



## CONTRIBUTION DE L'UCIL CONSULTATION METRO DU SYTRAL

Les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) sont des associations loi 1901 créées, au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants engagés et bénévoles, dans le but de préserver et d'améliorer leur cadre de vie.

Leur fédération, l'Union des Comités d'intérêts locaux de la Métropole de Lyon (UCIL), qui existe depuis 60 ans, est l'interlocuteur des pouvoirs publics, au niveau de la Métropole de Lyon et de l'Etat, pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

Le SYTRAL a lancé une consultation pour définir l'avenir du métro à Lyon (faut-il relancer le maillage du réseau métro, compte tenu des contraintes financières ?) en proposant 4 projets qu'il s'agit de prioriser.

### PRELIMINAIRE 1 UTILITE DU DEBAT PUBLIC

Au préalable, l'UCIL tient à rappeler que cette consultation ne se fait pas sur une page blanche, mais réitère le débat public qui a déjà eu lieu (et se poursuit théoriquement encore) sur la création d'une nouvelle ligne E.

L'UCIL s'étonne de voir les nombreux débats publics menés ces dernières années trainer en longueur, rester lettre morte, voire même être remis en cause, alors que le public et les associations y ont largement participé, et que les élus ont approuvé par un vote les conclusions positives de ces projets :

- le tronçon ouest du périphérique en 2012, abandonné depuis
- la ligne E du métro en 2019, dont la poursuite des études est reportée à un choix ultérieur.
- le nœud ferroviaire lyonnais en juillet 2019 dont on attend encore une concrétisation.

Que de temps et d'énergie perdus !

Nous reprenons à notre compte les propos de la Commission Nationale du Débat Public dans son compte rendu du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais (page 14-15) :

« Le constat fait de projets soumis au débat public, puis, restés sans suite depuis de longues années malgré une décision de poursuivre ; de projets mis au débat, poursuivis jusqu'à la déclaration d'utilité publique, puis laissés en l'état sans le moindre commencement d'exécution ni la moindre assurance sur son financement; de projets débattus, déclarés d'utilité publique, puis remis en cause et abandonnés ; conduit légitimement le public à s'interroger sur la justification d'un nouveau débat public sur un projet à long terme.

**L'absence de suite fragilise la crédibilité même de cette démarche de démocratie participative et renforce un sentiment de défiance à l'égard des pouvoirs publics. »**

En tant que partenaire exigeant, l'UCIL tenait à rappeler ce préliminaire.

Mais en tant que partenaire, et en tant qu'acteur responsable, l'UCIL compte bien poursuivre son action médiatrice entre les citoyens engagés dans le débat public et les institutions représentatives.

## **PRELIMINAIRE 2**

### **PERTINENCE DU DEBAT SUR LES PROJETS DE METRO**

Une nouvelle fois, ce débat, mené par le SYTRAL, se fait dans le cadre des compétences du SYTRAL (bus / tramway / métro).

Si l'on apprécie que la dimension ferroviaire (TER de compétence régionale) soit davantage évoquée aujourd'hui que durant la concertation sur le Métro E, l'UCIL regrette qu'elle ne soit pas suffisamment prise en compte, faute de vision partagée avec la Région sur l'avenir des mobilités dans notre aire urbaine.

Comment penser indépendamment l'avenir du réseau TCL sans prendre en compte un éventuel « RER à la lyonnaise » ? Plusieurs projets de métro présentés ont des alternatives partielles en TER.

## **PRELIMINAIRE 3**

### **PERTINENCE DU DEVELOPPEMENT DU METRO**

Des années 70 à 90, notre Métropole a lourdement investi dans la création d'un réseau de Métro performant : entre l'inauguration de la ligne A en 1978 et celle de la ligne D en 1991 (et son prolongement immédiat en 1992 à Gare de Vénissieux, puis en 1997 à Gare de Vaise), seulement 13 ans se sont écoulés pour mailler une bonne partie du territoire.

Depuis près de 30 ans, le développement du réseau métro à Lyon a été limité à des petites extensions (la ligne A à La Soie en 2007, la ligne B à Gerland en 1997, puis Oullins en 2011, puis Saint Genis Hôpitaux en 2022).

Face à la lourdeur des investissements en métro et les besoins de développement des transports en commun dans l'agglomération (maillage plus fin dans l'hypercentre et maillage du réseau à l'Est de la Métropole), le SYTRAL a choisi depuis 25 ans de privilégier le développement du tramway, mieux à même de répondre à ces enjeux. Aujourd'hui, nous vivons la fin de ce cycle.

Après le 1<sup>er</sup> cycle de développement du métro et le 2<sup>ème</sup> cycle de développement tout azimut du tramway, il est temps de se poser la question de la place du métro dans le développement futur du réseau lyonnais.

Investissement trop coûteux, obérant les capacités financières du SYTRAL ?

Investissement inutile, alors que le maillage lourd est déjà fait et que la priorité doit être donnée aux BHNS et tramway dans les autres secteurs moins denses ?

Investissement irresponsable, conduisant à l'étalement urbain ?

Voilà 3 réponses maintes fois entendues, qui seraient légitimes, si les projets proposés d'extension du réseau lyonnais n'étaient pas pertinents.

Or le métro a encore sa place à Lyon, sans remettre en cause les principes défendus par la Cour des Comptes de réserver ce type de mode de transport aux zones denses de l'hyper centre.

- Le maillage lyonnais oublie certains territoires pourtant denses et mal desservis en ligne forte.
- Le métro assure un service permanent, rapide, efficace auquel les habitants des zones denses du centre de la Métropole ont droit.
- Le transport souterrain permet de répondre aux configurations particulières de certains sites contraints (collines) et n'obère pas les voiries existantes.

Il n'est qu'à voir l'exemple toulousain, avec un projet en cours de réalisation majeur, pour prendre conscience de l'utilité du métro aujourd'hui.

## SUR L'OBJET DE CETTE CONSULTATION

L'UCIL a déjà fourni une contribution à la concertation sur la création d'une nouvelle ligne de Métro E en avril 2019 jointe à ce document.

L'UCIL avait d'ailleurs une position originale en défendant un trajet par St Paul / Hôtel de Ville / Part Dieu, ce qui permettait de connecter le métro au tram train de tout l'Ouest lyonnais et permettait de relier la Gare St Paul à la Gare de la Part Dieu, liaison qui nous semble indispensable.

La concertation de 2019 avait d'ailleurs montré l'attente forte des citoyens d'une telle liaison en métro entre le centre-ville et la Part Dieu, comme le préconisait l'UCIL.

- **Sur les projets proposés** : Tous ont une certaine pertinence, mais il est clair qu'une hiérarchie se dessine en termes d'utilité et d'alternatives.

2 projets se détachent nettement (E et B), au détriment du prolongement de la ligne A et surtout de la ligne D qui doit manifestement être abandonné au profit d'une alternative.

Mais il est vrai que ces 2 derniers projets ont un coût élevé avec un délai de réalisation lointain. Que n'a t'on pas déjà perdu trop de temps pour la ligne E, avec cette seconde consultation !

- **Sur les 2 projets qui se détachent** :

- o **Création de la Ligne E** : La majorité des débats et contributions ont porté sur cette ligne, globalement de façon favorable, montrant l'engouement des métropolitains lyonnais pour cette nouvelle ligne.

Les documents produits par le SYTRAL dans cette consultation, ont démontré l'utilité du métro E, largement confirmée par ces nouvelles études et amplifiée du fait de l'apport que constitue l'extension à la Part Dieu, demandée par la concertation de 2019.

Cette ligne s'impose :

- en tant qu'amorce d'une grande transversale Est / Ouest,
- en tant que maillon manquant de liaison centre ville / Part Dieu
- en tant que desserte du plateau du 5<sup>ème</sup> arrondissement inopérant avec les autres moyens de transport
- en tant que réponse à la difficulté de créer la ligne A2 et la difficulté de la Montée de Choulans très inconfortable en Transport en Commun
- en tant que liaison avec des communes qui se sont densifiées ces dernières années.

Quant aux alternatives, le réseau viaire ne permet pas d'imaginer un BHNS ou tramway aérien, tant dans la montée que sur le plateau.

Seule la question ferroviaire mérite débat, mais elle ne permet pas de répondre au besoin de desserte du plateau du 5<sup>ème</sup> arrondissement, auquel il n'y a pas d'alternative fiable.

Et donc, si une alternative ferroviaire était envisagée (tram train St Paul – Brignais par Alaï), il faudrait à la fois :

- le doublement du tunnel des 2 amants
- envisager une autre liaison vers Craponne,
- créer une liaison souterraine vers Champvert / Point du Jour etc...,
- créer une gare souterraine sous la Gare St Paul
- prolonger le tram train vers la Part Dieu sinon l'alternative ferroviaire n'est pas une alternative au métro E, mais une simple amélioration de l'existant.

⇒ On voit que cette solution ferroviaire aurait un coût non négligeable se rapprochant probablement du coût de la ligne E du métro, sans compter le préalable de l'acceptation de la Région de céder ce réseau au SYTRAL.

⇒ Il est temps de revenir à des solutions plus simples et réalistes = la ligne E.

UCIL 50 rue Saint-Jean 69005 LYON [siret n° 38485278600027]

Tél : 09.66.43.97.71 - courriel : [u.c.i.l@orange.fr](mailto:u.c.i.l@orange.fr) - site internet : [www.ucil.fr](http://www.ucil.fr)

- **Prolongement de la Ligne B** : Son utilité est reconnue par les études fournies par le SYTRAL. Il est considéré comme presque équivalent à l'utilité de la création du métro E. L'UCIL se conforme à cet avis.
  - Nous proposons l'idée de bifurquer la ligne A vers Caluire / Rillieux et la ligne B vers la Soie.
  - En comparatif avec la ligne E, le territoire concerné par le prolongement de la ligne B bénéficie déjà d'une ligne forte récente (2011) avec C1/C2, avec une grande partie en site propre. Cette offre est peut-être insuffisante, mais a le mérite d'exister, alors que le territoire concerné par la création d'une nouvelle ligne E dispose d'un réseau actuel moins efficace (C20/C21).
  - Il existe également des alternatives (partielles) ferroviaires au métro B qu'il ne faut pas négliger. L'UCIL rappelle sa contribution à la concertation sur le nœud ferroviaire lyonnais (que nous joignons à cette contribution) pour répondre aux besoins de développement du ferroviaire à Lyon sans tout centrer sur la Part Dieu.

### **Quant au coût élevé des projets de métro**

En ayant décidé, à priori, de ne pas promouvoir le métro E, le SYTRAL a obéré un co-financement par le plan de relance de l'Etat.

Le SYTRAL a ainsi obtenu un financement pour le projet hypothétique, contesté, et peu avancé de transport par câble à Ste Foy / Francheville, alors qu'il aurait pu demander un co-financement de l'Etat pour lancer le métro E, projet très avancé, concerté et délibéré.

L'UCIL a bien conscience que les besoins de mobilité de la Métropole ne se limitent pas à un projet de métro unique.

Que la concrétisation des alternatives aux autres projets est aussi nécessaire.

Et que d'autres besoins existent comme un BHNS ou un tramway permettant une liaison périphérique circulaire ou des transversales, en dehors de l'hyper centre (comme le préfigurent T9/T10), plutôt que la poursuite du réseau en étoile toujours relié à l'hypercentre.

A Lyon, lundi 13 décembre 2021  
Le Président  
Bertrand JABOULEY



PJ 1 : Contribution 2019 de l'UCIL à la concertation sur la création de la ligne E de métro.  
PJ 2 : Contribution 2019 de l'UCIL à la concertation sur le nœud ferroviaire lyonnais.