

## Synthèse de la Conférence-Débat

10 novembre 2021 – Villeurbanne

En clôture de la phase 1 de la consultation sur les projets de métro, la conférence-débat s'est déroulée le 10 novembre 2021 au CCVA (Centre culturel et de la vie associative) de Villeurbanne, de 18h30 à 21h00, en présence de **Jean-Charles KOHLHAAS**, Vice-Président de la Métropole de Lyon et du SYTRAL, **Jean-Marc OFFNER**, Directeur de l'agence d'urbanisme de l'a-urba à Bordeaux et **Sonia LAVADINHO**, anthropologue et géographe urbaine, chercheuse et consultante prospective internationale.

Cet évènement a rassemblé **250 personnes** (dont plus de la moitié en présentiel et le reste à distance en visioconférence).



## Synthèse des interventions

### ► Introduction de **Jean-Charles Kohlhaas**

Jean-Charles Kohlhaas rappelle en introduction que cette consultation se déroule de façon **sereine** et très **constructive** : de nombreux citoyens participent et partagent des idées réalistes sur les projets étudiés. Il rappelle également **l'enjeu de cette consultation : comment dégager une vision métropolitaine et collective sur les 4 corridors étudiés ?** Pour répondre à cette question, l'idée est de réfléchir collectivement à différentes solutions. L'objectif des interventions d'experts est de « prendre de la hauteur » pour mettre en perspective un certain nombre d'éléments, et réfléchir aux besoins et à l'envie de mobilité des citoyens, afin d'apporter des réponses et solutions adaptées. La concertation doit ainsi permettre une réflexion sur le plan métro à long terme.

### ► Introduction par l'**animateur Olivier Merelle**

L'animateur a présenté les **objectifs de la réunion** : la conférence-débat permet d'ouvrir la phase 2 de la consultation, afin de comparer les 4 projets de métro. L'intervention de spécialistes nationaux est un moyen d'avoir des clés de compréhension globales sur les effets du métro.

Il a rappelé **les enseignements tirés de la première phase de consultation** : la multiplicité des enjeux posés par la mobilité et le développement du réseau métro. Les projets de métro sont vus comme des leviers de développement territorial, au service de l'attractivité des territoires et d'accompagnement de leurs dynamiques. La croissance démographique, le développement économique et l'habitat sont des sujets qui ont été mis en avant lors des échanges, ainsi que le développement social et culturel. Le métro est également perçu comme un moyen « d'unifier » les territoires. Il apparaît par ailleurs comme une réponse à la congestion automobile dans différents secteurs de la métropole grâce au report modal. Dans ce contexte, la question des modes actifs a été soulevée, ainsi que l'articulation avec les modes de transports existants, et les parking-relais. Plusieurs effets sont attendus avec le développement du réseau métro : rééquilibrage à l'échelle métropolitaine entre le centre et la périphérie, interface avec les territoires voisins. Ensuite, des points de vigilance ont été soulevés lors de la première phase de concertation : pression immobilière, artificialisation des sols, densification non maîtrisée, étalement urbain, etc.

Au regard de ces premiers éléments évoqués en phase 1, plusieurs questionnements seront posés au cours de cette conférence débat : les effets en surface du métro et son impact de manière générale sur les mobilités, la question des stations, le coût des projets, leur temporalité au regard des besoins métropolitains actuels.

### ► Intervention de **Jean-Marc Offner**

Jean-Marc Offner rappelle d'abord que Lyon est une ville où il se passe des choses intéressantes en matière de transport, et où le taux de couverture de transports en commun est important. Il pointe la question de l'investissement : les sommes importantes doivent-elles être engagées dans des projets de ligne de métro ou ailleurs. Il expose **4 convictions** :

- **Il n'y a pas d'effet structurant des transports**, aussi bizarre que cela puisse paraître ! Les infrastructures, quelles qu'elles soient, accélèrent des tendances préexistantes, les amplifient, elles ne les créent pas. C'est donc au travers des tendances que l'on diagnostique si une infrastructure a du sens pour les amplifier et les accélérer.
- Ce n'est pas tant le tracé qui est important, mais la façon dont on veut **organiser l'exploitation de ce tracé**. Le premier élément est le maillage : veut-on aller vite et faire peu de stations pour aller d'un bout à l'autre de la ligne ou au contraire, veut-on un métro façon parisien qui s'arrête tout le temps ? Par ailleurs, la question des stations est importante : quelles fonctionnalités doivent-elles avoir ? Sont-elles faites pour les riverains ou pour des gens qui viennent de loin ? Les services autour (type P+R ou autre) ne sont pas les mêmes selon les typologies.
- Un point essentiel est de savoir comment **on accompagne l'impact de la création d'une ligne de transport** ; que ce soit au niveau résidentiel ou au niveau du tissu commercial, la vitesse d'accès que le métro permet à d'autres zones-quartiers, peut modifier la zone de chalandise des consommateurs d'un quartier. Un métro accélère la mise en concurrence.
- **L'accompagnement stratégique** doit être fait tout au long de la réalisation du projet. Le métro pose la question de la **vision d'un territoire** qui doit être une construction collective à 10 ou 20 ans : comment pense t'on les relations entre le centre et la périphérie ? Cela pose évidemment le sujet du maillage qui peut être plus ou moins fin en fonction des réponses apportées.

Au sujet de **l'évolution du fonctionnement de la ville**, l'animateur a interrogé les intervenants sur les tendances à prendre en compte pour répondre aux défis de demain. Quelle solution adopter : des infrastructures lourdes ou d'autres alternatives ?

D'après Jean-Marc Offner, des mouvements d'idées ont émergé à la suite de la crise sanitaire, notamment autour de sujets comme la désurbanisation, « l'hyperlocalisme », et la remise en question du modèle des métropoles. La proximité spatiale peut constituer une organisation efficace pour créer du lien social, parallèlement à une défense des modes actifs.

Le métro doit être pensé dans une perspective et une vision de ce que peut devenir une Métropole. Il y a le scénario de l'hyper proximité où le piéton ou le vélo trouvera toute sa place, avec une vision de densification. Les aménagements doivent être conçus pour les piétons. La question de la gestion de l'étalement urbain se pose également : il convient de gérer ce phénomène que l'on ne peut pas occulter. La proximité ne va pas de pair avec ce phénomène. Le péri urbain s'autonomise et sera amené à développer ses propres infrastructures ; on aura des territoires poly centriques où un métro prendra son sens pour transporter les personnes massivement d'un centre à un autre ! Jean-Marc Offner défend alors l'idée d'un mode de transport en site propre.

### ► Intervention de **Sonia Lavadinho**

La question du **coût d'opportunité** lui est posée. Les enjeux du développement du métro ne peuvent pas être analysés que sous un aspect strictement financier. Le temps de réalisation d'une telle infrastructure est générationnel. Certaines lignes peuvent être réalisées plus vite que d'autres, et peuvent répondre à des enjeux plus ou moins présents. D'autres arriveront dans un futur lointain.

D'ici 10 ans, **les choix de mobilité seront différents et très décarbonés**. Cela renvoie à l'une des convictions présentée par Jean-Marc Offner sur le réseau de services, et soulève également la question de savoir si l'on doit rester dans une mobilité permettant des déplacements sur de longues distances ou si on doit privilégier la proximité. **Des choix qui nous mènent à un territoire plus durable !**

Suivez l'actu du projet !

des distances de plus en plus longues. Ainsi, au-delà de la question financière, les autres coûts d'opportunité doivent être pris en compte.

Selon Sonia Lavadinho, nous allons vivre une **transition comportementale majeure**, liée à des besoins de santé. Il sera nécessaire de réfléchir en intégrant les modes actifs qui vont se développer. Cela pose la question, pour le métro, du **rapport à la surface** : comment dessert-on les polarités, à quoi servent les stations ?... Elle met en avant les enjeux de l'étalement urbain et des effets de densification : il y aura de plus en plus de contrastes entre des territoires très denses et des territoires qui le seront nettement moins.

La question du **métro comme support d'autres mobilités** lui est ensuite posée.

Sonia Lavadinho s'interroge sur la **structuration des territoires pour permettre plusieurs usages**, notamment à l'aide de dynamiques de proximité. A l'échelle métropolitaine, il faut démontrer l'**hypothèse "marchable"**. Pour cela, il faut analyser l'efficacité du temps de nos déplacements et donc s'interroger sur la valeur ajoutée d'un métro. Ce mode de transport permet une rapidité, un « côté direct », une géométrie du réseau, des accessibilités mais au-delà de la vitesse, le sujet de la fiabilité est très important dans l'équation. La question du **site propre** est alors essentielle.

Le métro est un mode de transport utilisé sur une grande amplitude horaire, qui tend en Europe à augmenter avec les automatisations, avec un usage pratiquement de 24 heures sur 24. Cela a beaucoup de sens dans les villes densément peuplées, mais moins dans d'autres territoires. La géométrie de réseau peut alors être importante pour permettre un développement à proximité du corridor.

Par ailleurs, la **multimodalité** est essentielle pour le développement des villes selon Sonia Lavadinho. Le métro doit exister avec les autres composantes de la multimodalité, c'est-à-dire avec tout le reste du réseau de surface, bus, tramways et autres, mais aussi avec les réseaux ferrés, et les modes individuels comme la marche, la voiture et le vélo. Le métro concerne aussi son corridor élargi et les connectivités au-delà du secteur concerné. On le voit fortement en Suisse : les gens marchent jusqu'à 2-3 km à pied et 5 km à vélo vers le rail. Les personnes véhiculées parcourent jusqu'à 15-20 km pour atteindre le métro.

D'après Sonia Lavadinho, les stations doivent s'intégrer dans les dynamiques de proximité, ce qui pose la question de la **qualité des espaces publics** : espaces verts, espaces de séjours, sociabilité, ... La station est une opportunité pour créer un vrai espace urbain. Le métro, ce n'est pas que de la vitesse, il peut servir l'urbanité de ces territoires.





## Synthèse des échanges avec le public

D'abord, les propositions du *chat* ont été principalement « locales », avec notamment celle de **fusionner les lignes B et E**. Ont été évoquées les **alternatives de projets** et la complémentarité des transports, notamment avec la Région et les TER. La question de la **temporalité longue de la réalisation des projets** a été soulevée à plusieurs reprises sur le chat.

Un participant, habitant de Francheville, **défend la création de la ligne E et notamment l'option jusqu'à Part-Dieu** qui lui semble indispensable pour éviter certains trajets en voiture.

Une participante, en faveur du métro E, s'exprime à contrario **contre le tronçon Bellecour-Part-Dieu** et rappelle l'importance de ne pas limiter le développement des transports en commun à la Métropole.

La **question du coût** est abordée, et notamment l'inflation des coûts des projets d'extension au regard des premières réalisations menées depuis 40 ans.

Un participant s'interroge sur **le tram-train de l'Ouest lyonnais**, sujet qu'il estime trop peu développé lors de cette consultation, qui doit s'inscrire dans le temps long. Il évoque plusieurs alternatives qui pourraient être menées à la place des 4 projets de métro. Il évoque également la question du **comportement des usagers** : comment expliquer que les citoyens ne changent pas de comportement vis-à-vis des transports en commun malgré une évolution de l'offre ?

Un participant a souhaité avoir plus d'informations sur le **déroulé des prochains ateliers** : aborderont-ils la question de besoins de transports à Lyon et des sujets parallèles au métro ? Une autre participante s'est interrogée sur la **suite de la concertation** : serait-ce possible de confirmer l'objectif de la seconde phase de la consultation, à savoir « choisir des indicateurs décisionnels » ?

Un participant s'interroge sur la **méthodologie de la concertation** : selon lui, il est nécessaire de renforcer la vision globale à l'échelle de la métropole, et réfléchir à la mobilité globale et aux interactions entre les différents modes de transports.

►► **Jean-Charles Kohlhaas** rappelle que pour cette consultation volontaire, le SYTRAL a choisi de traiter la question des 4 projets de métro avec une entrée concrète, afin de ne pas être sur un débat « large et non incarné ». Le débat sur les mobilités au sens large sera prévu dans quelques mois dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité à 15-20 ans. Ce sera une réflexion collective.

Au sujet de la méthodologie de la consultation, le premier temps visait à étudier chaque projet et chaque territoire, et le deuxième temps consiste en la comparaison des projets grâce à une analyse multi-critères. Il s'agit d'identifier collectivement un certain nombre de critères ou d'indicateurs permettant de comparer les projets et de voir lesquels sont les plus pertinents.

## LES REPONSES APORTEES PAR LES INTERVENANTS

►► **Pour Jean-Marc Offner**, la question de la **priorisation des projets de métro** doit être abordée sous l'angle du **transfert modal**. Le changement de comportement vis-à-vis des transports est directement lié à l'évolution des situations des utilisateurs (changement de travail, de résidence, ...). Une offre nouvelle de transport n'est pas suffisante : **Il faut conjuguer l'évolution de l'offre de transport avec les mutations urbaines** pour que les potentialités du métro puissent jouer à plein. Jean-Marc Offner a également abordé le sujet de la **régulation du trafic automobile** et de ses leviers : stationnement, réductions de l'espace urbain, etc. Il propose d'autres solutions : péage urbain, fiscalité. Les débats autour des projets de métro permettent d'aborder plus globalement la question du transfert modal et de la nécessaire réduction du trafic.

►► **Pour Sonia Lavadinho**, afin de prioriser les projets de métro, l'un des aspects importants est de choisir des territoires qui sont en mutation ou qui accueillent de nouveaux habitants, de nouveaux emplois, ou d'autres types d'activités. Pour elle il ne s'agit pas de desservir uniquement l'habitat, il faut aussi desservir les destinations, les pôles de loisirs, de sport et d'activité nocturne, « là où les gens ont envie d'aller ».

►► **Jean-Charles Kohlhaas** rappelle que le temps de consultation qui s'ouvre à l'occasion de cette conférence-débat permet un **temps de comparaison entre les 4 projets de métro**. Ces 4 projets ont été identifiés en lien avec les besoins forts de mobilité dans ces secteurs. L'objectif est désormais d'avoir une **vision globale métropolitaine** et de réfléchir collectivement à la meilleure solution. La consultation Métro a été voulue par le SYTRAL car il y avait une forte demande citoyenne. Mais il s'agit de ne pas prendre de retard sur ces projets pensés sur le long terme.

**La construction des métros n'est pas la même que dans les années 1970-1980.** Auparavant, les métros étaient construits en « tranchées ouvertes », alors qu'aujourd'hui un tunnelier en souterrain est utilisé. Par ailleurs, la réglementation a évolué, et certains enjeux environnementaux et sanitaires tels que la protection de la nappe phréatique sont aujourd'hui mieux pris en compte. Il existe aujourd'hui beaucoup d'infrastructures souterraines, ce qui pose la question de leur croisement.

Jean-Charles Kohlhaas a également évoqué la question du **débat sur le métro E autour du trajet Bellecour-Part-Dieu**. Il rappelle que la moitié des usagers ne ferait que le trajet Bellecour-Part-Dieu, alors que ce trajet peut être parcouru à pied par un grand nombre d'habitants, ou en transport en commun. Il pose donc la question de l'opportunité de ce tronçon qui représente un coût et un temps supplémentaires.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle qu'il est important de **construire collectivement un plan de mobilité global et clair** à horizon 12-15 ans. Certaines réflexions qui ont émergé de la première phase de consultation permettent de construire ce plan de mobilité : l'alternative à la prolongation du métro A en développant le fonctionnement du tramway T3, la question de l'opportunité de la prolongation du métro D à la Duchère, déjà bien desservie par le réseau de bus, le coût de la prolongation du métro B sur le plateau Nord et ses potentielles alternatives.

A partir du début de l'année prochaine, la constitution de l'établissement SYTRAL élargi à tous les territoires du Rhône va se faire. Le plan de mobilité qui sera lancé devra être réaliste et cohérent.

Jean-Charles Kohlhaas a évoqué le besoin de **développer les liaisons avec les territoires périurbains** afin de s'extraire d'une « vision autocentrée sur la métropole ». Il faut désormais réfléchir par « bassins de vie » comme Lyon-Saint-Etienne et avec les territoires à proximité de la métropole. Grâce à la **loi d'orientation des mobilités**, à partir de l'année prochaine, ces bassins de vie seront intégrés à l'établissement public SYTRAL. Les différents territoires, avec des zones denses où le métro se justifie et des zones moins denses, seront pensés globalement pour offrir des réponses aux territoires périurbains.



Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !

