

<http://pierre-alainmillet.fr/Concertation-metros-contribution>



# Concertation métros, contribution des élus communistes métropolitains

- Agglomération -

Date de mise en ligne : jeudi 18 novembre 2021

---

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

---

**La concertation organisée par le SYTRAL sur 4 projets d'extension de lignes de métro est importante. Elle interroge** « *la poursuite du développement du réseau de métro pour l'agglomération lyonnaise* ». Au-delà de la priorisation des 4 projets proposés, nous pensons que c'est le premier débat nécessaire. Quels besoins de déplacements dans la métropole demain, et donc quels besoins de transports en commun ?

Le retour des bouchons confirme que le "monde d'après" n'est pas le monde rêvé ! Si les modes actifs ont progressé, fortement pour le vélo, si les transports en commun se rapprochent de leur niveau de 2019 et qu'on retrouve de plus en plus souvent des trams bondés, c'est la voiture qui sort gagnante... avec les bouchons. La sortie de confinement a produit une hausse globale des mobilités.

C'est pourquoi nous considérons que cette concertation métro devrait conduire à ouvrir un débat global pour repenser le plan de déplacement urbain (PDU) actuel. C'est aussi nécessaire parce-que la ZFE va peser progressivement sur les déplacements en voiture, avec de grandes inégalités sociales. De plus, la transformation du SYTRAL en établissement public local rend nécessaire un nouveau PDU qui est devenu dans la loi un "plan des mobilités".

C'est dans la perspective d'un tel débat que les élus communistes apportent leur contribution à la concertation sur le métro.

Le dossier de consultation pose clairement l'enjeu pour les déplacements dans et autour de la métropole, interrogeant un développement centralisé de l'agglomération autour de la ville centre, loin des discours pourtant répétés d'une agglomération "multipolaire".

Les besoins croissants de déplacements dans la Métropole sont accentués par un phénomène d'éloignement entre les lieux de travail et d'habitat [\[1\]](#)

Cela concerne la région urbaine bien au-delà de la collectivité territoriale de la métropole

on observe un élargissement de la zone d'influence de la Métropole avec un quart des emplois de l'agglomération lyonnaise occupés par des actifs résidant notamment dans les territoires voisins du Nord-Isère, de la Côtière de l'Ain, du Pays Viennois ou encore la Vallée du Gier. Cette interdépendance croissante avec ces territoires limitrophes induit une hausse très significative sur les 15 dernières années des déplacements en provenance de l'extérieur et en direction du centre et l'est de l'agglomération, notamment.

Le dossier de consultation affirme ainsi clairement

Le défi pour la Métropole est de répondre à cet accroissement des besoins de mobilité nécessaires à son bon fonctionnement et à une bonne qualité de vie pour la population. Si toutes les mobilités sont concernées, le réseau de transports collectifs urbains et le réseau ferroviaire seront particulièrement sollicités.

Et nous savons tous que le métro est la réponse la plus structurante aux mobilités, avec le plus grand effet report modal de la voiture, et le plus grand effet d'intermodalité en cohérence avec les autres lignes de transport (trams, bus...)

Le métro offre ainsi une très haute qualité de service. Plus particulièrement, sa vitesse constitue un avantage certain lui permettant d'offrir des temps de parcours records pour desservir des pôles urbains. On dit d'un nouveau métro qu'il a un "effet de desserte" en permettant une très forte amélioration en transports collectifs des quartiers dans lequel il arrive.

Or, le plan de déplacement urbain actuel, délibéré par le SYTRAL en 2015 donnait une ambition limitée aux transports en commun, et plus particulièrement au métro. Alors que la part modale des transports en commun était passée de 2005 à 2015 de 15% à 19%, il n'était prévu qu'une hausse à 22% pour 2030. C'est dans ce cadre qu'aucune nouvelle ligne de métro n'était en étude au SYTRAL à l'exception de la prolongation de la ligne D à Oullins, puis aux hopitaux.

[[http://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH148/6165\\_266\\_graphisme\\_part\\_modal-es-33ea8.jpg](http://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH148/6165_266_graphisme_part_modal-es-33ea8.jpg)] **Plan de déplacement urbain SYTRAL 2017-2030. Evolution des part modales**

Si ce plan était ambitieux pour les vélos, passant de 2 à 8 %, il conservait une place prépondérante à la voiture à 35 %. Et les besoins de mobilité d'une métropole où les distances se sont allongées, rend urgent de repenser la place des transports en commun pour une réduction forte de la part modale de la voiture, que les modes actifs ne peuvent permettre à eux seuls.

La dernière enquête déplacements souligne ainsi des distances importantes de l'ordre de 8 km pour les habitants de Lyon-Villeurbanne, à 11 km pour ceux des autres communes de l'agglomération, en moyenne entre le domicile et le travail.

La première réponse est bien entendu la place du rail dans les mobilités de la région urbaine pour réduire fortement les 150 000 véhicules jours entrant dans la métropole. C'est pourquoi nous demandons que, dans la suite du déclassement de l'A6-A7, le projet de mobilité du SYTRAL fixe l'objectif d'un boulevard Laurent Bonnevey apaisé, redevenu boulevard urbain, ce qui suppose de réduire les flux entrants sur les grands axes autoroutiers et donc de construire une offre d'accès de type RER, interconnectée aux réseaux du SYTRAL. Cela demande un travail conjoint du SYTRAL et de la région pour engager un plan d'investissement sur les lignes rail, les gares périphériques et l'interconnexion, et créer les conditions d'une tarification unique.

Mais cela demande aussi une nouvelle ambition pour les métros et les trams. Le dossier de consultation valorise une offre métro numéro deux en France derrière Paris, mais la métropole de Lyon a 4 fois moins de stations et de kilomètres de lignes que celle de Barcelone, pourtant de taille comparable !

Nous considérons que la réduction forte de la part modale de la voiture demande un développement accéléré et massif des métros et des trams. C'est pourquoi si nous considérons que les 4 projets proposés sont pertinents et utiles, nous pensons nécessaire de repenser le projet global du SYTRAL en tenant compte du développement d'un RER et de son impact sur les tracés des lignes métro et trams.

Nous pensons que des études globales support d'une grande concertation citoyenne sont nécessaires pour répondre

à deux questions fondamentales des mobilités métropolitaines

**[-] comment sortir des fractures autoroutières dont nous avons hérités ?** C'est encours pour les nouvelles M6 M7, mais le chantier est devant nous pour le périphérique Laurent Bonnevey. Quel rôle des gares périphériques et comment les relier ? comment capter les flux entrants en dehors de la zone urbaine ?

**[-] comment sortir de la fracture historique Est-Ouest de l'agglomération lyonnaise,** comment permettre les liaisons Est-Ouest, pas seulement en étoile centrée sur Bellecour ou la Part-Dieu, mais autrement que par le bouclage d'un périphérique autoroutier ? Quelles liaisons au Sud vers Givors, au nord dans le Val de Saône ? Ne faut-il pas aller vers un "anneau en transport en commun", un "Grand Lyon Express" comme le projet parisien ?

**Nous considérons qu'on ne peut en rester aux schémas existants du SYTRAL qui ont été conçus dans un cadre ancien et ne peuvent répondre à une ambition nouvelle de réduction forte de la part modale de la voiture.**

**C'est pourquoi nous proposons de prolonger la concertation "métro" en une concertation globale « Destinations 2035 »** préparant le futur plan de mobilités du nouveau SYTRAL.

---

[1] les citations sont extraites du dossier de consultation ["ENSEMBLE DESSINONS L'AVENIR DU MÉTRO"](#)