

CONSULTATION

M
MÉTRO

Synthèse du cahier de la consultation

Présentation des 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



UNE CONSULTATION, POUR QUOI FAIRE ?

Une consultation publique, lancée par le SYTRAL, autorité organisatrice des transports, se déroule du **21 septembre au 15 décembre 2021** sur le développement du réseau de métro.

Les enjeux sont multiples pour les territoires possiblement desservis : mobilité, logement, emploi, environnement... Ils sont conséquents sur le plan financier. C'est pourquoi les élus du SYTRAL ont souhaité associer à la réflexion sur l'avenir du métro l'ensemble des habitants et des acteurs de la Métropole.

Les contributions du public (avis, remarques, suggestions) seront recueillies puis analysées, et viendront nourrir les réflexions des élus du SYTRAL sur les suites à donner aux projets.

DES PROJETS POUR PRÉPARER LES MOBILITÉS DE DEMAIN

▼ RÉPONDRE AUX BESOINS D'UNE MÉTROPOLE EN FORTE CROISSANCE

Deuxième Métropole française en nombre d'habitants, la Métropole de Lyon voit sa population augmenter de façon significative depuis les années 1990 et comptait 1 386 000 habitants en 2017. Fortement attractive sur



© Béatrice Preve

le plan économique, elle pourrait accueillir entre 120 000 et 300 000 habitants supplémentaires en 2040 selon des estimations récentes. **Plus d'emplois et d'habitants, ce sont des besoins en déplacements accrus.**

Le développement de la Métropole entraîne aussi l'éloignement entre le domicile et le lieu de travail (entre 8 et 11 km en moyenne) pour un grand nombre d'habitants, et par conséquent plus de besoins en transports.

S'ajoutent à cela des tendances de la société : le vieillissement de la population, la diversité des rythmes de vie, l'attente de services de proximité de la part des usagers (« La ville du quart d'heure¹ », un modèle idéal d'une ville où tous les services essentiels sont à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo). Les solutions qui leur seront proposées pour leurs déplacements devront donc être de **qualité, plus souples et multimodales².**



1,4 MILLION
D'HABITANTS SUR
LA MÉTROPOLE



700 000
EMPLOIS

¹ Référence de Carlos Moreno

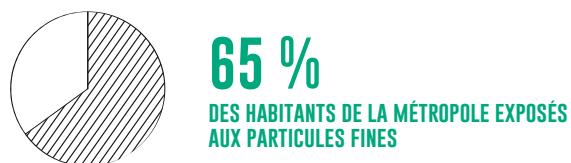
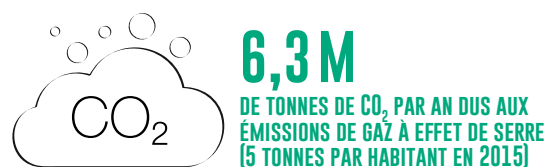
² Qui mettent à disposition plusieurs modes de déplacement.

FAIRE FACE AUX ENJEUX CLIMATIQUES ET GARANTIR UNE BONNE QUALITÉ DE VIE

Développer le réseau de transport, c'est aussi **accélérer la transition vers des modes de déplacements plus durables**. Sont en jeu la lutte contre les pollutions afin d'améliorer la qualité de l'air et de préserver la santé des habitants, l'ambition d'une ville plus apaisée et harmonieuse.

Dans son Plan Climat Air Énergie Territorial* (PCAET), la Métropole de Lyon a fixé comme objectif une réduction de l'utilisation de la voiture individuelle de 44 % à 35 % sur le territoire métropolitain en 2030, en cohérence avec le Plan de déplacements urbains (PDU). **Afin de proposer une véritable alternative, le SYTRAL accélère le déploiement d'un réseau de transport performant dans le cadre de son plan d'investissement pour 2026.**

Les transports collectifs sont aussi essentiels pour permettre d'accéder à l'emploi, à la formation, aux services. Ils sont un **facteur d'inclusion sociale** pour les populations des quartiers prioritaires de l'agglomération.



* Outil de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie

LE MÉTRO, UNE SOLUTION SUSCEPTIBLE DE RÉPONDRE À CES DÉFIS

- » Il est très performant : de grande capacité (jusqu'à 650 passagers), totalement en site propre, rapide et fiable
- » Il s'articule facilement avec les autres modes de transport : tramway, bus, TER (« intermodalité »), ce qui peut contribuer à diminuer l'usage de la voiture entre le centre et la grande périphérie de la Métropole
- » Mode de transport structurant, à l'instar du tramway par exemple, il favorise le désenclavement des quartiers

Toutefois, les projets de métro sont des chantiers complexes et coûteux (entre 120 et 180 M€/km) qui ont **des**

impacts sur l'environnement et le fonctionnement du territoire pour de nombreuses années.

Il s'agit donc de **concevoir ces projets de façon globale** avec pour principaux objectifs :

- » L'amélioration de la qualité de vie des habitants et la préservation de l'environnement naturel face aux enjeux climatiques
- » Le renouvellement urbain du territoire et une meilleure desserte des quartiers traversés s'accompagnent d'une densification
- » Une plus grande cohésion des territoires grâce aux réseaux de transport en commun et ferroviaires
- » Des transports collectifs performants pour fournir une alternative à la voiture individuelle et favoriser l'accessibilité de l'ensemble de la Métropole

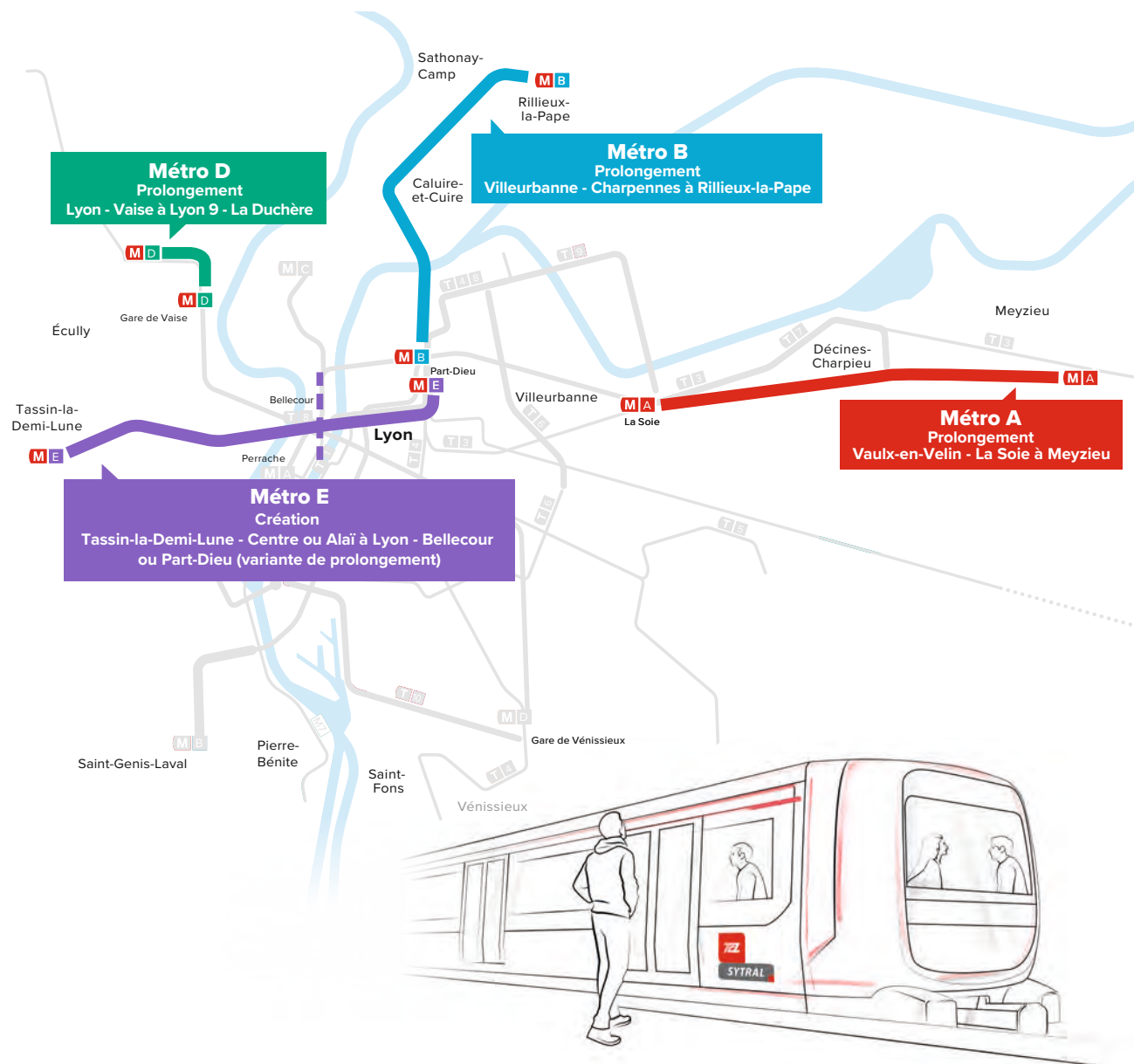


© Nicolas Robin

4 TERRITOIRES, 4 PROJETS POUR LA MÉTROPOLE

Les projets sont étudiés pour déterminer à la fois l'opportunité de les réaliser, leur faisabilité technique et l'esquisse des fuseaux de passage. En tant qu'usagers, les citoyens sont invités à donner leur avis sur le **diagnostic** dans le cadre de la consultation publique (première étape). Les enseignements qui en seront tirés permettront de préparer l'analyse et la comparaison des 4 projets (deuxième étape de la consultation publique).

La réflexion sur les 4 projets devra tenir compte du réseau existant (routier, ferroviaire, transports en commun urbains et non urbains). Les enjeux de l'avenir du métro concernent l'ensemble de la Métropole : **structurer une desserte en transports collectifs en fonction du développement urbain et desservir des zones économiques importantes pour le dynamisme de la Métropole.**



LE TERRITOIRE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE A

Vaulx-en-Velin - La Soie à Meyzieu

Carte d'identité du territoire

Cette zone étendue sur **5 communes (Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu, Meyzieu, Jonage)**, est caractérisée par une population qui augmente davantage que la moyenne de la Métropole, notamment le long de la ligne du T3. L'évolution des emplois, plus denses autour de la zone industrielle La Soie, est contrastée.

Les déplacements en chiffres

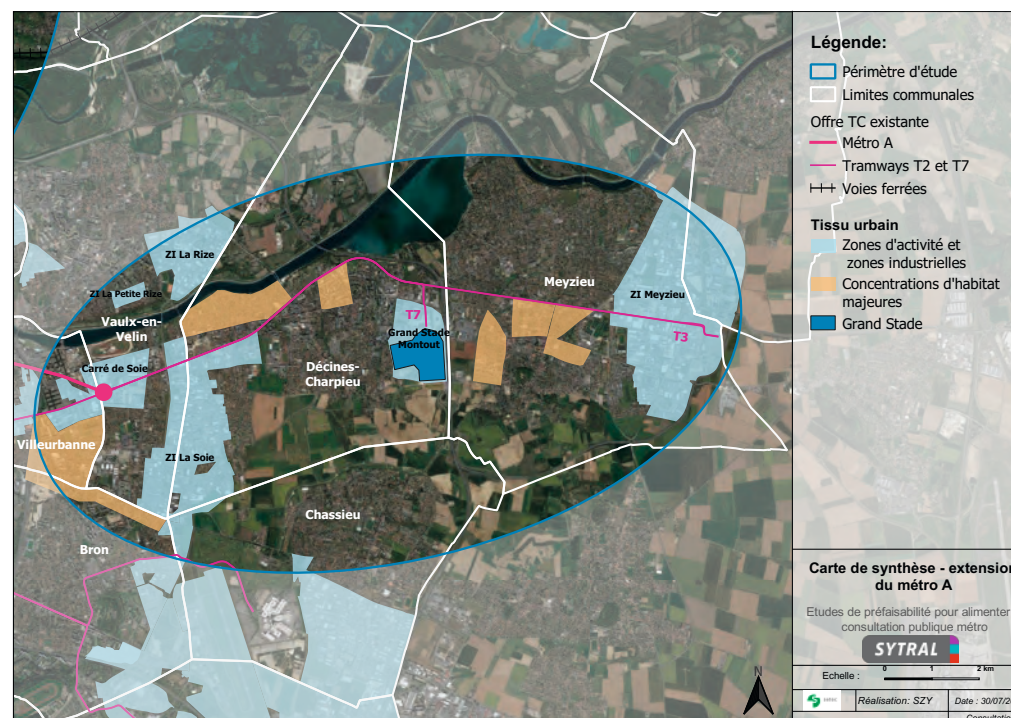
340 000 déplacements tous modes sont effectués chaque jour vers l'est de la Métropole, les territoires voisins et Lyon/Villeurbanne, avec 30 % d'augmentation prévue d'ici 2030. Les déplacements à l'intérieur de la zone de projet sont également très fréquents.

Le réseau de transports existant

Le réseau routier est souvent congestionné (traversée de Décines et Meyzieu, accès de La Soie). 60 % des déplacements en direction du centre de la Métropole sont effectués en voiture.

Les transports en commun sont concentrés au niveau du pôle d'échange multimodal* de La Soie (ligne de métro A/tramway T3, RhônExpress, 15 lignes de bus, terminus du T7). 61 000 habitants sur 75 000 ne sont pas desservis directement par le réseau de métro (Décines-Charpieu et Meyzieu qui avec Vaulx-en-Velin sont essentiellement desservis par le réseau de bus et le T3).

*Lieu d'échanges où se connectent différents modes de transport (train, métro, bus, circulations douces...)



Le territoire est traversé du nord au sud par la Rode Est. Il est bordé au nord, et par les espaces agricoles de la plaine du Biézin au sud.

Ce qu'apporterait le projet

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

Villeurbanne - Charpennes à Rillieux-la-Pape

Carte d'identité du territoire

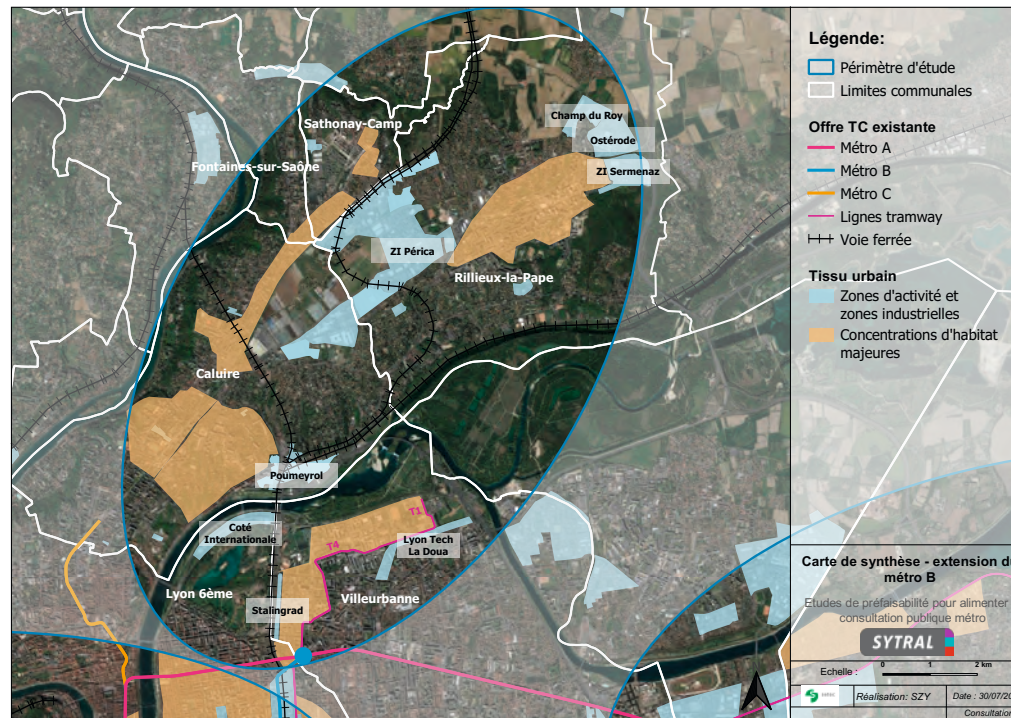
Ce territoire est composé du **6^e arrondissement de Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape et Sathonay-Camp**. La croissance de la population se maintient globalement, **avec certaines zones très peuplées**. Les emplois sont plus nombreux dans les secteurs de Lyon, Villeurbanne et Rillieux-la-Pape.

Les déplacements en chiffres

Les déplacements sont très majoritairement orientés en direction de Lyon/Villeurbanne (230 000 déplacements par jour) et sont également nombreux à l'intérieur du territoire.

Le réseau de transports existant

Le Boulevard Périphérique du Nord de Lyon (BPNL) et plusieurs axes du Plateau nord sont très fréquentés. L'utilisation des transports en commun représente 35 % des déplacements en direction de Lyon Villeurbanne. La part de la voiture individuelle est quasi identique. Les transports en commun sont concentrés sur le secteur Lyon/Villeurbanne, au pôle d'échange multimodal de Charpenne (connexion des lignes de métro A et B, tramways T1 et T4, lignes de bus C2, C16 et C17). Sur les 105 000 habitants du territoire, 62 000 habitants ne sont pas desservis directement par le réseau de métro. Le Plateau est desservi par le bus et par deux lignes de TER jusqu'à la gare de Lyon-Pardieu avec des fréquences peu élevées.



Ce qu'apporterait le projet

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

Ce territoire est très contrasté, avec la présence de la Saône et du Rhône, et des infrastructures routières et ferroviaires majeures.

LE TERRITOIRE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE D

Lyon - Vaise à Lyon 9 - La Duchère

Carte d'identité du territoire

Ce territoire couvre en partie les communes du **9^e arrondissement de Lyon, Écully, Champagne-au-Mont-d'Or et Saint-Didier-au-Mont-d'Or**. Il est marqué par la présence de la ligne ferroviaire Perrache-Villefranche-sur-Saône et la route métropolitaine (M6). La croissance de la population est dynamique, fortement concentrée sur le Plateau de la Duchère et dans le 9^e arrondissement de Lyon (gare de Vaise et ZAC Industrie). La répartition des emplois est globalement équilibrée.

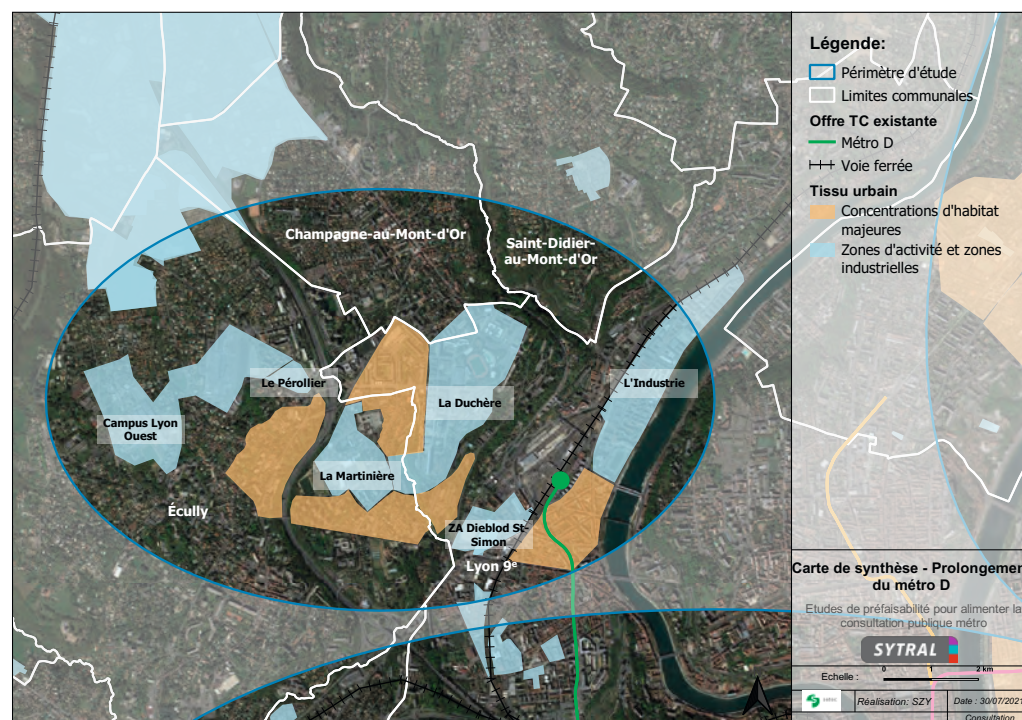
Les déplacements en chiffres

Les déplacements sont très majoritairement orientés en direction de Lyon (69 000 déplacements tous modes par jour), ainsi qu'à l'intérieur du territoire. À l'horizon 2030, une hausse de 60 % des déplacements est attendue entre la Duchère et l'Industrie.

Le réseau de transports existant

Les transports en commun se concentrent dans le secteur de la gare de Vaise (pôle d'échange multimodal, terminus de la ligne D, connecté avec de nombreuses lignes de bus et desservi par 2 lignes de TER). Son accès engendre une forte congestion du réseau routier. Ce dernier est également saturé au niveau de l'échangeur routier du Pérolier.

En direction de Lyon/Villeurbanne, l'utilisation transport en commun/voiture individuelle est quasi identique (42 %). Sur les 45 000 habitants du territoire, 35 000 ne sont pas desservis directement par le réseau de métro.



Le territoire est marqué par une forte concentration de la population sur le Plateau de la Duchère et dans le 9^e arrondissement de Lyon autour de la gare de Vaise et dans la ZAC Industrie.

Ce qu'apporterait le projet

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

LE TERRITOIRE D'UNE NOUVELLE LIGNE E

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

Carte d'identité du territoire

Caractérisé par ses vallons et la rivière Yzeron qui limitent le développement urbain, ce territoire concerne la commune de **Tassin-la-Demi-Lune** et **plusieurs arrondissements de Lyon (2^e, 5^e) jusqu'à Bellecour**.

Le diagnostic présenté pour ce projet porte sur le tronçon Tassin (centre ou Alaï) et Bellecour, avec une variante de prolongement jusqu'à Part-Dieu.

La croissance de la population est globalement soutenue. L'emploi est en hausse, notamment dans l'ouest, et sur l'ensemble du territoire à l'horizon 2030.

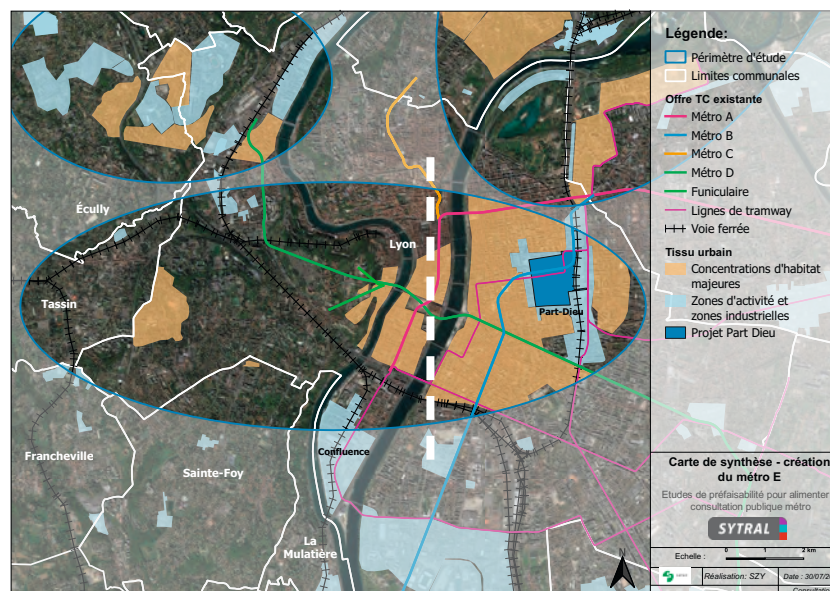
Les déplacements en chiffres

210 000 déplacements sont effectués chaque jour vers l'ouest (Lyon 5^e et Tassin).

Le réseau de transports existant

Avec la forte contrainte du relief, l'accès à Lyon n'est possible que par le tunnel de Fourvière ou par la colline, ce qui engendre une congestion routière importante au niveau de la rive droite du quai de Rhône, du tunnel sous Fourvière et sur les pentes. La desserte en transports collectifs est impactée par le trafic avec peu de possibilités d'aménagements. Le territoire est bien desservi par le train (à Alaï et Écully-la Demi-Lune).

La quasi-totalité des habitants entre Bellecour et Part-Dieu est desservie par un métro, ce qui n'est pas le cas



Entre Tassin et Bellecour, **64 % des habitants ne sont pas desservis par un métro.**

pour 64 % de la population de Tassin jusqu'à Bellecour et 30 % entre Tassin et Part-Dieu.

Ce qu'apporterait le projet

- 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.

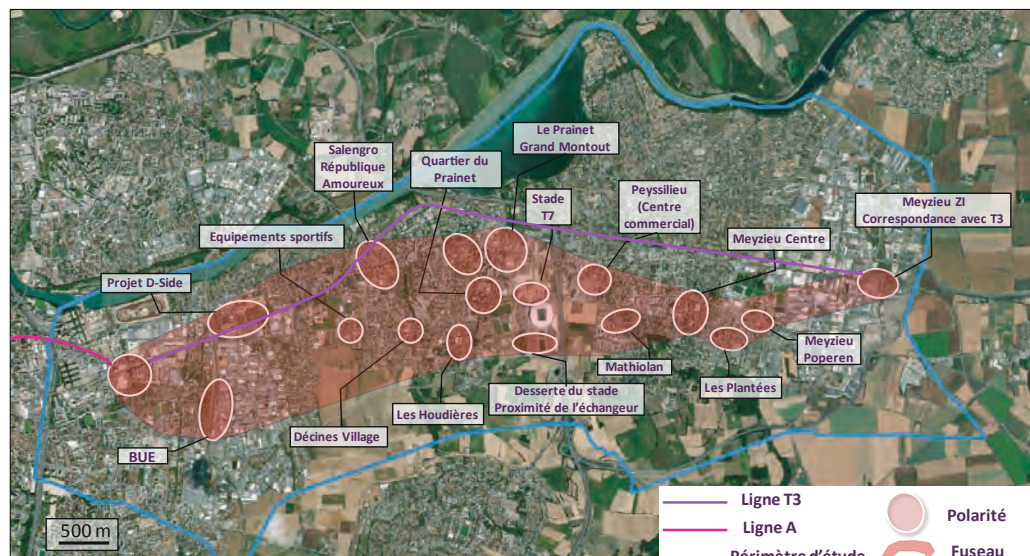
Le projet de création d'une nouvelle ligne de métro E depuis l'ouest de l'agglomération lyonnaise, qui a fait l'objet d'une concertation réglementaire en 2019, se poursuit par ailleurs.

Plus d'infos auprès de la garante de la concertation, Claire Morand (claire.morand@garant-CNDP.fr) ou sur la plateforme participative du SYTRAL destinations2026-sytral.fr/processes/metro-e

LES ESQUISSES DES PROJETS

Sur la base des grandes caractéristiques des **4 territoires des 4 projets**, et des grands enseignements du diagnostic, un fuseau pour le passage de futurs tracés de métro se dessine pour desservir les grandes polarités d'habitat et d'emploi, et les pôles générateurs de déplacement. Ce sont ces 4 « fuseaux » qui servent de base aux études de faisabilité pour approcher les caractéristiques techniques des différents projets, les fréquentations et le coût. Dans chaque territoire, des possibilités de tracés ont été étudiées et ont permis de donner de premières estimations de coût et de fréquentation.

PROJET A



» Fréquentation liée au projet:

48 000 à
49 000

voyages/jour

» Voyages supplémentaires sur le réseau TC* = report modal:

+18 000 à
+21 000

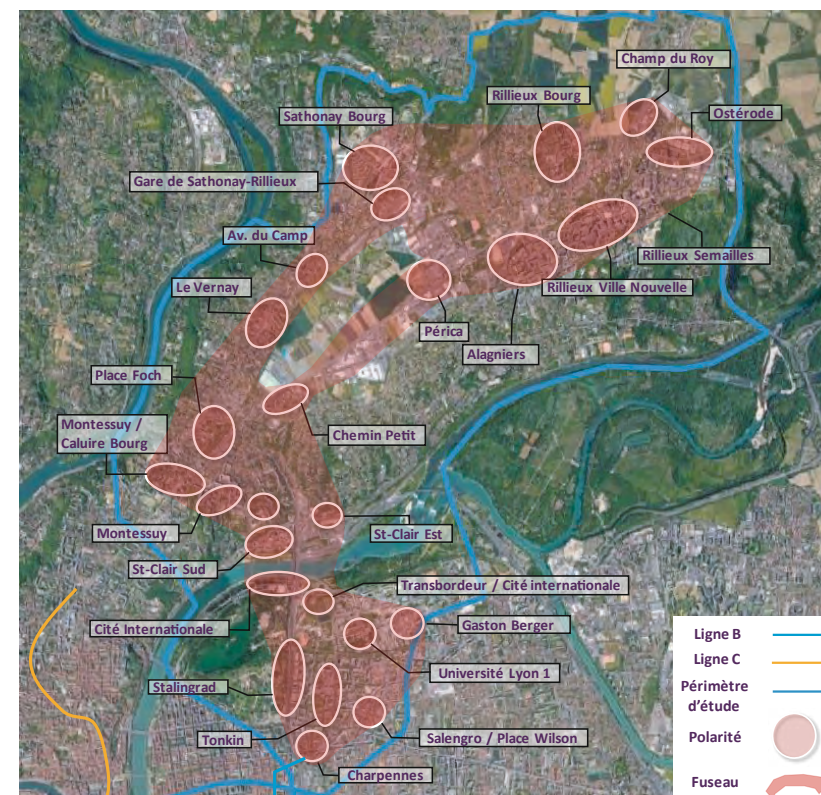
voyages/jour, soit 2 100
à 2 900 voyages/jour/km
de ligne

» Montant global du projet:

1,6 à
1,7 milliard €

*Transport en commun

PROJET B



» Fréquentation liée au projet:

62 000 à
81 000

voyages/jour

» Voyages supplémentaires sur le réseau TC* = report modal:

+26 000 à **+28 000**

voyages/jour, soit 2 800 à 3 200
voyages/jour/km de ligne

» Montant global du projet:

2,2 à **2,7** milliards €

LES ESQUISSES DES PROJETS

PROJET D



► Fréquentation liée au projet:

33 000 à **47 000** voyages/jour

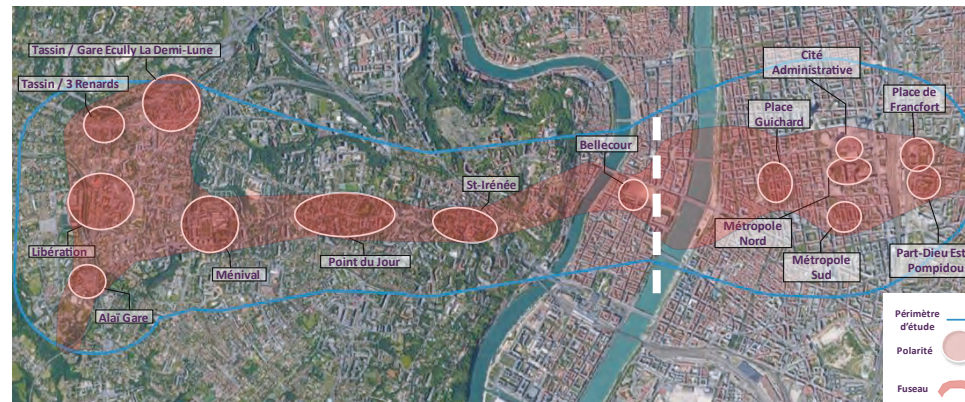
► Voyages supplémentaires sur le réseau TC* = report modal:

+5 000 à **+6 000** voyages/jour, soit 1400 à 1800 voyages/jour/km de ligne

► Montant global du projet:

1 à 1,2 milliard €

PROJET E



► Fréquentation liée au projet:

64 000 voyages/jour
(102 000 avec la variante de prolongement)

► Voyages supplémentaires sur le réseau TC* = report modal:

+15 000 voyages/jour, soit 3 100 à 3 500 voyages/jour/km de ligne (+28 000 avec la variante de prolongement)

► Montant global du projet:

(projet de base et variante de prolongement)
1,5 à 2 milliards €

LA CONSULTATION ÉTAPE PAR ÉTAPE

Étape 1

► SEPTEMBRE / OCTOBRE 2021

S'informer sur les **4 projets** et participer au diagnostic



Programme

- Présentation du diagnostic
- Échanges
- Aboutissement à un diagnostic partagé
- Présentation des esquisses de projets



Rencontres

- **1** forum de lancement
- **9** débats
- **1** conférence débat
- Des stands mobiles



Public concerné

Habitants, acteurs institutionnels, économiques et associatifs de la Métropole

Étape 2

NOVEMBRE / DÉCEMBRE 2021

Comparer les **4 projets de métro**

A B D E



Programme

- Définition des critères de comparaison au regard des besoins identifiés
- Comparaison des projets (efficacité, gains et impacts, coûts...)



Rencontres

- Des **réunions ciblées** (avec les acteurs de l'économie, de l'environnement et de la mobilité, ainsi que des citoyens tirés au sort)
- Des **ateliers thématiques** ouverts à tous
- Des stands mobiles



Public concerné

Habitants, acteurs institutionnels, économiques et associatifs de la Métropole

Étape 3

PRINTEMPS 2022

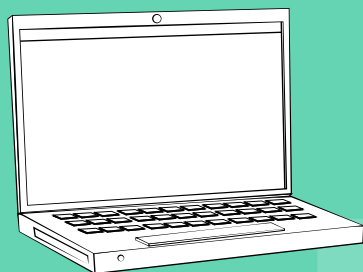
DÉCISION



Les élus du Sytral se prononceront sur les suites à donner au regard des enseignements de la consultation et des études réalisées.



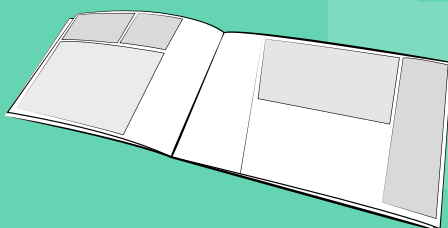
POUR PARTICIPER À LA CONSULTATION



La plateforme participative

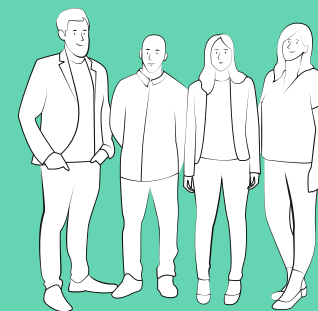
consultation-metro-sytral.fr

Elle vous permet de vous informer sur la consultation, de donner votre avis et de vous inscrire aux différentes rencontres.



Le cahier de la consultation

Il est mis à votre disposition dans les **59 mairies de la Métropole** et téléchargeable sur la plateforme numérique. Il présente de manière détaillée le diagnostic des 4 territoires de projet et une synthèse des études techniques réalisées pour la consultation.



Les différentes rencontres

Réunions, débats, ateliers, stands mobiles vous permettent de participer aux deux étapes de la consultation : la présentation du diagnostic et le classement des projets par priorités.



Les rencontres sont organisées dans le respect des gestes barrières et de la réglementation en vigueur