

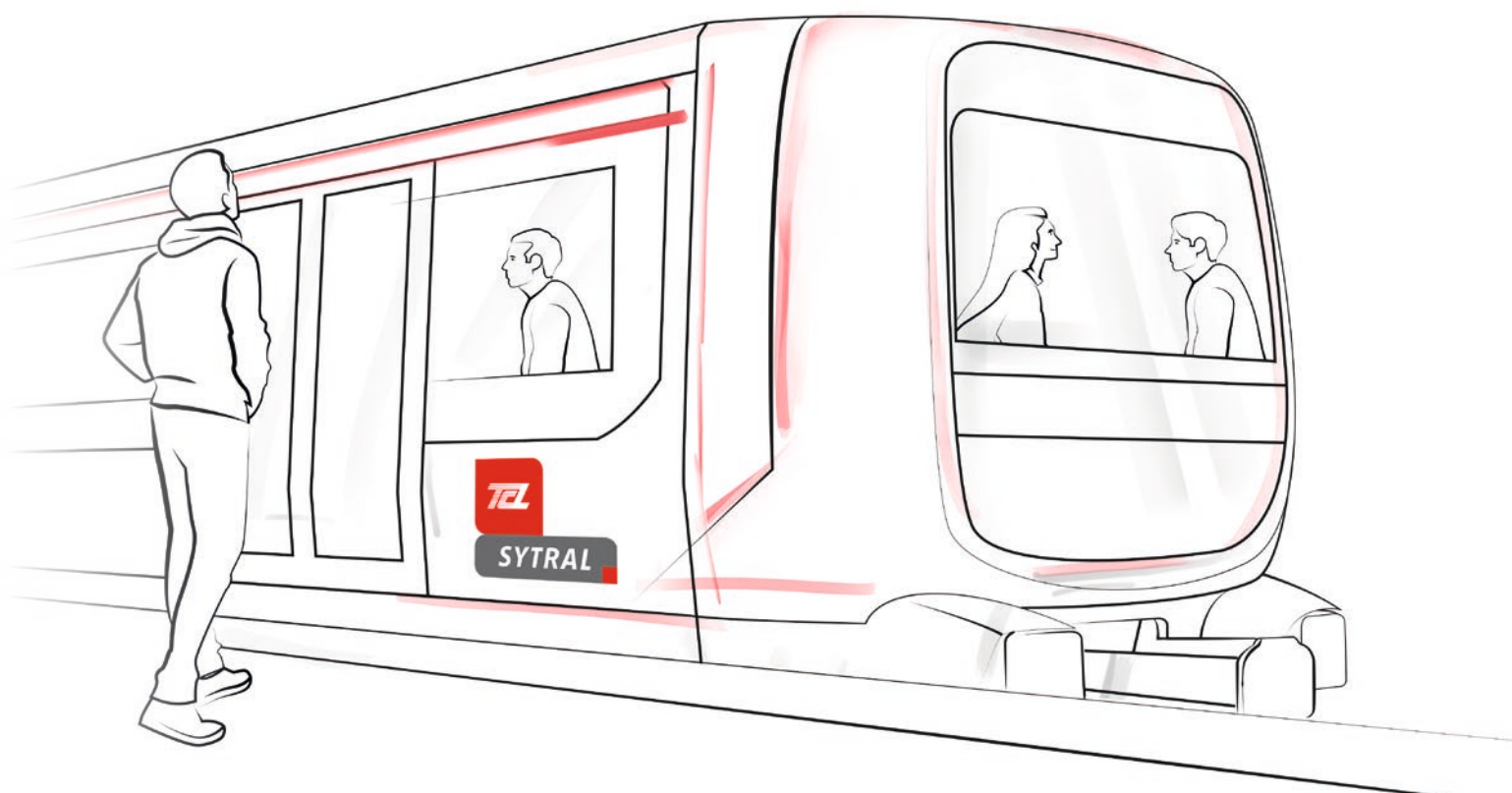
CONSULTATION

M
MÉTRO

Synthèse des enseignements clés

Consultation publique sur
les 4 projets de métro

A B D E



ENSEMBLE DESSINONS L'AVENIR DU MÉTRO

Toute l'info sur :



consultation-metro-sytral.fr

Dessignons ensemble un territoire plus durable!

SYTRAL

LA CONSULTATION PUBLIQUE

▼ QUELQUES CHIFFRES POUR COMMENCER...

- » **3 mois de consultation en 2 étapes :**
1 première phase de présentation et de partage des enjeux métropolitains, « projet par projet »,
1 seconde phase de « réflexion globale et métropolitaine » sur l'extension du réseau de métro et la comparaison des projets et des alternatives esquissées.
- » **Une forte mobilisation :**
1 200 participants,
plus de **1 300** contributions représentant
7 000 avis.
- » **Un dispositif d'envergure :**
1 réunion de lancement, 1 conférence-débat,
14 réunions sur les territoires de projet,
3 ateliers thématiques permettant d'accompagner la réflexion progressive des participants sur l'intérêt métropolitain des projets (performance et faisabilité technique ; impacts territoriaux ; alternatives),
2 panels d'acteurs socio-économiques et de citoyens, 1 plateforme en ligne.
- » **Une attention portée à la bonne information des citoyens, acteurs socio-économiques et élus :**
2 cahiers de la consultation,
10 stands-mobiles sur le terrain, interventions d'experts lors des différents ateliers...

▼ UNE DÉMARCHE INÉDITE

- » **Une consultation volontaire, organisée en amont de la définition des projets et de toute décision** engageant le développement du réseau de métro.
- » **Le pari d'un débat éclairé dans une logique de réflexion collective et de co-construction.**
- » **Une démarche à l'échelle du territoire métropolitain.**
- » **Un débat concret à travers 4 projets étudiés.**

▼ DES DÉBATS SEREINS, ARGUMENTÉS ET RICHES D'ENSEIGNEMENTS

- » **À retenir :** Les comptes-rendus des rencontres montrent une bonne appropriation par les participants des enjeux et des contraintes des différents projets. Si des expressions « partisans » en faveur de tel ou tel des 4 projets ont pu s'exprimer, la consultation les a intégrées dans une réflexion plus globale. Les débats n'ont pas ressemblé à une « guerre des métros », qui aurait pu être redoutée, mais bien à une réflexion collective et à l'échelle métropolitaine, y compris en intégrant l'examen et l'analyse des pistes d'alternatives.



LES 4 PROJETS SOUMIS À LA CONSULTATION

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
A 47 000
VOYAGES/JOUR



DE 1
A 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
A 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
A 81 000
VOYAGES/JOUR



DE 2,2
A 2,7
MILLIARDS €

Prolongement de la ligne A

Vaulx-en-Velin - La Soie à Meyzieu

Objectifs

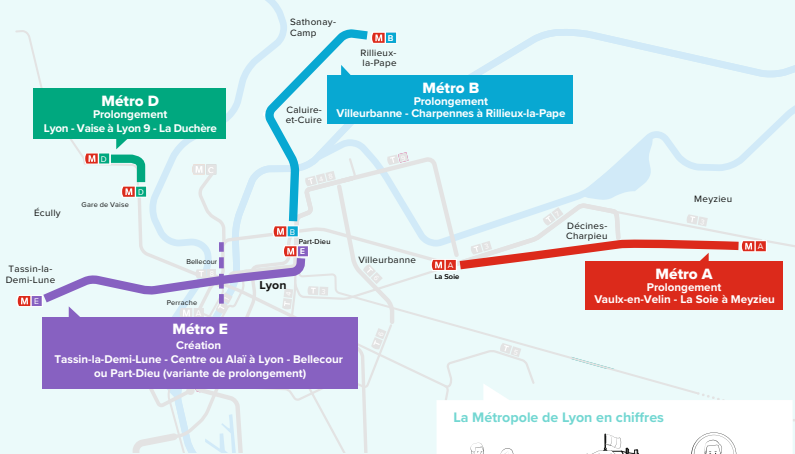
- » Accompagner l'évolution de l'habitat dans l'est lyonnais;
- » Faciliter les liaisons avec le nord Isère.



48 000
A 49 000
VOYAGES/JOUR



DE 1,6
A 1,7
MILLIARD €



La Métropole de Lyon en chiffres



1,4
MILLION D'HABITANTS



59
COMMUNES



700 000
EMPLOIS



QUELS ENSEIGNEMENTS SUR LA PERCEPTION DU MODE MÉTRO ?

▼ DES GRANDS LYONNAIS ATTACHÉS À LEUR MÉTRO

Le métro apparaît comme un mode de transport plébiscité par une large majorité des participants.

- » **Un mode de transport efficace :** Les participants ont perçu le métro comme un mode de transport performant et fiable (nombre de voyageurs, vitesse et rapidité, amplitude horaire large, pas soumis aux aléas de circulation), accessible (personnes à mobilité réduite, mal voyantes, âgées) et sécurisé (caméras de surveillance sur les quais et dans les voitures, davantage de monde).
- » **Un cadre de vie amélioré :** Le métro est décrit comme un moyen idéal pour améliorer la qualité de vie des habitants et lutter contre la congestion automobile dans les territoires traversés (fluidifier le trafic automobile et le stationnement et limiter la place de la voiture en favorisant notamment la marche et le vélo pour les déplacements de proximité). Dans l'esprit des participants, la baisse du trafic routier a été largement associée à une amélioration de la qualité de l'air et plus largement à une forme d'apaisement de quartiers congestionnés, même si certains ont pointé que d'autres mesures devraient être prises en parallèle de l'arrivée d'un métro pour cela.

- » **Une contribution à l'équité territoriale :** Les participants identifient les projets de métro comme porteurs d'un rééquilibrage entre les activités économiques et la densité de population entre le centre de la métropole et sa périphérie. Plus largement, ils soulignent leur intérêt pour mettre en lien les territoires de la Métropole.

- » **Des impacts attendus vis-à-vis des territoires voisins de la Métropole (Ain, Nord-Isère...) :** L'importance de la prise en compte des territoires voisins a également été fortement évoquée (répondre à leurs besoins d'accès à la métropole, tout en limitant les phénomènes de congestion le risque d'étalement urbain supplémentaire...). Les questions de « rabattement » sur le métro depuis les territoires plus éloignés ont constitué un point important de débats, notamment concernant l'opportunité de nouveaux parcs-relais mais aussi la recherche d'interconnexions avec l'offre ferroviaire.

À RETENIR : L'enjeu de la qualité de vie a été largement partagé sur la plateforme numérique. Ainsi, améliorer et préserver la qualité de vie des résidents de la métropole, préserver l'environnement et répondre au défi du changement climatique sont arrivés en première position des critères à prendre en compte pour le choix des projets.



▼ DES FINALITÉS DU « MÉTRO DE DEMAIN » NÉANMOINS EN DÉBAT

L'ensemble des participants invitent à penser le métro comme porteur d'un renouveau de la mobilité sur les territoires impactés.

- » **Le métro au centre des nouvelles mobilités :**
les participants soulignent que le métro doit être l'occasion de connecter le réseau de métro avec l'offre « lourde » existante et en particulier l'offre ferroviaire, avoir une complémentarité de l'offre de transport, faire des stations des « hub » de mobilités et de vie de quartier (favoriser le rabattement) et s'adapter à l'évolution des enjeux et usages (quais suffisamment longs et larges, rames adaptées au transport des marchandises...).
- » **Mais une controverse implicite sur l'effet à rechercher sur la place de la voiture : réduction de la place de la voiture ou réduction de la congestion ?**
Si l'objectif de report modal est mis en avant par tous, il a été évoqué dans des finalités relativement contradictoires par les participants. Pour certains, il doit permettre une réduction de la place de la voiture en accompagnant l'arrivée du métro d'une réflexion plus globale sur les pratiques de mobilité, sur le partage de l'espace public... Pour d'autres, le report modal obtenu doit surtout permettre de retrouver une circulation automobile plus fluide permettant finalement à la voiture de continuer à jouer le même rôle qu'actuellement mais plus efficacement.

▼ DES EFFETS BÉNÉFIQUES ATTENDUS POUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES

Les habitants identifient des effets bénéfiques du métro pour leur territoire. Tous les territoires n'étant pas confrontés aux mêmes problématiques ni aux mêmes horizons de développement.

- » **Un levier pour accompagner le développement des territoires** fortement urbanisés et concentrant les pôles d'activités économiques, améliorer une desserte jugée « insuffisante »

À RETENIR : De nombreux contributeurs ont classé le critère « offre de transport existante », en première position, considérant que 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 ». Cette perception est nuancée selon les territoires. Sont mis en avant : les dynamiques de développement actuelles et à venir (corridor de la ligne A et dans une moindre mesure celui de la ligne B) ou inversement, les freins et dysfonctionnements induits par l'absence de métro (ligne E) ou l'effet levier qu'elle apporterait pour la revitalisation du territoire (ligne D).

- » Un moyen de connecter les quartiers et territoires desservis au « cœur de la Métropole » et désenclaver les territoires qui ne sont actuellement pas desservis par un « mode lourd » (corridors des lignes B et E).

À RETENIR : Le panel citoyen met également fortement en avant l'intérêt de projets de métro pour renforcer l'attractivité des territoires et les dynamiser en les ouvrant au reste de l'agglomération. Cet effet est notamment à rechercher pour des territoires enclavés et peu attractifs. De ce point de vue, le panel invite à prendre particulièrement en compte les quartiers « en politique de la ville ». Sur la plateforme numérique, 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.

▼ DES CONTRAINTES DE RÉALISATION À PRENDRE EN COMPTE

Les participants ont identifié un certain nombre de problématiques auxquelles le métro n'apporte pas complètement de réponse, tout en identifiant les avantages à long terme du métro pour leur territoire :

- » **L'absence de réponse aux besoins actuels :**
Les participants invitent à prendre en compte la temporalité des projets (renforcer l'offre actuelle, alternatives à plus court terme).
- » **Les nuisances pendant la période de travaux.** Les participants comprennent les impératifs liés à de telles infrastructures.
- » **La question du coût du projet :** les participants reconnaissent le métro comme « un investissement d'avenir » légitime, et ont conscience que tous les projets ne pourront être réalisés en même temps.

À RETENIR :

- » Les deux panels ont fortement insisté, chacun à leur manière, sur l'importance de s'assurer d'un « retour sur investissement ».
- » Le panel des acteurs socio-économiques et associatifs le définit notamment comme le rapport entre le coût et le nombre d'habitants et d'emplois desservis, insistant ainsi sur la nécessité de desservir des zones denses pour un usage maximal de l'infrastructure.
- » Le panel citoyen adopte une approche plus large en invoquant « l'utilité globale » des projets en intégrant toutes leurs retombées, y compris environnementales ou sociales.

LA PRIORISATION QUI SE DÉGAGE DE LA CONSULTATION

Lors de la phase 2, les habitants, acteurs institutionnels, économiques et associatifs de la Métropole ont été invités à comparer les 4 projets de métro en termes d'efficacité, d'impacts territoriaux, de coûts... et d'apprécier l'intérêt de pistes d'alternatives pour chacun des corridors. La comparaison des 4 projets a été réalisée au regard de différents critères proposés sur la base des études menées et complétées dans le cadre de la consultation. Cette comparaison a conduit à la priorisation des 4 projets.

À RETENIR : Sur la base de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre de la consultation, toutes modalités confondues (ateliers, plateforme numérique, panels), les projets apparaissant les plus prioritaires sont le projet d'extension de la ligne B et le projet de création de la ligne E.

Extension de la ligne B

L'extension de la ligne B répond à un **besoin d'amélioration d'accessibilité** à ce secteur de la métropole. Les enjeux suivants sont mis en avant: d'une part, la nécessité de **fluidifier** l'accès au plateau Nord (et notamment les zones d'emploi), et d'autre part, apporter des solutions

d'accès au centre de la Métropole, notamment pour les habitants de Rillieux Ville Nouvelle et le Val de Saône. Il faudrait renforcer l'interconnexion entre différents modes de transport et saisir l'opportunité du pôle multimodal existant à la gare de **Sathonay-Camp**. Pour limiter les flux de voitures dans la Métropole et favoriser le report modal vers le métro notamment, la création d'un P+R est suggérée.

Au regard de la **mixité sociale** présente dans ce corridor, ce projet de métro permettrait également de faciliter l'accès à l'emploi pour un certain nombre de personnes et d'accompagner la rénovation urbaine le long de la ligne.

En revanche, les **contraintes techniques** de réalisation apparaissent comme une réelle faiblesse et le coût du projet est souligné comme le plus élevé des 4 projets. A l'image de la position du panel citoyen, en soi, ce coût « ne remet pas en cause l'intérêt du projet » mais devra être financé.

Lors de l'atelier dédié aux alternatives possibles, l'opportunité d'un tramway (intégralement en surface ou partiellement enterré) **n'est pas à écarter** pour les participants: il permettrait une réalisation potentiellement plus rapide pour un coût moindre. Le panel citoyen invite à regarder une solution en BHNS à défaut d'une décision en faveur de l'extension qui leur paraît prioritaire.





Création de la ligne E

Le projet de création de la ligne E est également apparu comme l'un des projets les plus importants à réaliser : manque d'offre structurante de transports en commun, état actuel du trafic routier, population concernée, ratio coût/nombre d'utilisateurs, potentiel de report modal, etc.

En effet, ce projet répond au besoin **d'amélioration de l'accessibilité du Plateau du 5^e arrondissement de Lyon et de Tassin-la-Demi-Lune**. La question de la **densité actuelle des territoires de l'Ouest Lyonnais** est néanmoins à prendre en considération en **bout de ligne** pour justifier d'un métro.

La **connexion et la complémentarité avec le Tram-Train de l'Ouest lyonnais (TTOL)** est une opportunité intéressante et apporterait une solution crédible aux flux en provenance de l'Ouest dans la Métropole, et à la **décongestion des grands axes en favorisant le report modal**. La question du **rabattement en voiture depuis l'Ouest lyonnais** est également un enjeu clé pointé par les participants à travers la demande de parcs-relais, tout comme celle du rabattement TC ou modes actifs.

Deux autres atouts identifiés du projet de métro E sont le **gain de temps** que permettrait le projet et **l'investissement coût par personne transportée plus intéressant que les autres projets**. Les faiblesses sont les contraintes techniques et la question du prolongement entre Bellecour et Part Dieu.

Lors de l'atelier dédié aux alternatives, les participants ont exclu les pistes qui ne répondraient pas à l'enjeu de desserte des polarités repérées du Plateau du 5^e arrondissement ou par une offre de type BHNS pointée comme insuffisamment performante. En revanche la possibilité d'un tramway en partie enterré pour relever les contraintes topographiques et du réseau de voiries, et avec un coût bien inférieur, a été accueillie favorablement.

Les autres projets d'extension

Concernant les projets d'extension des lignes A et D, ils semblent moins prioritaires pour les principales raisons suivantes.

EXTENSION DE LA LIGNE A

L'extension de la ligne A présente des atouts identifiés par les participants, et notamment : desservir les **nouvelles polarités** notamment l'**OL Vallée** et plus largement **Décines et Meyzieu**, éviter l'entrée des **véhicules venant de l'Ain ou de l'Isère** dans la Métropole, et bénéficier d'une **moindre contrainte technique** permettant d'avoir un **coût moindre** par rapport aux autres projets.

Néanmoins, **l'existence des lignes de tramway T3 et T7 ne rend pas prioritaire cette extension**, sous réserve d'arriver à augmenter la capacité du T3 pour figurer une alternative robuste à long terme. En complément, le panel citoyen imagine qu'une desserte complémentaire du territoire par un BHNS pourrait répondre à l'enjeu d'un **meilleur maillage de certaines parties de ce secteur en fort développement**.

EXTENSION DE LA LIGNE D

Ce projet est considéré comme le moins prioritaire, l'enjeu dans ce corridor étant d'améliorer l'existant. Le prolongement de la ligne D à La Duchère présente un intérêt, mais les enjeux semblent tout de même limités aux participants. La **desserte du quartier est déjà bien effectuée** et de façon très fine grâce au tunnel de Balmont qui permet aux bus de descendre rapidement jusqu'à la gare de Vaise. De plus, le **coût de réalisation semble élevé ramené à sa courte longueur**.

Le **projet de Ligne Centre Ouest** reliant la Part-Dieu au campus d'Ecully, en passant par la Gare de Vaise et la Duchère, est apparu ainsi comme une **alternative assez évidente** aux participants. À leurs yeux, il a l'avantage d'une réalisation beaucoup plus rapide, pour un coût largement inférieur tout en offrant un temps de parcours acceptable. L'intérêt d'une ligne allant jusqu'au Campus d'Ecully et permettant de rejoindre directement la Part-Dieu est également pointé. Le scénario d'un BHNS est ainsi paru le plus compétitif aux participants de l'atelier sur les alternatives alors que le panel citoyen préfère le tramway notamment pour son impact sur les espaces publics.



LA DÉCISION DU SYTRAL POUR LE PRINTEMPS 2022

Lors du Forum de clôture, le Président a rappelé l'engagement du SYTRAL à donner sa décision au printemps 2022 en s'appuyant sur les enseignements de la consultation.

Celle-ci a confirmé de manière indiscutable les besoins de mobilité mis à jour sur l'ensemble des corridors, et en particulier sur les corridors de projet pour le métro B et pour le métro E. Ce sont donc sur ces corridors que les études doivent être approfondies. En comparaison, les corridors de projet pour les métros A et D bénéficient déjà de solutions, à plus court terme.

Au regard des enjeux budgétaires, la prise de décision doit également intégrer un approfondissement des recherches de financement et interroger la priorité donnée à ces projets par la Métropole de Lyon par rapport à d'autres politiques.

Enfin, des échanges complémentaires avec les communes doivent permettre de vérifier l'acceptation d'une densification des territoires qui seraient desservis pour justifier ainsi de l'arrivée d'un métro.

► UN TEMPS DE LA CONSULTATION QUI A ÉGALEMENT PERMIS D'AFFINER LES CAPACITÉS BUDGÉTAIRES DU SYTRAL

Le Forum de clôture de la consultation a également été l'occasion de partager l'actualisation des éléments de prospective budgétaire du SYTRAL. La crise sanitaire a fortement impacté depuis 2020 les fréquentations du réseau entraînant des pertes importantes de recettes commerciales. Avec une crise qui dure et des besoins de déplacements qui évoluent (télétravail...), le retour à la normale s'avère plus long que prévu et la dynamique de progression de la fréquentation observée entre 2015 et 2019 (+4 à 5 % par an) a été brutalement stoppée. En décembre 2021, la fréquentation du réseau TCL n'atteint pas encore les 85 % de la fréquentation de 2019. Cette moindre fréquentation s'est traduite en 2021 par une perte de 65 millions d'euros par rapport à 2019.

La prospective financière du SYTRAL fait l'hypothèse d'un retour au niveau de fréquentation 2019 pour 2024. Cette hypothèse, tout en intégrant une dynamique annuelle de hausse, fera toutefois perdre sur une décennie une perte cumulée de 850 millions d'euros de recettes de billetterie. En parallèle, de lourdes dépenses d'investissement patrimoniales vont être incontournables au-delà de 2026 et d'ici 2035. Il s'agit notamment du renouvellement de la totalité des rames des lignes de métro A et D, de l'automatisation de la ligne A, du renouvellement des systèmes des lignes de métro D et C ainsi que de la poursuite de la transition énergétique du parc de Bus (600 bus articulés à renouveler avec motorisation bioGNV ou électrique).

Ces prévisions ont ainsi permis d'affiner la prospective budgétaire du SYTRAL. Il en résulte une capacité d'investissement acceptable pour des projets d'axes lourds de l'ordre de 2 milliards d'euros d'ici 2040. Ce volume serait à la limite de l'acceptable en matière d'endettement (ratio de désendettement maximum de 15 ans) et permet de préserver un minimum de capacités financières pour des dépenses d'exploitation supplémentaires (offres nouvelles, amélioration des fréquences et de l'amplitude des lignes du réseau).

Ces éléments en évolution et non connus avec cette dégradation depuis le lancement de la consultation doivent être intégrés à la réflexion dans la perspective d'une prise de décision.



CONSULTATION

M
MÉTRO



www.groupecougeville.fr - 27727 - 01/2022

Toute l'info sur:



consultation-metro-sytral.fr

Dessignons ensemble un territoire plus durable!

SYTRAL