

# **ENSEIGNEMENTS** DE LA CONSULATION









Suivez l'actu du projet!













TROIS MOIS DE CONSULTATION PUBLIQUE POUR COMPRENDRE, COMPARER ET PROJETS DE METRO	
Une consultation en deux étapes	1
Une première étape d'analyse partagée « projet par projet »	3
Une seconde étape de réflexion globale sur l'extension du réseau de métro à l'échelle	métropolitaine 7
ENSEIGNEMENTS CLES ISSUS DE LA CONSULTATION	12
Une démarche de consultation innovante qui a répondu à ses enjeux	13
Des effets structurants attendus pour l'ensemble des territoires	16
Des points de consensus sur la façon de penser le métro	19
La priorisation des 4 projets au regard des différents critères de comparaison	21
La décision du SYTRAL pour le printemps 2022	23

















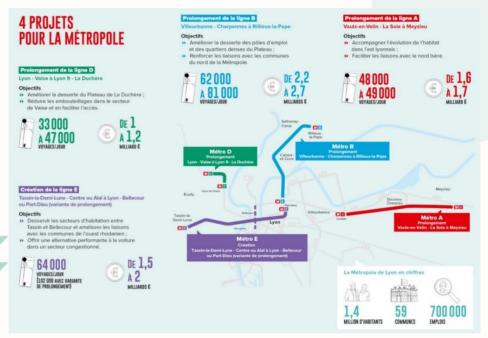
# TROIS MOIS DE CONSULTATION PUBLIQUE POUR COMPRENDRE, COMPARER ET PRIORISER LES 4 PROJETS DE METRO

### Une consultation en deux étapes

Du **21 septembre au 15 décembre 2021**, le SYTRAL<sup>1</sup> a organisé une consultation publique sur le développement du réseau de métro de la métropole Lyonnaise.

Ce dispositif d'envergure, a permis aux habitants et acteurs de la Métropole de comparer l'intérêt de 4 projets concrets et de les prioriser au regard de leur intérêt métropolitain futur, y compris en prenant en compte des pistes d'alternatives, et en adoptant une vision globale.

La consultation s'est structurée en deux phases :

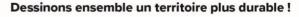


- Une phase d'analyse partagée « projet par projet » du 21 septembre au 10 novembre
- Une seconde phase de réflexion globale sur l'extension du réseau de métro en comparant les
   4 projets à l'échelle métropolitaine, du 10 novembre au 15 décembre



<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, le SYTRAL est devenu un établissement public local au périmètre et aux compétences élargis. La consultation a été lancée et menée sous la précédente gouvernance : c'est au « nouveau » SYTRAL qu'il appartient de tirer les conclusions de la démarche.











Tout au long de la démarche de consultation, le SYTRAL a fourni aux Métropolitains un ensemble de documentation et l'éclairage d'experts sur les enjeux abordés, dans un souci de transparence.

#### LA CONSULTATION EN CHIFFRES

#### **UN DISPOSITIF D'ENVERGURE**



3 mois de consultation



3 temps forts 14 réunions sur les territoires 3 ateliers thématiques



2 panels d'acteurs socio-économiques et de citoyens



2 cahiers de la consultation 10 stands-mobiles 1 plateforme

#### **UNE FORTE MOBILISATION**



1200 participants aux ateliers en présentiel et visioconférence



7000 avis pour près de 1300 contributions



Plus de 2500 personnes renseignées (rencontres mobiles)

#### LE FILM RETROSPECTIVE DE LA CONSULTATION (CLIQUER SUR L'IMAGE) :



















# Une première étape d'analyse partagée « projet par projet »

Lancée le 21 septembre à l'initiative du SYTRAL, autorité organisatrice des transports, la première phase de la consultation publique volontaire sur le projet de développement du réseau de métro avait pour objectif d'informer les participants sur les 4 projets mis en débat et de contribuer à leur analyse en termes d'opportunités pour les territoires concernés et pour la métropole dans son ensemble.

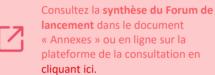
Cette première étape visait ainsi à préparer le deuxième temps de la consultation de comparaison des 4 projets.

#### **UNE BONNE MOBILISATION ET DES DEBATS SEREINS**

La consultation s'est ouverte par un **FORUM DE LANCEMENT** organisé à Lyon le 21 septembre 2021. Il a permis de présenter, en présence de Bruno Bernard – président de la Métropole et du SYTRAL- et de Jean-Charles Kohlhaas – vice-président de la Métropole et du SYTRAL, l'ensemble de la démarche et les 4 projets à plus de **280 participants** présents ou connectés à distance.



Ce premier rendez-vous fut l'occasion pour les participants d'exprimer la diversité des enjeux à prendre en compte dans la réflexion sur le développement du réseau de métro lyonnais.















Une attention particulière a été portée à la bonne information des participants. La PLATEFORME PARTICIPATIVE consultation-metrosytral.fr a constitué la « porte d'entrée » du public pour son information et sa participation. A l'ouverture de la consultation, un premier CAHIER DE LA CONSULTATION a été mis en ligne rassemblant l'ensemble des informations sur les 4 projets et, plus largement, sur les enjeux territoriaux à prendre en compte. Une synthèse de ce cahier ainsi qu'un dépliant ont accompagné sa diffusion.

Des exemplaires du cahier de la consultation ont également été adressés à l'ensemble des mairies du territoire (59 communes, 9

mairies d'arrondissement) ainsi qu'aux sièges de la Métropole et du SYTRAL, avec un kit de communication pour relayer l'information auprès des habitants.

Le lancement de la consultation a également été porté par une CAMPAGNE DE COMMUNICATION comprenant notamment de l'affichage sur le réseau TCL et un habillage de stations de métro aux couleurs de la consultation. Des messages sonores dans les stations de métro ainsi que des posts sur les réseaux sociaux ont invité le public à participer. La parution d'articles dans la presse a également permis de faire connaître la démarche.





De plus, les équipes d'animation sont allées à la rencontre du public à travers 10 STANDS-MOBILES dans les territoires de projet.

#### 10 RENCONTRES MOBILES DANS TOUTE LA METROPOLE



Afin de mobiliser et de rendre visible la consultation, 10 stands-mobiles se sont tenus dans 10 lieux fréquentés, sur les lignes de métro existantes ou dans l'espace public. A cette occasion, les éléments de base de la consultation ont été présentés et les réactions du public recueillies.

Ce dispositif a permis de sensibiliser une plus grande diversité de participants que ceux inscrits aux ateliers et sur la plateforme. Au total, plus de 2500 personnes ont été informées à travers ces moments d'échanges et de distribution de flyers.

Les animateurs ainsi déployés ont pu rencontrer les usagers sur plusieurs sites : la Duchère, Rillieux la Pape, Part-Dieu, Meyzieu, Bellecour, Gorge de Loup, Gare de Vaise, Hôtel de Ville, Charpennes et Quai Saint-Antoine. Certaines rencontres, notamment dans les stations de métro, ont été davantage propices à l'information sur la consultation elle-même, par la distribution de flyers.



Suivez l'actu du projet!











- du **processus de consultation** (pilotage, financement, calendrier, prise en compte des avis, prise de décision, reddition des comptes) ;
- des projets d'extension ou de création de ligne (corridor desservi, dessertes) ;
- des besoins existants sur leurs territoires et les effets attendus du métro sur l'espace public et les bassins de vie ;
- le réseau de transports en commun actuel, et les alternatives éventuelles aux 4 projets de métro ;
- la faisabilité et la réalisation des 4 projets de métro (coût, délai, temps des travaux...).

Cette première étape de la consultation a surtout pris la forme de 12 ATELIERS PARTICIPATIFS dans les corridors de projets :



- 4 ateliers institutionnels en présentiel avec les élus (1 par projet). Certaines de ces séances ont également été ouvertes au grand public pour répondre à la demande de participation des habitants sur les projets des lignes B et E;
- 4 ateliers en présentiel pour le grand public et les acteurs (1 par projet) ;
- 4 ateliers simultanés par visioconférence (1 par projet).

Ligne par ligne, les multiples enjeux pour les territoires (emplois, mobilité, logement, attractivité du territoire et aussi financiers) ont été présentés et débattus dans une logique participative et de contribution des participants.



Consultez les synthèses des ateliers ligne par ligne dans le document « Annexes ». L'ensemble des compterendu des ateliers sont également disponibles sur la plateforme de la consultation en <u>cliquant ici</u>.

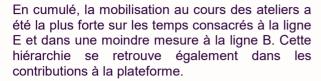
Au total, ce sont près de 300 participants qui ont contribué aux ateliers en présentiel et 150 dans les ateliers en ligne.

Date	Dispositif	Participants
4 octobre 2021	Atelier Institutionnel élargi au Grand Public / Ligne B	56 participants
6 octobre 2021	Atelier Institutionnel / Ligne A	15 participants
11 octobre 2021	Atelier «GRAND PUBLIC» / Ligne B	37 participants
14 octobre 2021	Atelier Institutionnel / Ligne D	8 participants
15 octobre 2021	Atelier Institutionnel élargi au Grand Public / Ligne E	70 participants
18 octobre 2021	Atelier «GRAND PUBLIC» / Ligne A	13 participants
20 octobre 2021	Atelier «GRAND PUBLIC» / Ligne E	61 participants
28 octobre 2021	Atelier «GRAND PUBLIC» / Ligne D	26 participants
25 octobre 2021	Atelier distanciel / ligne A	20 participants
	Atelier distanciel / ligne B	23 participants
	Atelier distanciel / ligne D	10 participants
	Atelier distanciel / ligne E	90 participants



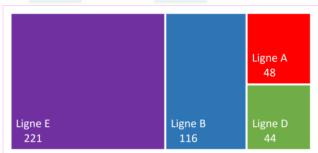






Qualitativement, la bonne tenue des échanges est à souligner, avec des participants constructifs qui ont accepté la logique de débat et de contribution argumentée qui leur était proposée.

Enfin, la plateforme en ligne a permis de recueillir, pour cette seule première phase de la consultation, les CONTRIBUTIONS DIRECTES de près de 800 participants émettant ainsi plus de 5000 AVIS sur les différentes lignes.



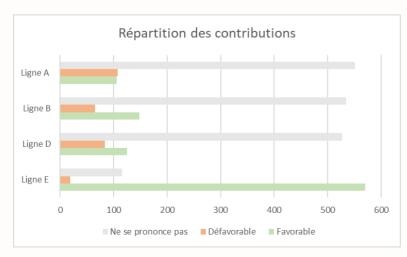


#### LES CONTRIBUTIONS SUR LA PLATEFORME EN LIGNE

790 contributeurs ont donné leur avis en ligne du 21/09/2021 au 10/11/2021 dans le cadre de la première phase de la consultation. Ils ont eu l'occasion de répondre 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 à ces questions 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 également le projet le plus attendu. Après la ligne E, la ligne B est la plus demandée, suivie des lignes D et A.



Plusieurs sujets ont été abordés par les pour participants expliciter préférences, ou lorsqu'ils ont formulé des suggestions ou des remarques intermodalité, parc-relais, report modal, pollution, performance du réseau croissance démographique, existant, activité économique, égalité territoriale,



















# Une seconde étape de réflexion globale sur l'extension du réseau de métro à l'échelle métropolitaine

Cette seconde phase de la concertation était dédiée à l'analyse comparative des quatre projets de métro mis en débat, en adoptant un prisme métropolitain.

Elle s'est ouverte lors de la CONFERENCE-DEBAT organisée le 10 novembre 2021, qui a réuni 250 participants. Cette conférence était structurée autour de l'intervention d'experts, Jean-Marc Offner, directeur de l'agence d'urbanisme de

Bordeaux, et Sonia Lavadinho, anthropologue et géographe urbaine, favorisant la prise de hauteur sur les éléments-clés de synthèse issus des ateliers. Elle avait pour objectif de faire basculer la consultation dans sa deuxième phase et de l'ancrer dans une dimension métropolitaine.



Consultez la synthèse de la Conférence-Débat dans le document « Annexes » ou en ligne sur la plateforme de la consultation en cliquant ici.



Afin de nourrir cette deuxième étape de la consultation, un second CAHIER DE CONSULTATION a été mis en sur la PLATEFORME PARTICIPATIVE consultation-metro-sytral.fr. Ce cahier a été conçu comme un guide pour l'analyse comparative des 4 projets de métro en fonction de leurs principaux objectifs.

- 3 ATELIERS THEMATIQUES ont ensuite été organisés, afin d'offrir aux participants un cheminement leur permettant d'accompagner leur réflexion progressive sur l'intérêt métropolitain des projets (performance et faisabilité technique; impacts territoriaux; alternatives). Ces ateliers se sont structurés autour de présentations d'experts dans une logique pédagogique, et de temps de travail afin de construire collectivement les logiques de priorisation entre les projets. Ils se sont déroulés en présentiel, et avaient pour sujet :
  - Atelier 1 (18/11): Les performances en termes de mobilité des différents projets de métro, et leurs conditions de faisabilité. Les participants ont analysé puis priorisé les quatre projets de métro à la lumière critères relatifs de performances en termes de desserte, temps de transport, report modal, et au coût rapporté à l'amélioration de service. 25 personnes y ont participé.













critères relatifs aux enjeux de renouvellement urbain, de cohésion territoriale, de qualité de vie et d'environnement. 50 personnes y ont participé.



Consultez la synthèse des ateliers thématiques dans le document « Annexes » ou en ligne sur la plateforme de la consultation en cliquant ci-après : atelier 1 ici ; atelier 2 ici; atelier 3 ici.

Atelier 3 (02/12): Les pistes d'alternatives aux 4 projets de métro envisagés. L'exploration de pistes d'alternatives aux projets de métro a permis de vérifier si d'autres projets étaient susceptibles de répondre aux enjeux des différents territoires. Ainsi, ce 3e atelier thématique visait à comparer les projets au regard de la possibilité d'envisager des pistes d'alternatives au mode métro pour répondre aux besoins des territoires concernés. Une cinquantaine de personnes y a participé.

Dans le cadre de la consultation sur le développement du réseau de métro, le SYTRAL a souhaité organiser deux PANELS qui avaient pour objectif d'apporter une vision argumentée des priorités à l'échelle métropolitaine, en prenant du recul et dépassant les enjeux « locaux », sur la base d'une information approfondie, pour produire, in fine un avis.

Un panel citoyen, qui a réuni 11 participants.





Consultez l'Avis du Panel Citoyen dans le document « Annexes » ou en ligne sur la plateforme de la consultation en cliquant ici.



#### **QU'EST-CE QU'UN PANEL CITOYEN?**

Un panel citoyen est un dispositif participatif qui vise à faire travailler un groupe de citoyennes et de citoyens d'horizons variés et « profanes » sur une question complexe à forts enjeux.

Le groupe doit formuler explicitement un avis sur une question posée, après avoir pris le temps de s'informer auprès d'experts et d'acteurs diversifiés, de débattre et de réfléchir collectivement à ce qui fait consensus ou non. L'objectif est d'éclairer la décision des élus grâce à leur regard collectif de citoyennes et citoyens informés.

Dans le cadre de la consultation sur le développement du réseau de métro, le SYTRAL a souhaité organiser un panel citoyen pour :

- confirmer l'opportunité des projets
- préciser selon quelle logique de priorisation les projets peuvent être comparés entre eux.







Suivez l'actu du projet!



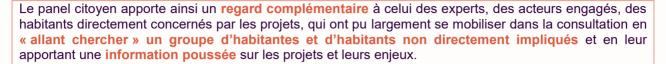












Plus précisément, le panel citoyen se définit à travers 3 éléments-clés :



#### Un panel diversifié de citoyens « ordinaires »

Compte tenu de la taille du panel, celui-ci ne prétend donc pas à la représentativité de la population. Néanmoins, chaque participant a été recruté de manière à refléter au mieux la diversité de la population de la Métropole Lyonnaise.



#### Une question précise posée au panel

Au regard de quels objectifs pour la Métropole continuer à développer le réseau de Métro ?

Parmi les quatre projets proposés, lesquels y répondent le mieux ?



Un processus permettant une information complète et une délibération collective

Réunis sur l'équivalent de **4 journées complètes de travail réparties sur 3 week-ends** (le 16 Octobre, les 12 et 13 Novembre, les 3 et 4 Décembre).

Le programme d'intervention du panel a été le suivant :

Module 1 : le métro lyonnais, son fonctionnement et ses spécificités  1.1 Qu'est-ce qu'un métro ?	Franck Brouillet et Jean- Christophe Renard, SYTRAL
<ul> <li>1.2 Vers une évolution de la gouvernance de la mobilité dans l'agglomération lyonnaise.</li> </ul>	Philippe Bossuet – SYTRAL
Module 2 : les enjeux de mobilité pour répondre aux besoins de développement du Grand Lyon	Laurence BARBERIA – SYTRAL
Module 3 : quelle évolution des pratiques de mobilité et quels impacts sur l'usage du métro ?	Emmanuel PERRIN, CEREMA
Module 4 : les impacts urbains du métro	
<ul> <li>4.1 Quels impacts du métro sur le fonctionnement urbain et son développement ?</li> </ul>	Emmanuel PERRIN, CEREMA
4.2 : Quels effets du métro sur l'étalement urbain ?	Éric PASQUIER, CEREMA
<ul> <li>4.3 : Quelle politique d'intermodalité ? Quels effets sur le développement urbain ?</li> </ul>	David DUBOIS, CEREMA
Module 5 : présentation des 4 projets	Emilie BURQUIER, bureau d'étude SETEC









Module 6 : présentation des pistes d'alternatives explorées au regard des 4 projets

Pierre-Henri DEPLANNE, bureau d'études SCE

Un panel dédié aux acteurs socio-économiques et associatifs, qui a réuni 10 participants au cours de deux réunions, afin de produire un avis collectif.



Consultez l' Avis du Panel des acteurs dans le document « Annexes » ou en ligne sur la plateforme de la consultation en cliquant ici.

#### **QU'EST-CE QU'UN PANEL D'ACTEURS?**

Le panel acteurs a été organisé afin de recueillir un éclairage, sur le projet, des acteurs économiques, des acteurs de l'environnement et de la mobilité.

Le panel Acteurs apporte ainsi un regard complémentaire à celui des experts et des habitants, qui ont pu largement se mobiliser dans la consultation.





#### LES CONTRIBUTIONS SUR LA PLATEFORME EN LIGNE

450 contributeurs ont donné leur avis, en ligne, du 10/11/2021 au 15/12/2021 dans le cadre de la consultation métro 2021 organisée par le SYTRAL.



Consultez le bilan numérique de la consultation dans le document « Annexes ».

Ils ont répondu 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.

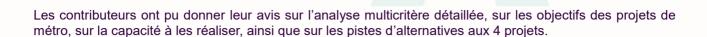
Les réponses à ces questions ont permis de mettre en avant l'avis des citoyens et acteurs du territoire. Il s'agissait de dégager des éléments permettant de comparer les différents projets et les prioriser au regard de leur intérêt métropolitain.











Enfin, un **FORUM** organisé le 16 décembre dernier a permis de clôturer la démarche de consultation publique et d'ouvrir l'étape de prise de décision. Bruno Bernard et Jean-Charles Kohlhaas sont revenus sur les éléments-clés issus des trois mois de consultation, et ont éclairé les participants sur les suites du projet. Nicolas Mallot a délivré plusieurs éléments relatifs au montant de l'investissement au regard des finances du SYTRAL.



Consultez la **Synthèse du Forum de Clôture** dans le document « Annexes » ou en ligne sur la plateforme de la consultation en cliquant ici.



Au total ce sont près de 650 participants qui ont participé aux dispositifs organisés lors de la deuxième phase de la consultation, sans compter les 450 contributeurs à la plateforme.

Date	Dispositif	Nombre de participants
10 novembre 2021	Conférence débat	250
18 novembre 2021	Atelier thématique 1	25
30 novembre 2021	Atelier thématique 2	50
2 décembre 2021	Atelier thématique 3	50
Octobre-décembre 2021	Panel citoyen	11
Novembre 2021	Panel d'acteurs économiques et associatifs	10
16 décembre 2021	Forum de clôture	250
TOTAL		646







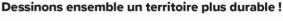


# **ENSEIGNEMENTS CLES ISSUS DE LA CONSULTATION**













Suivez l'actu du projet!













# Une démarche de consultation innovante qui a répondu à ses enjeux

La consultation proposée par le SYTRAL est apparue doublement originale au regard de son caractère volontaire et de son positionnement en amont de la définition des projets et de toute décision engageant le développement du réseau de métro. La mise en débat des grandes infrastructures intervient généralement au stade de la planification stratégique puis à celui des concertations règlementaires sur un projet défini. Avec la consultation Métro 2021, le SYTRAL a souhaité innover pour porter le débat avant toute définition précise d'un projet, tout en restant concret et opérationnel à travers la pré-sélection de 4 projets potentiels. Le pari du SYTRAL était de créer les conditions d'un débat métropolitain dépassant les seuls enjeux locaux d'un débat éclairé, en apportant en toute transparence les enseignements des études de préfiguration sur les projets, d'un débat serein en cherchant l'expression de tous, dans une logique de réflexion collective et de co-construction.

Le SYTRAL s'est donné les moyens de cette ambition en proposant une **démarche de dialogue public progressive** permettant l'expression des besoins des territoires pour affiner l'opportunité de chacun des projets avant de les réinterroger à l'échelle métropolitaine. Une grande **diversité de modalités de participation** a été proposée avec une réunion de lancement, une 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 et une plateforme en ligne. **Un effort particulier de pédagogie a également été réalisé en faveur de la pleine compréhension des projets** avec 2 cahiers de la consultation, 10 stands-mobiles sur le terrain, des interventions d'experts lors des différents ateliers...

Le déroulement des 3 mois de consultation a validé cette approche nouvelle avec une mobilisation importante du public s'élevant à 1200 participants cumulés sur l'ensemble des ateliers, malgré le contexte sanitaire difficile, et plus de 1300 contributions individuelles sur la plateforme représentant 7000 avis

Plus encore, la logique de réflexion collective proposée par le SYTRAL à travers des animations d'ateliers participatifs sur la base d'un apport d'informations objectives a contribué à **des débats sereins, argumentés et riches en enseignements**. Les différents compte-rendu des ateliers montrent ainsi une bonne appropriation par les participants des enjeux et des contraintes des différents projets. Si des expressions « partisanes » en faveur de tel ou tel des 4 projets ont pu s'exprimer, la consultation a pu les intégrer dans une réflexion plus globale. Dans le cadre de la consultation, les débats n'ont ainsi 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. Au-delà des enseignements à prendre en compte pour le développement du réseau de métro, les réflexions plus globales – comme l'élaboration à venir du Plan de Mobilités- pourront également en être nourries.

Les enseignements de la consultation sont présentés ci-après.



sytral.fr









# Des Grands Lyonnais attachés à leur métro : un mode de transport perçu comme efficace mais non sans limites

#### PERFORMANCE, FIABILITE ET ACCESSIBILITE

Le métro apparait comme un mode de transport plébiscité par une large majorité des participants, pour des raisons de performance et de fiabilité. Pour les participants, le mode « métro » est une solution adaptée car il permettrait le transport d'un **nombre de voyageurs plus important** que n'importe quel autre mode (tramway, bus à haut niveau de service). **Les pics d'affluences** en heures de pointe ou lors de la tenue de manifestations culturelles/sportives à forte visibilité seraient ainsi mieux **absorbés**.

Le métro est également plébiscité pour son efficacité et sa fiabilité en matière de déplacements. La rapidité du métro a ainsi été largement soulignée comme un élément clé garantissant le succès futur des projets en termes de fréquentation et de report modal. Au-delà de la vitesse, c'est la qualité de l'offre « métro » qui est mise en avant par les participants. L'amplitude horaire large d'un métro permet d'envisager des trajets sur des horaires plus étendus. En outre, le métro présente l'avantage de ne pas être soumis aux aléas de la circulation, et donc d'avoir des horaires de passage plus réguliers, ce qui sécurise les temps de trajet et rend le trajet en transport collectif attractif.

Enfin, le métro apparait comme le **mode de transport inclusif**. Son accessibilité offre des solutions de transport adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR), mal voyantes et personnes âgées dont la part est amenée à croitre à l'horizon 2040. Grâce au métro, ces dernières gagnent en autonomie, et peuvent réaliser des trajets seuls, avec un confort de voyage bien plus important qu'en bus ou en tramway. Des participants ont d'ailleurs rappelé que le réseau de transport métro TCL existant était l'un des plus accessibles de France, et qu'il devait le rester. Sur ce point, la profondeur des stations prévues ne doit pas être un obstacle à cette accessibilité. Enfin, la **sécurité** qu'apporte un trajet en métro par rapport à d'autres modes est évoquée à plusieurs reprises, en particulier sur les trajets de nuit en raison d'un sentiment d'être davantage « protégé » dans un métro (caméras de surveillance sur les quais et dans les voitures, davantage de monde).

Si le mode métro a été largement plébiscité, les échanges tout au long de la consultation ont été l'occasion de réflexions spontanées sur l'intérêt d'étudier des alternatives, notamment au regard des délais de réalisation des projets et de leur coût. La phase 2 de la consultation a permis de vérifier, notamment à travers les panels et l'atelier thématique dédié aux alternatives, **une ouverture du public à d'autres solutions de transports lourds si elles répondent également aux besoins**. Cet intérêt pour les alternatives au métro témoigne également d'un certain **réalisme des participants au regard des capacités de financement du territoire**.

#### LE METRO, LEVIER DE FLUIDIFICATION OU D'APAISEMENT DES TERRITOIRES

Mode de transport « lourd », le métro est décrit comme le mode de transport idéal pour préserver le cadre de vie actuel des habitants. Passant en souterrain, son **trafic n'implique aucune émission polluante en surface, ni de nuisance sonore ou visuelle**. La sérénité des lieux de vie, en particulier en extérieur (espaces verts, lieux de rencontre) s'en trouve préservée, voire accrue avec la diminution induite du nombre de voitures.

L'arrivée du métro est en effet perçue comme **vecteur de lutte contre la congestion automobile** dans les territoires concernés. Un report important de la voiture vers le métro est ainsi attendu pour l'ensemble des territoires qui ont mis en avant des situations de congestion automobile liées au manque de desserte en transports collectifs pour leurs habitants, et au trafic provenant des territoires voisins à destination du centre de la Métropole.











Deux points de vue sous-jacents se distinguent néanmoins concernant l'impact attendu sur le réseau viaire. D'un côté, des participants attendent du métro une capacité à fluidifié le trafic automobile et le stationnement en surface. Le caractère souterrain du métro est ici mis en avant comme n'impactant pas l'organisation actuelle du réseau viaire et permettant simplement d'alléger la circulation. Pour d'autres participants, l'arrivée d'un transport collectif lourd s'inscrit davantage dans une logique globale de limitation de la voiture : l'arrivée du métro constitue ainsi une opportunité pour limiter la place donnée à la voiture dans les territoires concernés en favorisant notamment la marche et le vélo pour les déplacements de proximité. Dans cet esprit, le panel citoyen invite à porter une attention particulière à la qualité des espaces urbains autour du métro et, plus largement, à accompagner la construction d'un métro d'un « projet pour la surface » audelà des seuls abords des stations.

#### DES CONTRAINTES DE REALISATION CLAIREMENT IDENTIFIEES : DES PROJETS QUI NE PEUVENT VOIR LE JOUR QU'A LONG TERME ET QUI SONT COUTEUX

En miroir de ces avantages, les participants ont identifié un certain nombre de problématiques **auxquelles le métro n'apporte pas complètement de réponse.** 

Parce qu'il ne verrait le jour qu'a minima d'ici une quinzaine d'année, les participants ont souligné qu'un projet de métro ne répond pas immédiatement aux besoins actuels, souvent décrits comme urgents. La temporalité de réalisation des projets est ainsi un élément clé à prendre en compte sans que cela ne remette fondamentalement en cause l'intérêt des participants pour voir le métro développé. Lors des premiers ateliers territoriaux, la question posée a plutôt été celle de renforcer l'offre actuelle « en attendant » le métro même si la possibilité d'alternatives à plus court terme et moins coûteuses a pu être soulignée par certains participants.

La question des **nuisances pendant la période de travaux** a également été évoquée. Pour autant, elle ne semble pas constituer un blocage dans la mesure où les participants comprennent les impératifs liés à de telles infrastructures et identifient bien les avantages à long terme du métro pour leur territoire.

Le coût de ces projets est en revanche une question qui a suscité de nombreuses réactions. En soi, le métro est reconnu par les participants comme « un investissement d'avenir » qui est donc légitime et mérite d'importants moyens. Néanmoins, l'ensemble des participants ont conscience que tous les métros ne pourront pas être réalisés en même temps au regard des montants en jeu. Les participants se disent également conscients de l'impact sur l'ensemble du développement du réseau TCL (l'enveloppe allouée à un projet de métro ne pourra pas être allouée à d'autres projets). C'est d'abord par cette question du coût que la question de recherches d'alternatives a été spontanément abordée. Dans le même esprit, des participants ont également cherché à optimiser l'efficience des projets avec des réflexions sur les économies générées par une limitation du nombre de stations, par des tracés plus directs, par des solutions techniques moins coûteuses...

Les deux panels ont d'ailleurs fortement insisté, chacun à leur manière, sur l'importance de s'assurer d'un "retour sur investissement" au regard des montants engagés. Le panel des acteurs 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. Il élargit même cette notion de retour sur investissement à la dimension environnementale en invitant à prendre en compte les impacts environnementaux incontournables lors de la construction à compenser en s'assurant d'un gain environnemental sur le long terme.











# Des effets structurants attendus pour l'ensemble des territoires

Au-delà de l'avantage qu'offre un tel mode de transport, les habitants identifient tous des effets bénéfiques du métro pour leur territoire. La différence entre ces effets peut s'opérer selon une logique géographique ou temporelle, tous les territoires n'étant pas confrontés aux mêmes problématiques ni aux mêmes horizons de développement. Le métro est ainsi perçu et décrit non comme une seule question de mobilité mais comme un levier et une opportunité d'aménagement des territoires concernés et, plus largement, de la Métropole. A titre d'illustration, le panel citoyen résume bien la pensée générale que « le développement du métro doit être porteur d'un dynamisme territorial maîtrisé ».

# LE METRO, UN PROJET AU LONG ET COURT TERMES POUR REPONDRE A DES BESOINS PRESENTS ET FUTURS AU SEIN DES TERRITOIRES DESSERVIS

#### Desservir et mettre à niveau la desserte de polarités déjà denses

L'arrivée d'un métro est perçue comme un levier pour accompagner le développement des territoires déjà fortement urbanisés et concentrant souvent des polarités économiques déjà structurantes. Les deux panels, notamment, ont retenu les densités en termes d'habitat et d'emploi comme un critère clé de priorisation des projets : elles doivent être suffisantes pour justifier un métro aujourd'hui ou en 2040 (à l'échéance du projet).

Il s'agit également d'apporter une amélioration significative en termes de desserte et d'offre de service. Les projets de métro sont ainsi perçus comme des **projets de « rattrapage » d'une desserte jugée insuffisante** au regard des caractéristiques du territoire pour en assurer le bon fonctionnement mais aussi le développement et l'attractivité.

Sur la plateforme numérique, de nombreux contributeurs, ont classé en première position le critère « Offre de transport existante ». Selon eux, 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 ».

Selon les territoires, cette perception s'exprime avec différentes nuances mettant en avant des dynamiques de développement actuelles et à venir importantes, renforçant encore l'enjeu de desserte « métro » (ligne A et dans une moindre mesure ligne B). Inversement, les freins et dysfonctionnements induits par l'absence de métro ou l'effet de sa non réalisation ont été soulignés pour la ligne E. Pour la ligne D, c'est davantage l'effet levier qu'elle apporterait pour la revitalisation du territoire (ligne D).

#### Des projets de métro de nature à consolider des « bassins de vie »

Les effets attendus des projets de métro sont d'abord présentés pour les territoires eux-mêmes en termes d'unification des bassins de vie au sein des zones desservies via une amélioration significative de la mobilité infra-territoire. Le prolongement de la ligne A permettrait de rapprocher les villes de Décines et de Meyzieu, en jouant un rôle « d'agrafe » entre les deux communes et le lien entre Caluire et Rillieux serait également consolidé avec le prolongement de la ligne B.

Avec des mises en lien moins marquées de polarités au sein des corridors de la ligne D et E, l'idée de « bassin de vie » est néanmoins également bien présente avec l'idée que l'arrivée du métro sera utile pour l'ensemble











des communes voisines avec bien souvent des propositions de prolongement ultérieurs (Craponne pour la E; Ecully pour la ligne D) dans cette même logique d'unification de bassins de vie.

#### « Désenclaver » les territoires pour « faire métropole » : un enjeu à plus ou moins court terme

En plus d'une meilleure connexion entre les quartiers des territoires desservis, le métro permettrait de les connecter au cœur de la métropole, et par extension à toutes les autres communes centres. Pour les territoires qui ne sont actuellement pas desservis par un mode lourd, le métro est perçu comme un vecteur de « désenclavement » fort (lignes B et E) pour reprendre les termes échangés en réunion. La connexion directe que permettraient ces deux lignes avec le centre de Lyon et le quartier de la Part Dieu, pôle principale d'activité économique de la Métropole, va également dans ce sens. Pour la ligne A comme pour la ligne D. sans parler de « désenclayement », les participants ont largement appuyé l'idée de la nécessité de renforcer leur accès au centre de la Métropole au regard d'une offre existante montrant des signes de saturation

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. 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. Il faudrait donc privilégier les territoires moins dotés d'une desserte structurante en transports en commun.

#### Une opportunité pour une meilleure qualité de vie mais également des risques à maîtriser de ce point de vue

En lien avec le constat d'une forme de saturation automobile des territoires, les participants ont largement abordé les projets comme des opportunités d'améliorer leur qualité de vie.

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. Certains participants ont également fait le lien avec le renforcement à venir de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour souligner la nécessité de renforcer les alternatives à la voiture si l'usage de celle-ci était de plus en plus restreint.

Cet enjeu de qualité de vie a été largement partagé sur la plateforme numérique. Ainsi, parmi les objectifs prioritaires attendus d'un projet de métro, 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, comptabilisant 180 points. La limitation de l'utilisation de la voiture individuelle est plébiscitée par les contributeurs. Il s'agit de de la capacité du projet à proposer une alternative au véhicule en favorisant le report modal 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.

Inversement, des débats ont pu avoir lieu sur l'impact des projets de métro en matière de développement et densification accrue des territoires desservis. La question de l'impact sur les prix de l'immobilier et de l'exclusion des ménages moins aisés a également été pointée dans cet esprit au cours des ateliers mais

















aussi par le panel citoyen. D'un point de vue environnemental, la limitation des possibles impacts négatifs du métro sur les espaces naturels sensibles, les sols, la ressource en eau... ont également été des éléments évoqués tout au long de la consultation.

#### DES EFFETS IDENTIFIES AU-DELA DES SEULS TERRITOIRES DIRECTEMENT CONCERNES PAR LES **PROJETS**

Des projets de métro pour rééquilibrer et mettre en lien la Métropole

Conscients que le métro s'inscrit dans une dynamique métropolitaine globale, les participants identifient pour chacun des projets des effets globaux.

Le métro est ainsi largement présenté comme porteur d'un rééquilibrage des activités économiques et de la densité de population entre le centre de la métropole et sa périphérie.

Plus largement, les projets de métro sont décrits comme des projets permettant de mettre en lien les territoires de la Métropole : l'accès au centre garantit un accès plus facile à l'ensemble du territoire métropolitain. Il s'agit également de faciliter la venue des métropolitains dans les territoires qui seraient nouvellement desservis. Seule création de ligne, le projet de ligne E a ainsi été décrit comme une mise en lien de l'Ouest et de l'Est de la Métropole avec une connexion à Part-Dieu et à ses lignes de transports collectifs desservant l'Est.

Des projets de métro vus sur des territoires élargis : l'importance de la prise en compte des territoires voisins de la métropole

Un autre point commun dans la perception des projets par les participants est leur contextualisation dans un périmètre large, intégrant les communes voisines mais aussi les bassins de vie voisins, au-delà des frontières de la métropole (Ain, Isère). Il s'agit notamment de s'assurer que les automobilistes des territoires voisins trouveront bien dans le métro une alternative crédible les incitant à ne pas rentrer dans l'agglomération.

La question des « terminus » a souvent incarné ces débats avec une demande importante de terminus en amont des villes des corridors étudiés, connectés aux infrastructures routières et dotés de parc-relais. Quand l'offre ferroviaire est développée dans les territoires, la connexion avec les gares a également été pointée comme un enjeu pour le lien avec les territoires voisins.

En miroir, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain ont été des sujets évoqués pour l'ensemble des projets, mais de manière plus nuancée. Certains considèrent que l'étalement urbain est déjà bien présent et qu'il s'agit de s'y adapter. D'autres pointent les risques d'encourager encore cet étalement, notamment avec des métros qui seraient pensés pour capter les automobilistes de territoires plus lointains. Face notamment à la crainte de voir les terminus transformés en « aspirateurs à voiture », les participants invitent à maîtriser les questions de « rabattement » sur le métro. Il s'agit également d'associer plus étroitement les habitants et acteurs politiques et économiques des communes proches des terminus pour voir dans quelle mesure le métro pourrait répondre à leurs besoins d'accès à la métropole, tout en limitant les phénomènes de congestion.





Dessinons ensemble un territoire plus durable!



sytral.fr







# Des points de consensus sur la façon de penser le métro

#### DES CONVERGENCES QUI SE DESSINENT SUR LES POLARITES A DESSERVIR

Les participants -élus comme habitants- aux ateliers de chaque ligne se sont, dans l'ensemble, **plutôt bien accordés sur les polarités-clés à desservir** au sein de chacun des corridors. Les synthèses par ligne s'en font ci-après l'écho.

Les **points de débat** se situent davantage dans **l'ajout de dessertes plus secondaires** entre des logiques d'un maillage assez dense des territoires ou, au contraire, de liaison rapide des seules polarités clés. La question des terminus a également été débattue, notamment au regard de la vocation donnée aux lignes de métro vis-à-vis des territoires voisins. Pour la ligne E, le prolongement jusqu'à Part-Dieu a également été l'objet de débats non complètement tranchés.

#### PLACER LE METRO AU CENTRE DES NOUVELLES MOBILITES

Se connecter avec l'offre « lourde » existante et penser un maillage « longue distance »

Les participants soulignent que l'arrivée d'un métro doit être l'occasion de repenser en profondeur les modalités de desserte des territoires. Le **maillage avec l'offre « lourde » existante, et en particulier des trains,** a été mise en avant à de nombreuses reprises, et sur la plupart des tracés de prolongement : articulation avec la gare SNCF de Sathonay-Rillieux (ligne B), complémentarité et connexion avec le Tram Train de l'Ouest lyonnais (ligne E), lien avec le projet de la Région Auvergne Rhône-Alpes sur l'emprise des anciens chemins de fer de l'Est lyonnais et le Rhône Express (ligne A). Les participants ont par ailleurs été attentifs à ce que le métro **ne doublonne pas l'offre de transport existante** (comme les bus à haut niveau de service et le T3 / T7 le long du corridor de prolongement de la ligne A), mais la complète en proposant un maillage différent et non couvert par une offre « lourde » existante.

La tarification unique (avec le trainréseau TER) est évoquée comme l'une des composantes clés de cette complémentarité. Un impact est en particulier attendu pour les usagers en provenance des territoires voisins, situés en dehors de la Métropole.

Des stations de métro attractives, « hub » de mobilités et de vie de quartier

De façon générale, l'ensemble des participants invitent à penser le métro comme porteur d'un renouveau de la mobilité sur les territoires impactés. La question du **rabattement** a ainsi été centrale dans les réflexions.

Il s'agit de faire **des stations des points multimodaux** en mettant l'accent sur la marche et le vélo avec des cheminements piétons et cyclables autour des stations, bornes de vélos et parkings sécurisés (libre-service et vélo personnel) ... L'offre de transports collectifs doit également être repensée pour permettre un rabattement efficace. Enfin, la **demande de parkings-relais aux abords des terminus a été forte**. A noter toutefois que la question de **l'utilité des parkings-relais a fait débat** parmi les participants, certains évoquant le fait que ces derniers apportent un « mauvais report modal », concernent un nombre limité de personnes, et encourageant l'étalement urbain.

Le panel citoyen s'est également inscrit dans cette logique en recommandant que « le rabattement vers le métro [se fasse] prioritairement à pied, en transport en commun et le moins possible en voiture ». Les











aménagements adéquats et l'offre de rabattement doivent ainsi être intégrés aux projets de métro. Le panel va même plus loin en appelant à « faire du métro une opportunité pour inciter [plus globalement] aux changements de pratiques de mobilité" dans les territoires concernés ».

Selon les participants, il s'agit également de porter un **regard attentif sur les activités implantées à proximité des stations afin de veiller à en faire des lieux de vie, et pas simplement des lieux de passage (activité économique diversifiée, lieux de loisirs, activité de restauration...). L'installation d'œuvres d'art urbaines dans ces stations est, par exemple, évoquée comme vecteur d'attractivité.** 

#### Penser le métro du 21<sup>e</sup> siècle

Dans une perspective prospective, des idées ont émergé au gré des ateliers et des discussions pour imaginer des métros « nouveaux » adaptés aux défis de ce siècle et non pas comme des copies des métros actuels. Ces participants invitent, par exemple, à concevoir des métros en capacité de se transformer et s'adapter à des enjeux et usages qui ne se présentent pas encore, comme des quais suffisamment longs et larges pour permettre un agrandissement des rames, à imaginer de nouveaux usages (rames adaptées à une logistique urbaine pour transporter des marchandises de nuit...) ou encore pour une meilleure performance environnementale et énergétique (intégrer la question de la production d'énergie au projet, mutualiser les besoins énergétiques avec d'autres équipements fonctionnant aux heures creuses...)

















# La priorisation des 4 projets au regard des différents critères de comparaison

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, gains et impacts, coûts.... 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.

Sur la base de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre de la consultation, toutes modalités confondues (ateliers, plateforme numérique, panel citoyens), les projets apparaissant les plus prioritaires sont le projet d'extension de la ligne B et le projet de création de la ligne E. Les principaux arguments développés sont les suivants.

#### EXTENSION DE LA LIGNE B

L'extension de la ligne B répond à un **besoin d'amélioration d'accessibilité** à ce secteur. 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 le 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 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.

#### **CREATION 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<sup>ème</sup> 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.

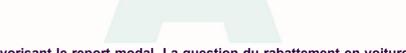
La connexion et la complémentarité avec le Tram-Train de l'Ouest lyonnais (TTOL) est une opportunité intéressante et apporterait une solution crédible aux flux en provenance de l'Ouest dans la Métropole, et à la











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 permet le tracé et **l'investissement coût par personne transportée plus intéressant que les autres projets**. Les faiblesses sont les contraintes techniques et la question du tracé 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 5e 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.

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.

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 faire face à leur saturation. 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. 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. A 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 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.



sytral.fr

