des dépenses engagées pour le fonctionnement et le maintien des lignes existantes.
- Les enjeux liés au **développement des territoires et au renouvellement urbain** :
 - Le ou les futurs projets de métro devront desservir des zones denses ou en développement dans les prochaines années, que ce soit sur le plan du logement ou des activités économiques, et des pôles d'attractivité importants. Cela doit s'accompagner d'un développement de logements permettant la mixité sociale.
 - Par ailleurs, il s'agit aujourd'hui de coopérer à l'échelle de tous les territoires, et d'interagir avec les territoires extérieurs et limitrophes à la Métropole.
- Les enjeux de **cohésion sociale** en rappelant qu'un tiers des foyers de la Métropole de Lyon ne possèdent pas de véhicules. Si c'est un choix pour certains, cela s'explique, pour une partie des habitants, par un manque de moyens.
- Les enjeux de **mobilité et d'intermodalité** : il est important de répondre aux besoins de mobilité de chacun, et de mailler le territoire de sorte que l'ensemble des offres de transport proposée se complètent globalement.
- Les enjeux **environnementaux et liés au cadre de vie** : le développement du réseau de métro devra notamment participer à la réduction de la pollution à Lyon, et, plus globalement, à la diminution de la part de la voiture en ville.

Jean-Charles Kohlhaas a également rappelé le contexte de la transformation du SYTRAL en établissement public au 1^{er} janvier 2022 et de l'élaboration d'un nouveau Plan de Mobilités d'ici fin 2024. Les réflexions recueillies tout au long de la consultation métro viendront également nourrir ces réflexions plus globales sur les mobilités



La présentation des quatre projets d'extension ou de création de lignes de métro

Emilie Burquier du bureau d'études SETEC a synthétisé les principaux enseignements des études réalisées sur les quatre projets envisagés, en soulevant les opportunités et points d'attention de chacun. Le cahier de consultation consultable en ligne détaille l'ensemble des projets.

4 PROJETS POUR LA MÉTROPOLE

Prolongement de la ligne D

Lyon - Vaise à Lyon 9 - La Duchère

Objectifs

- Améliorer la desserte du Plateau de La Duchère ;
- Réduire les embouteillages dans le secteur de Vaise et en faciliter l'accès.



33 000
à 47 000
VOYAGES/JOUR

DE 1
à 1,2
MILLIARD €

Création de la ligne E

Tassin-la-Demi-Lune - Centre ou Alai à Lyon - Bellecour ou Part-Dieu (variante de prolongement)

Objectifs

- Desservir les secteurs d'habitation entre Tassin et Bellecour et améliorer les liaisons avec les communes de l'ouest rhodanien ;
- Offrir une alternative performante à la voiture dans un secteur congestionné.



64 000
VOYAGES/JOUR
(102 000 AVEC VARIANTE
DE PROLONGEMENT)

DE 1,5
à 2
MILLIARDS €

Prolongement de la ligne B

Villeurbanne - Charpennes à Rillieux-la-Pape

Objectifs

- Améliorer la desserte des pôles d'emploi et des quartiers denses du Plateau ;
- Renforcer les liaisons avec les communes du nord de la Métropole.



62 000
à 81 000
VOYAGES/JOUR

DE 2,2
à 2,7
MILLIARDS €

Prolongement de la ligne A

Vaulx-en-Velin - La Soie à Meyzieu

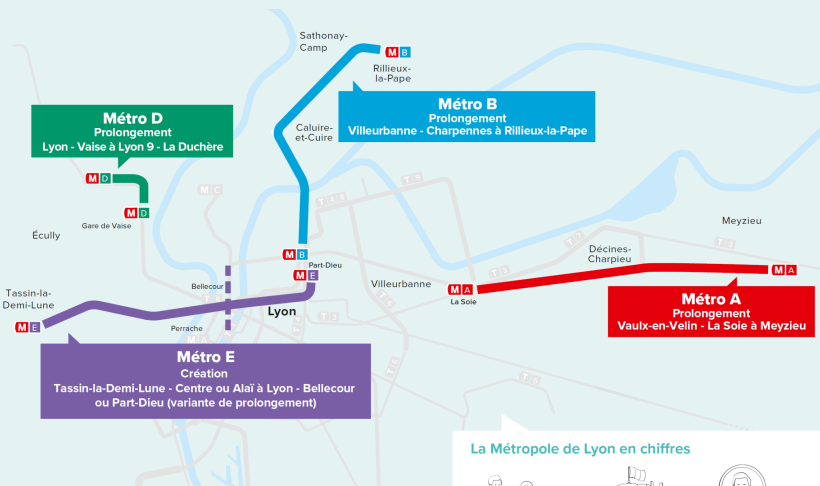
Objectifs

- Accompagner l'évolution de l'habitat dans l'est lyonnais ;
- Faciliter les liaisons avec le nord Isère.



48 000
à 49 000
VOYAGES/JOUR

DE 1,6
à 1,7
MILLIARD €



La Métropole de Lyon en chiffres



1,4
MILLION D'HABITANTS



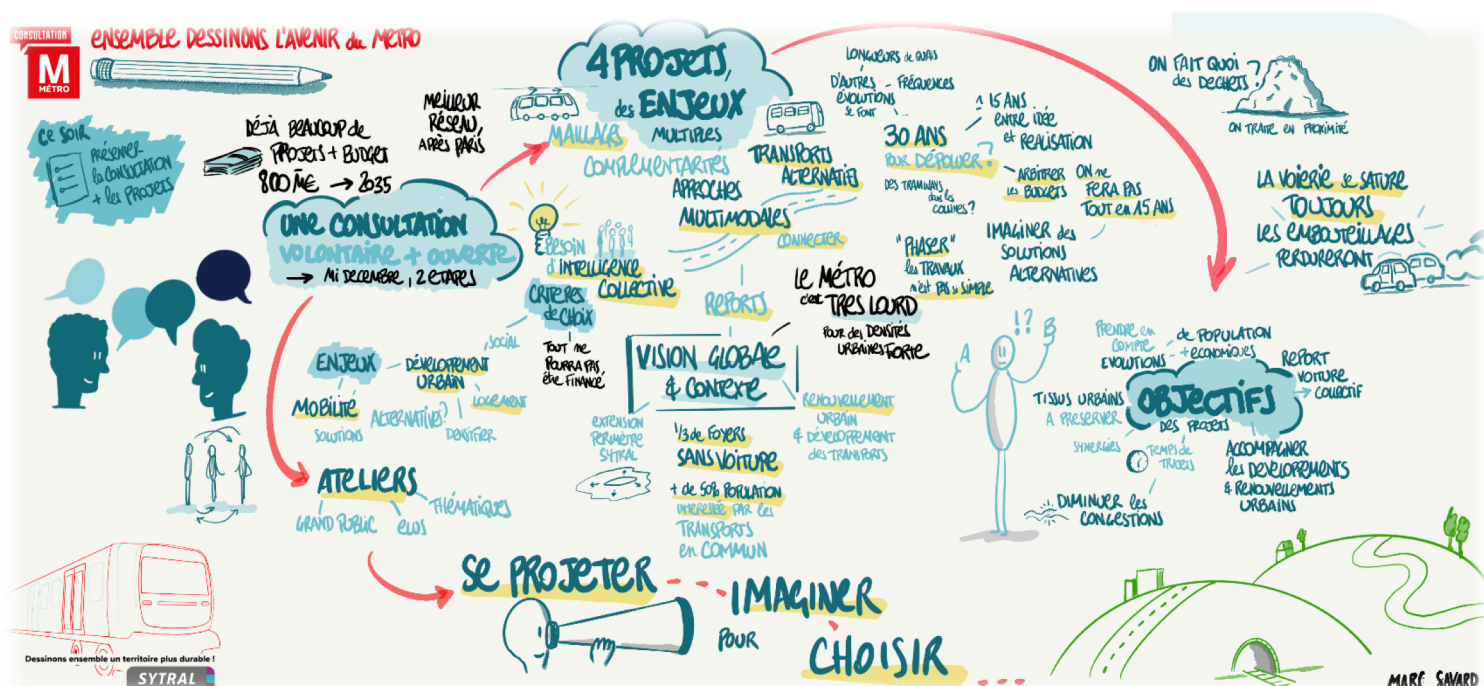
59
COMMUNES



700 000
EMPLOIS

Temps d'échanges

Plusieurs temps d'échanges ont permis aux participants de réagir et de poser leurs questions par des prises de parole ou via des chats ouverts en ligne et dans la salle. Un facilitateur graphique a mis en dessin les sujets et thématiques ainsi abordées pendant la consultation :



LES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

A travers le chat, plusieurs questions ont permis de préciser les objectifs et les finalités de la consultation, notamment concernant la **réalisation d'au moins un des 4 projets** à l'issue de la consultation et sur la possibilité de **débattre d'alternatives** possibles au mode métro pour répondre aux besoins des 4 territoires de projet.

Bertrand Jaboulet met l'accent sur les risques de mise en concurrence des territoires à travers la consultation.

► En réponse, **Bruno Bernard** a indiqué que la consultation ne déboucherait pas nécessairement sur la réalisation d'un projet, en fonction des enseignements et des possibilités de financement. Il a souligné que les alternatives font pleinement partie de la consultation, pourvu qu'elles soient en cohérence avec les besoins de mobilité observés sur les territoires. A l'issue de la consultation, il sera également possible de lancer des études supplémentaires sur des alternatives qui auront émergé de la consultation et qui paraîtraient intéressantes.

► **Jean-Charles Kohlhaas** lui répond que l'objectif est au contraire d'adopter une vision métropolitaine.

LES ENJEUX LIÉS AUX CAPACITÉS DE RÉALISATION DU FUTUR MÉTRO

LE FINANCEMENT DES PROJETS DE MÉTRO

Philippe Cochet, Maire de Caluire, s'est questionné sur les **possibilités de financement** des projets de métro. Il demande aux intervenants d'être plus ambitieux sur le nombre de projets à réaliser et de chercher à s'appuyer sur les aides de l'Etat ou encore de l'Union Européenne, pour permettre la création ou l'extension de

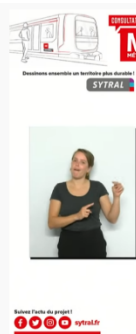
Dans le tchat, plusieurs participants ont également questionné la possibilité d'obtenir d'autres financements. Un participant s'est notamment demandé si l'Europe pouvait participer au financement de RER en dehors de la ville, ou de type « Hyperloop » entre Lyon et Saint Etienne.

Dans le chat, les participants s'inquiètent également de la capacité budgétaire du SYTRAL à réaliser ces projets dans le délai imparti, et les alternatives possibles le cas échéant.

►► **Bruno Bernard** a déploré l'absence des transports en commun dans le plan de relance de l'Etat. Bien que l'Etat ait annoncé un appel à projet à hauteur de 850 millions d'euros, il ne concernait que les projets déjà déposés. Ainsi, le futur projet de métro n'est pas concerné.

Par ailleurs, Bruno Bernard considère que si la Ville de Marseille a obtenu des aides pour le développement de ses transports en commun, il faut que la Lyon puisse également être aidée, c'est pourquoi il milite pour imposer ce thème dans le débat public pour la campagne nationale de 2022.

Concernant les financements européens, ce dernier déplore également le manque de financement d'infrastructures lourdes et de réseaux urbains, alors que l'Union Européenne dispose de financements destinés aux corridors ferroviaires.



►► **Jean-Charles Kohlhaas** rappelle que le budget d'investissement du SYTRAL s'élève à 2,5 milliards d'euros sur six ans. Ainsi, l'intégralité des projets ne pourra pas être réalisée dans un horizon de 15 ans. Pour cette raison, les échanges sur les alternatives aux projets de métro seront intéressants. Il propose de réfléchir à des solutions moins souterraines, des lignes de métro léger, en aérien... à l'instar d'infrastructures existantes dans certaines capitales européennes. Cela pourrait permettre de réaliser plusieurs projets plus rapidement.

LES ENJEUX TECHNIQUES

Un habitant du 3e Arrondissement souhaiterait savoir s'il est possible de « phaser » en plusieurs tranches les travaux de la ligne de métro qui sera étendue ou créée.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** a répondu que s'il était théoriquement possible de phaser la construction d'un métro, cela complexifie sa réalisation. C'est donc à étudier au cas par cas mais pas toujours souhaitable.

Plusieurs autres questions techniques liées aux projets ont été soulevées dans le tchat, elles seront traitées dans les ateliers.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LIES AU CADRE DE VIE

■ LA POLLUTION DE L'AIR

Gilberto Martins souhaite savoir si une étude d'impact sur l'Est Lyonnais a été réalisée, notamment aux abords du **Stade** à Décines, qui génère beaucoup de visites. Cela rejoint la question de la pollution et des impacts environnementaux des grands équipements.

Sur le tchat, les participants s'inquiètent de l'impact réel du réseau de métro sur l'amélioration de la qualité de l'air du fait de son délai de réalisation.

En effet, la réglementation a évolué et les délais entre l'idée d'un projet de métro et sa réalisation sont de l'ordre de 13 à 15 ans.

► Sur cette question, **Jean-Charles Kohlhaas** a souligné l'existence d'analyses et de cartes de pollution des différents secteurs de la Métropole.

Dans le périmètre autour du Stade, c'est d'abord la rocade qui génère une pollution quotidienne importante. Plus largement, la Métropole Lyonnaise est au-delà des seuils acceptables de pollution. Pour cette raison, la limitation de l'usage de la voiture individuelle constitue une priorité.

■ LES IMPACTS LIES A LA CREATION D'UN RESEAU DE METRO

Benjamin Rabeson, habitant de l'Ouest Lyonnais se questionne sur l'impact réel du métro sur les embouteillages.

Céline Marolleau, adjointe au Maire de St Genis-Laval, souhaiterait en savoir davantage sur les solutions envisagées en réponse aux nuisances que génère un métro dans les communes qui seront nouvellement desservies. Elle parle ici du prolongement de la ligne B vers St Genis Laval, qui représente une chance mais qui cristallise des craintes, parmi lesquelles un afflux de véhicules, et la transformation de la ville en un parc-relais. Céline Marolleau souhaiterait de véritables solutions au-delà de la seule communication sur les mobilités actives.

► **Jean-Charles Kohlhaas** répond que paradoxalement, le développement du réseau de métro n'aura aucune influence sur les embouteillages. Pour réduire le nombre de voitures à Lyon, la seule solution réside dans la réduction de l'espace de la voirie qui lui est consacrée.

Bruno Bernard et **Jean-Charles Kohlhaas** soulignent qu'en effet, l'arrivée d'un métro peut aussi être source de nuisances ou d'effets pervers. A St Genis-Laval, cet enjeu a bien été pris en compte, notamment en travaillant les capacités du parc-relais et la création de nouvelles lignes de bus pour desservir le métro. Le réseau de surface sera bien réorganisé avec l'arrivée du métro sur ce territoire. **Jean-Charles Kohlhaas** évoque quant à lui la prédominance des modes actifs, ou l'usage des bus, chez les usagers du métro qui rejoignent les stations. Afin de contrer l'effet « aspirateur à

voitures », il propose de limiter la capacité des parkings-relais, et de privilégier leur utilisation pour des usages spécifiques (covoiturage, PMR).

LES ENJEUX LIES AU RENOUVELLEMENT URBAIN ET AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Jean-Emmanuel Alloin, premier Adjoint du Maire de Décines-Charpieu, souligne l'importance de prendre en considération **l'évolution des territoires** et la **densification démographique** dans les prochaines années.

Un **habitant de l'Ouest lyonnais** s'interroge sur les impacts du métro en termes de **« gentrification » des quartiers desservis**.

Dans le tchat, les participants aimeraient en savoir davantage sur la prise en considération des territoires limitrophes dans les projets présentés.

►► Selon **Jean-Charles Kohlhaas**, la question de la gentrification invite à se questionner plus largement sur le devenir de la métropole dans les 15 ou 30 prochaines années. Il envisage une aire d'influence équilibrée, en travaillant étroitement avec les Métropoles alentours. Il pointe la nécessité d'équilibrer les territoires, de sorte à préserver la Métropole de l'étalement urbain, qui aurait un impact social, écologique et économique conséquent.

Bruno Bernard souligne l'importance d'une réflexion élargie même si les liens avec les territoires limitrophes concernent moins le métro que le développement d'un réseau de bus, des solutions de covoiturage...

LES ENJEUX DE COHESION SOCIALE

Benedicte Drailard, adjointe du 5^e Arrondissement de Lyon pointe l'importance de **l'enjeu social**, et l'impossibilité pour certains foyers d'avoir un véhicule, donc la nécessité de bien mailler le réseau de transports en commun.

►► **Bruno Bernard** approuve l'importance de ces enjeux. Il complète en détaillant les initiatives déjà mises en place sur le territoire dont le développement de lignes de tramways dans les quartiers populaires. Par ailleurs, la nouvelle tarification solidaire du SYTRAL permet déjà à 130 000 habitants de bénéficier de la gratuité des transports en commun, et un abonnement mensuel à 10 euros a également été mis en place sous conditions de ressources.





LES ENJEUX DE MOBILITE ET L'INTERMODALITE

■ L'AMELIORATION DU RESEAU ACTUEL ET LA MODERNISATION DU RESEAU DE METRO EXISTANT

Un **habitant du 5e Arrondissement** questionne la possibilité de renforcer l'existant, à savoir les **lignes de bus** dont les fréquences de passage sont insuffisantes. Il souligne l'importance d'une bonne gestion du réseau TCL, avant de développer de nouvelles lignes de métro.

Un **participant en ligne** questionne la possibilité de maillage des rocade pour faciliter les **déplacements de périphérie à périphérie**.

►► **Bruno Bernard** explique que la crise du COVID a eu un impact sur la fréquentation des transports en commun Lyonnais, et que de fait, les projets de renforcement de l'offre ont été suspendus. Le retour à la normale est en bonne voie et ces renforcements pourront être mis en place. Aujourd'hui, des travaux sont réalisés sur l'optimisation des corridors de bus, en vue de renforcer leur vitesse et leur fréquence. Concernant les métros, de nouvelles rames sont prévues, et la capacité de transport des tramways sera étendue.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** complète en soulignant que c'est le temps de parcours et la fréquence qui jouent sur la

performance des transports collectifs. Il indique que le SYTRAL organise une commission deux fois par an en vue d'adapter l'offre de transports en commun, prenant en compte les besoins en termes d'augmentation de fréquence et d'amplitude, mais aussi pour redessiner certaines lignes pour desservir des quartiers qui ne le sont pas encore.

►► **Bruno Bernard** répond que sur le maillage par rocade, la réponse adéquate est le développement de lignes de bus ou de tramway. Ces travaux sont en cours, notamment sur les Tramways T9 et 10. Par ailleurs, des lignes de rocade à l'est sont également en cours de lancement. Les difficultés liées aux Tramways résident dans le dénivelé et le terrain, ainsi que l'espace de voirie disponible, dont ne dispose pas l'Ouest de Lyon.

Un **habitant du 3e Arrondissement** souhaiterait savoir si une **augmentation de la capacité du réseau actuel de métro** était envisagée.

Un **habitant du 7e arrondissement** pose une question précise concernant **l'acquisition de nouvelles rames** et l'automatisation intégrale de la ligne A.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** rappelle que l'automatisation, la modernisation et l'augmentation de la capacité du métro de la ligne A sont prévues dans le montant alloué aux investissements de métro.





▪ L'INTÉGRATION DES RESEAUX TCL ET TER

Gérald Petitgand, Conseiller municipal de Rillieux-la-Pape attire l'attention sur la **tarification** dans les gares TER, l'abonnement moins onéreux par AURA que par TCL. Il souhaiterait que ces tarifs soient repensés.

Bernard Colombaud a souligné la **cohérence** fondamentale à rechercher entre le réseau offert par les TCL et les trains régionaux (TER). Il souhaite donc savoir comment est associée l'autorité organisatrice à la réflexion actuelle.

Un **participant** souhaiterait savoir s'il était possible que les **Tram-trains**, qui représentent de bonnes alternatives au métro, soient pris en charge par le SYTRAL, la loi ayant désormais changé.

►► Le souhait de tarification unique est également porté par le SYTRAL. Comme le rappelle **Jean-Charles Kohlhaas** cela a été proposé l'an dernier au Président de la Région, sur le périmètre actuel du SYTRAL. Les discussions sont toujours en cours : nous espérons pouvoir concrétiser cette intégration rapidement, au plus tard l'année prochaine sur la totalité du périmètre couvert par le futur établissement SYTRAL. Une tarification globale est donc envisagée. Cela permettrait de concrétiser l'intermodalité réclamée par tous les citoyens ainsi que tous les élus des territoires des communes autour de Lyon, dans la Métropole et des territoires autour de la Métropole, depuis un certain nombre d'années. En matière d'intermodalité avec les transports régionaux, **Jean-Charles Kohlhaas** appelle de ses vœux, la création d'un RER, d'autant plus que les lignes ferroviaires autour de Lyon le permettent.

►► **Bruno Bernard** confirme la nécessité de la réalisation de ce projet de Tram-train. La loi a été modifiée de sorte que la Région puisse transférer sa compétence au SYTRAL, mais la région ne semble pas souhaiter le faire pour le moment. Nous espérons avancer avec la Région sur cette question.

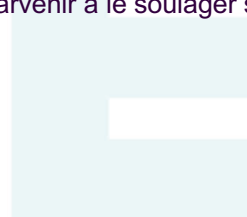
LES REACTIONS AUX PROJETS DE LIGNES DE METRO SOUMIS A LA CONSULTATION

Des échanges nourris sur les enjeux de chacun des 4 projets se sont déroulés sur le tchat.

Benjamin Rabeson, habitant de l'Ouest Lyonnais est interpellé par le projet de prolongement de la ligne A, dont le tracé est proche de ceux du T3 et du T7. Il ne comprend pas ce doublement par une ligne de métro.

Un autre habitant lui répond qu'une solution pourrait être la création d'un tramway souterrain avec trois branches : Nord, Ouest et Sud, permettant d'être moins coûteux et plus réaliste avec le niveau de fréquentation observé.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** évoque des options placées sur le tracé du métro A, qui chercheraient une complémentarité avec le T3. Pour autant le T3 brassant une grande quantité d'usagers, un métro pourrait parvenir à le soulager son affluence.



Un habitant du 5^e arrondissement s'inquiète de voir que la question des ruptures de charge et des correspondances n'est pas traitée. Il aimerait savoir comment la desserte de transports en commun sera développée dans le 5^e.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** répond que la question ruptures de charge est bien prise en compte dans l'analyse des projets. Il convient néanmoins de garder à l'esprit qu'elles sont inhérentes aux transports collectifs. L'objectif est donc d'abord de mailler le réseau, et de faire converger plusieurs lignes de transport collectif sur un pôle d'échange multimodal. Pour autant le transport collectif souffrira toujours de ruptures de charge.

Un habitant de l'Ouest Lyonnais propose la mise en place d'alternatives au métro sur l'axe desservi par le projet de ligne E, du fait de sa forte fréquentation et sa grande affluence. Il propose aussi, pour la colline de la Duchère, de réaliser des métros tels qu'ils existent aujourd'hui sur la ligne C.

Dans le tchat en ligne, les participants ont fait remonter plusieurs propositions concernant les projets de lignes, parmi lesquelles :

- L'inclusion de l'extension de la ligne D dans chacun des projets, étant plus courte et moins onéreuse que les autres
- La construction d'un téléphérique pour desservir la Duchère
- La réalisation de la desserte de Caluire par la ligne C afin de relier la Presqu'île à la place Foch

►► **Jean-Charles Kohlhaas**

précise que l'ensemble des lieux concernés par la réalisation des projets de métro feront l'objet d'un travail d'amélioration du réseau de surface, afin d'apporter des solutions de court-terme aux problèmes de mobilité actuels.

Bruno Bernard a remercié l'ensemble des participants présents dans la salle et en ligne pour leur présence et leur pertinence lors de cette réunion de lancement. Les dates et modalités d'inscription aux ateliers ont été rappelées lors de la clôture de l'évènement, ainsi que la mise à disposition de la plateforme pour recueillir les contributions de chacun.