



Forum de clôture

16 décembre 2021 - Visioconférence

Le forum de clôture de la consultation publique sur le développement du réseau métro s'est déroulé le 16 décembre 2021 en visioconférence, compte tenu du contexte sanitaire, de 19h00 à 20h00, en présence de **Bruno BERNARD** et **Jean-Charles KOHLHAAS**, Président et vice-Président de la Métropole de Lyon et du SYTRAL, **Nicolas MALLOT**, directeur général adjoint du SYTRAL.

Le forum était animé par **Olivier MERELLE**, Planète citoyenne.

Ce forum de clôture, qui a rassemblé **205 personnes**, était un point d'étape avant la prise de décision. Il a été structuré en 2 temps :

- **Un temps de présentation, pendant lequel ont été abordés les sujets suivants :**

- #1 Partager « à chaud » les premiers enseignements de la consultation
- #2 Revenir sur les éléments de contexte à prendre en compte
- #3 Rappeler la prochaine étape

- **Un temps de réponses aux questions posées dans le tchat**



Suivez l'actu du projet !



1

Construisons ensemble un territoire plus durable !





A



SYNTHESE DES INTERVENTIONS

► Introduction de Bruno BERNARD, Président du SYTRAL et de la Métropole de Lyon

Le Président a rappelé l'objectif de la consultation, qui était volontaire et non obligatoire : partager les enjeux par le plus grand nombre avant de prendre des décisions qui engagent le SYTRAL sur des budgets très élevés pour 20, 30 ans. Il a remercié tous ceux qui ont participé à cette consultation, les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques, soulignant l'importance d'avoir le plus d'avis possible.

Il a salué des débats plutôt sereins et une large mobilisation, avec 17 réunions publiques, des centaines de participants, des contributions en cours d'analyse. Il ressort d'ores et déjà dans les contributions, le panel Citoyens et le panel Acteurs économiques et associatifs, une première priorisation sur les fuseaux B et E, avec néanmoins des besoins partout.

Olivier MERELLE a rappelé que la prise de décision interviendrait d'ici le printemps 2022.

► LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION



Jean-Charles KOHLHAAS s'est félicité d'avoir réussi à sortir d'un débat « loco-localiste » où chacun aurait défendu son projet bec et ongle contre les autres projets.

Dès les premières réunions dans les territoires, au cours desquelles ont été discutés les besoins de mobilité, les enjeux, les pôles d'attractivité, un certain nombre de citoyens a « ouvert » la réflexion sur chacun des corridors : « **Ne peut-on pas trouver des solutions moins coûteuses, aussi efficaces, qui répondent aux besoins ?** »

Il a rappelé que les enjeux budgétaires sont une clé importante de ce débat. La volonté du SYTRAL, ce n'est surtout pas de faire des promesses qui ne seront

jamais tenues, mais de trouver des solutions dans les décennies qui viennent, de les planifier collectivement et de les mettre en œuvre, dans ces 4 corridors qui ont des besoins de mobilité.

L'analyse coûts-bénéfices est très importante.

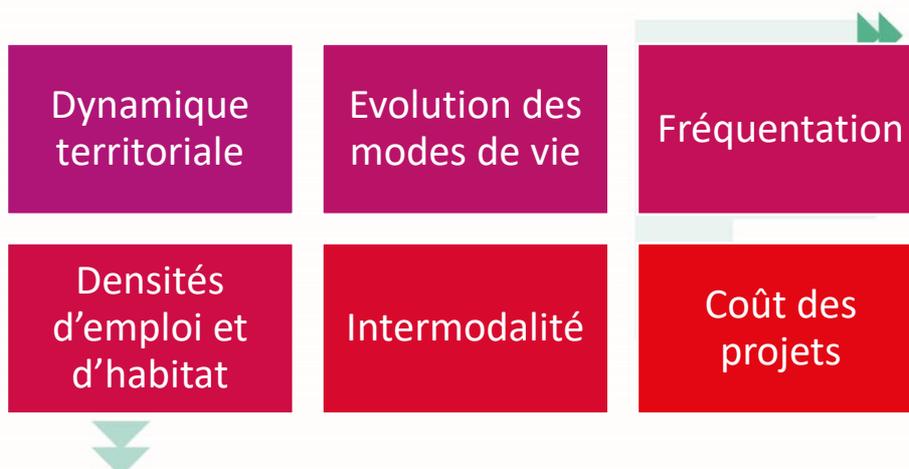
« Quel est le coût d'un projet par rapport au nombre d'habitants et d'emplois concernés, par rapport au nombre de voyageurs espérés et à la longueur de la ligne ? » C'est le voyageur-kilomètre qui compte plus que le voyageur. Cela signifie qu'au-delà du nombre de voyageurs concernés par la ligne, il faut prendre en compte les distances qu'ils parcourent, qui correspond à l'indicateur « voyageurs x kilomètres ».



Olivier MERELLE a ensuite présenté les premiers enseignements à chaud de la consultation.

La consultation et les débats se sont déroulés comme souhaité par le SYTRAL, à l'échelle métropolitaine, en intégrant l'ensemble des enjeux que peut poser le développement du métro.

- 1 Parmi les grandes tendances qui ressortent dans les logiques de priorisation, c'est **l'importance de justifier les projets de métro au regard de densités d'emploi et d'habitat dans les territoires**. Cela renvoie à la **question des fréquentations**, qui a été beaucoup discutée et traduit la forte performance du mode métro. Le métro apparaît comme une solution de transport collectif dans des territoires où, aujourd'hui, l'offre est perçue comme insuffisante, et comme une solution compétitive par rapport à la voiture.
- 2 **La question de l'intermodalité a été également beaucoup évoquée**, notamment les liens entre le métro et la marche à pied, le vélo pour arriver jusqu'aux stations en priorité, mais aussi la connexion avec la voiture (P+R), et le ferroviaire à plus large échelle.
- 3 **La dynamique territoriale a été un autre sujet important.** « Le métro, c'est aussi un projet de territoire. » Dans certains territoires, l'insuffisance perçue de l'offre de transport collectif peut être vue comme un frein à une attractivité, un dynamisme territorial, au lien avec les territoires voisins. Ces projets de métro doivent être accompagnés par une densification urbaine, pour maximiser leurs effets pour les territoires, leur efficacité, et aussi peut-être limiter un certain nombre d'effets pervers tels que l'étalement urbain, la pression immobilière, etc.
- 4 **Même si le métro est bien vu comme un investissement d'avenir**, et plutôt opportun, pour une grande majorité des participants, il nécessite néanmoins de s'interroger sur l'évolution de nos habitudes et de nos modes de vie, en lien notamment avec la crise sanitaire. Il y a la crise environnementale également en arrière-plan, avec des impacts durables sur nos modes de vie.
- 5 **La question du coût des projets** a fait réagir dès le début, avec un investissement perçu comme légitime par sa nature. Mais il y a aussi un certain pragmatisme exprimé par les participants, où chacun a cherché à voir si cela valait le coup. **Il y a cette notion de retour sur investissement**, qui n'est pas un retour sur investissement budgétaire, mais un retour sur investissement territorial, social et environnemental qui est attendu. En toile de fond, on retrouve la question du financement et de la capacité à mener ces projets.



▶▶ LES ELEMENTS DE CONTEXTE A PRENDRE EN COMPTE : FINANCEMENT ET COUT

Nicolas MALLOT a présenté la structure des finances du Sytral et le travail de prospective mené en parallèle de la consultation pour évaluer l'impact d'investissement d'un projet de métro ([voir le diaporama projeté lors de la réunion](#)).

▶▶ Le budget annuel du Sytral

Il se situe aujourd'hui entre 800 millions et un milliard d'euros.

Les trois sources principales de recettes :

- Les contributions des membres du Sytral, dont la Métropole de Lyon, pour 25 % ;
- Le versement mobilité, qui est un impôt versé par les entreprises de plus de onze salariés et qui est assise sur la masse salariale pour 40 %, la source principale de ressources ;
- Et pour 35 %, les recettes de billetterie des réseaux, soit 300 millions annuellement en période normale.

Sur le seul réseau TCL, les recettes en 2019 représentaient environ 250 millions d'euros, ce qui fait du réseau de Lyon un des réseaux les plus performants en termes de ressources issues de la billetterie.

Les principales dépenses du Sytral concernent :

- Les coûts d'exploitation des réseaux pour 50 à 60 %, donc entre 500 et 600 millions d'euros de dépenses annuelles pour exploiter les réseaux. Par nature, un réseau de transport est une activité déficitaire, on ne rentabilise jamais le coût de l'exploitation par les recettes des clients. À titre d'illustration, l'exploitation du réseau TCL, c'est entre 1 et 1,2 million d'euros chaque jour pour faire tourner l'ensemble du réseau.
- Deuxième source de dépenses, les dépenses d'investissement liées au nouveau projet de développement. C'est entre 20 et 25 % du budget, soit entre 200 et 300 millions d'euros d'investissements par an. Sur ces 200 à 300 millions d'euros d'investissements par an, environ 200 millions correspondent à des nouveaux projets de métro, ou de nouvelles lignes de tramway.
- Enfin une source de dépenses qui augmente au fil des années en lien avec le développement du réseau, ce sont les charges de gestion du patrimoine. C'est la maintenance, l'entretien des infrastructures et les achats de matériel roulant. Cela pèse jusqu'à 20 % et c'est une tendance en croissance.

▶▶ L'impact de la crise sanitaire sur la fréquentation

Le SYTRAL est fortement impacté depuis 2020 au niveau du réseau TCL. Au plus fort de la crise, de mars à avril 2020, la fréquentation était aux alentours de 15 % de la fréquentation habituelle.

En décembre 2021, la fréquentation est remontée aux alentours de 82 à 85 % de la fréquentation de 2019, après une baisse de fréquentation pendant la période de confinement de 50 %. La fréquentation sur les modes de surface, que ce soit bus ou tramway, a progressé plus vite que sur le réseau métro.

En 2021, le niveau de recettes va être d'environ 191 millions d'euros, ce qui représente une baisse de 65 millions d'euros par rapport à 2019.

A noter : lorsque l'on est en 2021, à 85 % de fréquentation et à un niveau de recettes à 65 millions de moins par rapport à 2019, c'est toute une tendance d'accroissement de la fréquentation qui se situait autour de 4 % qui est perdue.

► La prospective budgétaire

A la lumière des paramètres connus ou maîtrisés à ce jour, le SYTRAL a réalisé un exercice de prospective. L'impact sur les recettes, en termes de pertes de recettes de billetterie, sera de plus de 850 millions d'euros, dans l'hypothèse d'un retour, en 2024, à une fréquentation équivalente à celle de 2019 (3 à 4 % par an de fréquentation supplémentaire).

Le rattrapage estimé à 2024 pour retrouver la même dynamique de croissance des fréquentations est un élément qui a été affiné dernièrement.

Certaines dépenses d'investissement vont être incontournables au-delà de 2026, et d'ici 2035, notamment pour la gestion patrimoniale de notre réseau :

- **Chantier de renouvellement des infrastructures et des systèmes des métros A et D, ainsi que du métro C.**
- **Opération de rénovation des systèmes et du matériel roulant de la ligne B qui est en cours.**
- **Pour les deux prochains mandats d'ici 2035, plus de 900 millions d'euros consacrés au remplacement de la totalité des matériels et des systèmes des autres lignes de tramway.**

La transition énergétique du parc de matériel roulant est également un enjeu majeur dans la poursuite du développement du réseau, que ce soit pour le réseau bus, mais aussi les investissements en matière de renfort, de capacité et de performance sur le réseau tramway. Cela va peser, d'ici 2035, sur 900 millions d'euros.

Enfin, en lien aussi avec l'accroissement des charges du patrimoine, le réseau vieillissant, les dépenses incontournables peuvent être évaluées aujourd'hui autour de 2,3 milliards d'euros sur les deux prochains mandats.

Au regard de cet impact de la fréquentation, des baisses de recettes et des investissements incontournables prévus sur le réseau d'ici 2035, le SYTRAL a simulé deux projets de métro :

- **Le premier d'un montant de 1,5 milliard d'euros, pour une mise en service à horizon 2033-2035,**
- **Le deuxième scénario, avec un projet de 2,2 milliards d'euros.**

Dans le premier cas, pour un projet de 1,5 milliard d'euros, dans la situation actuelle, on atteindrait un niveau d'endettement d'environ 3,4, 3,5 milliards d'euros en 2035, et un ratio de

désendettement de 17 ans qui, si on avait poursuivi la tendance qu'on observait en 2019, aurait été nettement inférieur avec un niveau d'endettement de 2,7 milliards d'euros. **Pour un investissement de 1,5 milliard d'euros, le ratio budgétaire de santé financière est au niveau de la limite de l'acceptable pour une collectivité territoriale.**

Dans le deuxième cas, avec un projet de 2,2 milliards d'euros, la situation est plus dégradée puisqu'on arrive à un niveau d'endettement de 4,5 milliards en 2035 et un ratio de désendettement de plus de 25 ans. Ce qui est, au niveau des analyses de la Chambre régionale des comptes, notamment, difficilement acceptable pour une collectivité.

▶▶ **Jean-Charles KOHLHAAS**

Le travail de prospective budgétaire a révélé des résultats financiers moins bons que prévus, en lien avec la durée de la situation sanitaire et ses conséquences sur le niveau de croissance de la fréquentation et des recettes usagers.

Les prochains mois sont encore incertains, avec d'éventuels reconfinements ou re-couvre-feux, ou « diminution » de la mobilité, qui entraînerait de fait une diminution de la fréquentation.

Si le SYTRAL veut rester en vie, sans être mis sous tutelle par l'État à cause d'un niveau d'endettement trop fort lié aux sept milliards d'euros des quatre projets de métro, il faudrait à peu près 50 ou 60 ans pour les réaliser.

Il y a un sujet majeur à débattre dans les mois qui viennent. Si un projet de métro est lancé pour les 20 prochaines années et un deuxième entre 2040 et 2060, il s'agit de trouver des solutions qui répondent bien aux besoins de mobilité sur chacun des corridors, et qui pourraient être moins coûteuses et réalisables plus rapidement.

QUESTIONS POSEES DANS LE TCHAT

Les réponses ont été apportées par Jean-Charles KOHLHAAS.

▶▶ La transparence budgétaire

Les différents documents budgétaires du SYTRAL sont publics, après avoir été débattus et adoptés en Comité syndical. Dans les mois qui viennent, seront rendus publics le budget 2022, ainsi que les perspectives discutées en débat d'orientation budgétaire du nouveau SYTRAL.

▶▶ La prospective acceptable de 1,5 milliard d'euros

Une personne a demandé si la prospective de 1,5 milliard € prenait en compte tous les autres projets. **Oui, un certain nombre d'investissements sont prévus** : d'abord les investissements récurrents comme le renouvellement du matériel roulant, ensuite les investissements nécessaires dans les 20 prochaines années, sur les métros A, B et C existants, qui arrivent en fin de vie. Sont également comptabilisés dans cette prospective budgétaire, les projets de tramway qui sont lancés.

Un investissement de 1,5 milliard d'euros ou un investissement de 2,2 milliards d'euros entraîneraient des conséquences sensiblement différentes sur le niveau d'endettement et surtout sur le ratio de désendettement.

► Le financement (État, fonds européens, Région...)

Un participant a fait remarquer que la région Ile-de-France recevait beaucoup d'aides de l'État pour le financement des transports collectifs, ce qui n'est pas le cas des autres régions et des autres métropoles. Une meilleure répartition des subventions, ainsi que des montants plus importants, sont recherchés, non seulement au niveau du Sytral, mais également au niveau d'un rassemblement de toutes les autorités organisatrices de mobilité de France. **Sur l'ensemble des projets présentés à l'appel à projets de transports en commun en site propre, le SYTRAL s'est vu accorder 91 millions d'euros pour les cinq ou six ans qui viennent.** Ce n'est pas négligeable, mais néanmoins très faible (environ 9%).

Le SYTRAL recherche d'autres sources de financement, intégrées dans ces projets, notamment du côté de l'Europe, de l'État et de la Région, avec des discussions prévues prochainement.

► RER, TTOL (Tram-Train Ouest Lyonnais), billettique commune, etc.

Concernant la « tarification intégrée » TER-TCL, les discussions sont en cours avec la Région, pour que, courant 2022, on puisse emprunter les TER, y compris le tram-train de l'Ouest lyonnais, dans les gares de la métropole avec un ticket ou un abonnement TCL. Dans la foulée sera discutée la possibilité d'étendre cette billettique commune, ou cette tarification intégrée, sur l'ensemble du périmètre du nouveau SYTRAL qui couvre tout le département du Rhône.

Sont également en cours des discussions avec la Région pour le développement d'un réseau express régional, RER métropolitain ou RER à la Lyonnaise, c'est-à-dire des trains qui sortent du périmètre du SYTRAL pour aller dans d'autres périmètres, d'autres autorités organisatrices.

Le tram-train de l'Ouest lyonnais fait partie du périmètre géographique du nouveau SYTRAL, mais il est géré par la Région Auvergne Rhône Alpes. Des discussions sont engagées pour développer cette offre (en plus de la tarification intégrée qui prendrait tout son sens) et ainsi mieux desservir l'ouest lyonnais. Le SYTRAL est en discussion aussi pour le développement de ce tram-train pour mieux desservir l'Ouest lyonnais.

J.-C. KOHLHAAS a rappelé qu'un projet de métro, c'est un projet qui fonctionne en secteur dense, très dense ou qui va se densifier. Selon le Cerema, une station de métro doit avoir au moins 12 000 habitants et emplois dans un rayon de 500 mètres, pour que le métro se justifie.

Pour aller desservir beaucoup plus loin l'Ouest lyonnais, on ne prolongera pas un métro faute de densité suffisante. Il faut savoir que 90 % des usagers du métro aujourd'hui, viennent prendre le métro à pied. C'est vraiment un mode de transport que l'on rejoint en proximité, dans un rayon assez petit. Il y a d'autres solutions à développer, le RER ou le tram-train de l'Ouest lyonnais pour aller plus loin dans les territoires moins denses.

► **Olivier MERELLE**

L'objectif de la soirée n'est pas de conclure les débats sur tous ces points. Au contraire, l'idée est plutôt d'ouvrir finalement une nouvelle phase pour atterrir sur une décision sur ces différents projets.

CONCLUSION PAR BRUNO BERNARD



Le Président a expliqué que « ce qui ressort de cette consultation, c'est que les besoins sont indiscutables, notamment sur les corridors du métro B et du métro E. Le métro A a déjà des solutions, même si elles sont à améliorer. Idem pour le fuseau du métro D. »

Il a poursuivi : « En termes de dimensionnement, en termes de quantité de voyageurs attendus, ces quatre projets ne justifient pas la construction d'un métro. Néanmoins, pour les fuseaux B et E, il n'y a pas de

solution efficace qui ne soit pas au moins en partie enterrée, que ce soit un métro, un métro léger, ou un tramway. On voit bien que sur les voiries disponibles, on n'arrivera pas, par des tramways, à résoudre le besoin de mobilité. »

Sur le métro E, en ce qui concerne le terminus qui était prévu à Alaï, il était lié à l'Anneau des Sciences, le périphérique ouest. Aujourd'hui, ce projet n'existe plus et n'existera plus. Faut-il arriver à cet endroit ou en milieu plus urbain ? Ce sont des questions que l'on doit se poser.

Il a ensuite abordé la question importante du coût. L'on ne peut pas dire que l'on va construire des métros partout, quel que soit le coût. Les capacités budgétaires du Sytral ont été affaiblies par la crise de Covid-19. Une fois que l'on tient compte de tous les projets que l'on est obligé de faire : renouvellement des bus, automatisation et modernisation des métros existants, on sait que l'on a une enveloppe de 1,5 milliard, 2 milliards d'euros maximum.

Le Président du SYTRAL a poursuivi. **Il y a la question des financements.** Aujourd'hui, l'État finance environ 7-8 % des projets de transport en commun. C'est le cas des nôtres dans l'actuel plan de mandat. C'est le cas, par exemple, du métro à Toulouse, où l'État finance 8 % du projet. Il faut trouver d'autres financeurs. À Toulouse, comme à Rennes, la Région finance une partie, modeste mais importante du projet. Les départements financent. Cela dépend aussi de la capacité de la Métropole de Lyon à dégager des financements supplémentaires au détriment forcément d'autres politiques.

Les enjeux financiers concernent la Métropole de Lyon. Le Président va donc convoquer une commission générale à la Métropole de Lyon, début 2022, pour discuter des financements supplémentaires que la Métropole est prête à consacrer aux investissements dans les transports en commun, afin d'accélérer le développement du réseau. Il est nécessaire de dégager des perspectives à 20 ans, partagées par le plus grand nombre.

Il faut aussi engager des échanges avec les maires quant aux développements urbains de ces territoires. Avant de construire un mode de transport lourd tel qu'un métro ou un tramway, il faut accepter de densifier. Les questions du développement de l'offre et de la densification ne peuvent pas être complètement décorrélées.

Pour la suite, le Président a demandé que des études se poursuivent sur les axes du métro B et du métro E notamment.