

Lyon, mercredi 25 février 2026

Réponse à Lyon Métro Transports Publics

Je vous remercie pour votre interpellation et pour l'attention que vous portez aux élections métropolitaines des 15 et 22 mars 2026. Ce scrutin concerne directement les compétences exercées par la Métropole de Lyon au quotidien : développement économique et emploi, transports et mobilités, logement, eau et assainissement, transition écologique, aménagement, solidarités, collèges, qualité de vie et services publics locaux. Autant de leviers structurants pour l'avenir du territoire et pour les conditions de vie de ses habitantes, habitants, acteurs économiques comme associatifs.

Dans ce cadre, les 14 listes *Avançons ensemble, l'union de la gauche et des écologistes avec Bruno Bernard* et leurs 178 candidates et candidats engagés dans cette élection portent une responsabilité collective : prolonger et ouvrir une nouvelle étape pour la Métropole de Lyon, en s'appuyant sur l'action conduite ces dernières années, tout en préparant le territoire aux grandes transformations à venir. Il s'agit de consolider un modèle métropolitain capable de protéger les biens communs, de renforcer les solidarités, d'accompagner l'activité économique et l'innovation, et d'anticiper les transitions écologiques, sociales et démocratiques.

Attachés au débat d'idées, à la confrontation argumentée et à la construction de projets collectifs avec les forces vives du territoire, nous avons souhaité répondre précisément aux questions que vous soulevez. Vous trouverez ci-après nos éléments de réponse, dans un esprit de clarté, d'engagement et de contribution au débat public métropolitain.

Bruno Bernard
Président-candidat

Nous avons bien pris connaissance du document d'orientation que vous nous avez fait parvenir fin janvier. Il est particulièrement riche, témoignant de la vision panoramique que votre association a su développer pour embrasser la thématique des transports en commun dans toutes ses composantes.

Le lien essentiel avec l'urbanisation du territoire de la métropole de Lyon, ses formes urbaines actuelles et à venir, n'est pas oublié. De même, l'échelle large de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne est naturellement celle à laquelle une bonne partie de la stratégie de gestion des mobilités s'appréhende. Plus de deux millions d'habitants vivent dans les territoires voisins de la métropole, parmi lesquels beaucoup d'actifs et d'étudiants / scolaires qui s'y rendent quotidiennement ou presque. Ce lien est l'une des illustrations concrètes de la notion de bassin de vie, que les réseaux de transports en commun doivent mailler du mieux possible pour faciliter les mobilités, réduire leur coût et les décarboner.

Votre document d'orientation ne contient pas de questions à proprement parler, mais nous tenons à vous faire part des analyses et réactions que les propositions qu'il contient ont suscité parmi les candidats des listes *Avançons Ensemble*. Pour plus de clarté, cette réponse part de la synthèse énoncée en conclusion du document :

- **Faire progresser significativement l'intégration multimodale à la fois tarifaire et pour l'info-voyageurs**

Depuis 2020, l'intégration tarifaire a connu un développement important, marqué par l'unification du réseau TCL à l'échelle du périmètre de SYTRAL Mobilités au 1^{er} septembre 2025. L'ensemble du département du Rhône (en dehors du secteur de Condrieu, rattaché au réseau L'va de Vienne-Condrieu Agglomération) est désormais couvert par le maillage des lignes de bus / cars TCL. Cinq zones tarifaires ont été créées, pour tenir compte de la distance des trajets et préparer une intégration avec la tarification TER (kilométrique), dans la perspective du futur Service express régional métropolitain (SERM).

Au 1^{er} décembre 2025, un nouveau titre combiné T-Libr est entré en vigueur pour les occasionnels des zones TCL 1 et 2. Les abonnés pouvaient déjà disposer d'un tarif mensuel combiné TCL+TER (+STAS pour les personnes utilisant les transports en commun stéphanois). Désormais, il est possible de circuler pendant 1h30 sur les réseaux TCL et TER pour 4€40, sur un périmètre comprenant 45 gares TER. Le carnet de 10 tickets est à 36€. L'économie est très substantielle : précédemment, un trajet TER Givors – Lyon coûtait à lui seul 6€, auxquels il fallait ajouter le prix d'un ticket TCL (2€10).

La tarification T-Libr facilite l'usage des transports en commun mais elle reste insuffisante. Dans le cadre du projet de SERM, la liste *Avançons Ensemble* défendra l'objectif d'une véritable tarification zonale intégrée. Cela supposera un accord avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui n'a pas pu être obtenu jusqu'ici, même à l'échelle des 35 gares de la métropole. En dehors de Grenoble où un accord ancien et partiel existe (8 gares seulement), aucune agglomération de la région ne bénéficie d'une tarification intégrée TER + réseau urbain pour les trajets occasionnels.

Concernant l'information des voyageurs, plusieurs projets ont contribué à l'améliorer, avec par exemple de nouvelles cartes du réseau incluant des temps de trajet à pied au départ de certaines stations de métro / tramway, ou encore le lancement d'une nouvelle appli TCL unique en février 2024. Pour le mandat 2026-2032, la liste *Avançons Ensemble* propose une transformation des agences TCL en « agences des mobilités », en lien avec l'Agence des Mobilités de la Métropole de Lyon. Le but ? Informer les usagers sur l'ensemble des solutions de mobilité (covoiturage, autopartage, services vélo, etc.), faciliter l'achat de titres et proposer des rendez-vous de conseil en mobilité personnalisé. Le réseau actuel des agences TCL (5 sites) sera étoffé, avec l'appui des équipes de l'Agence des Mobilités (1 site au 120, rue Masséna, Lyon 6^{ème}).

- **Transformer les infrastructures / compléter le réseau Tramway pour créer un véritable réseau efficient, notamment sur les temps de trajets (exemple : dé saturation de T2 avec un tracé direct Mairie du 8^{ème} – Saint-Priest...)**

La liste *Avançons Ensemble* prévoit de maintenir un rythme d'investissement soutenu de SYTRAL Mobilités en faveur de la création de nouvelles lignes fortes :

- Finalisation des tramways T9, T10 et du bus à haut niveau de service (BHNS) Part-Dieu – Sept Chemins (2027) ;
- Prolongation du BHNS de Sept-Chemins à Parilly métro D (2028) ;
- Renfort de fréquence sur le tramway T3, un tram toutes les 3mn45 aux heures de pointe (2028) ;
- Tramway T8 entre Vaulx-en-Velin (La Soie) et Vénissieux (gare), à travers Bron et Saint-Priest (2030) ;
- Tramway express de l'Ouest Lyonnais (2032) ;
- Tramway du plateau Nord (2034 ou 2040 selon tracé en surface ou souterrain).

Ces différents projets supposent d'augmenter, en parallèle, les capacités du réseau métro. La liste *Avançons Ensemble* propose un programme de renfort de fréquence et/ou d'emport sur l'ensemble des 4 lignes (ainsi que la climatisation des lignes A, C et D).

Les propositions de Lyon Métro Transports Publics soulèvent la question de la vitesse commerciale des tramways, qui concerne également les bus. Nous partageons cette vigilance sur les temps de parcours, depuis 2020 les projets de « corridors bus » ont permis de les améliorer significativement sur plusieurs lignes (gain de temps de 5mn à l'heure de pointe pour les lignes 40 et 70 par exemple).

La proposition d'un nouveau tracé direct Mairie du 8^{ème} – Saint-Priest pour le tramway T2 est séduisante, mais elle mérite des études approfondies en raison de ses impacts sur l'exploitation (les lignes à plusieurs branches sont plus exposées aux aléas) et sur le pôle de correspondance de Grange Blanche (qui serait moins bien desservi).

La proposition de tramway Part-Dieu – Croix-Rousse – Vaise – Écully a déjà fait l'objet d'études d'opportunité. La ligne forte est inscrite au Plan de mobilité. La liste *Avançons Ensemble* conditionne sa réalisation à la capacité d'investissement de SYTRAL Mobilités (compte tenu des projets lancés), mais aussi à une densification de l'habitat et des activités le long du tracé au-delà de La Duchère (désaccord avec la Ville d'Écully à ce sujet). En attendant, *Avançons Ensemble* propose la mise en

service de trolleybus IMC sur la ligne C6, en remplacement des bus diesel (enjeu de qualité de l'air, notamment aux abords du tunnel de Croix-Rousse).

La fréquentation de la ligne TB11 justifierait effectivement un tramway. Cependant, en 2013 le Sytral avait choisi le mode « bus à haut niveau de service » pour moderniser la ligne, alors baptisée C3. Les travaux se sont achevés en 2019. La construction d'un tramway supposerait des travaux importants sur le même tracé, avec y compris des déviations de réseaux souterrains. En 2021, une étude (Sytral) avait estimé le coût de tels travaux à 300 M€. Par souci d'efficacité de l'argent public, Bruno Bernard et les élus de SYTRAL Mobilités ont plutôt choisi de renforcer la desserte bus / trolleybus, avec la création de la ligne C23 et l'acquisition de nouveaux matériels roulants. L'amélioration de la régularité et du confort de la ligne TB11 est déjà constatée.

- **Lancer un projet de desserte lourde pour le plateau Nord et un autre au-delà de Gare de Vaise**

La liste *Avançons Ensemble* propose de desservir le plateau Nord en tramway depuis Villeurbanne Charpenne. Un tracé en surface permettrait une réalisation en 2034, un tracé souterrain en 2040, avec l'avantage d'un meilleur temps de parcours et d'un moindre besoin d'expropriations. Coûts respectifs : 350 M€ ou 900 M€.

Pour la desserte du quartier de Vaise Industrie, le métro ne paraît pas justifié au regard des fréquentations attendues à court et moyen termes. La liste *Avançons Ensemble* propose des renforts d'offre bus (lignes 31 et 43), sachant que le quartier est desservi depuis juin 2025 en navette fluviale depuis la presqu'île (Navigône), et par la Voie Lyonnaise 3.

- **Développer le nombre de lignes en desserte trolleybus en utilisant mieux l'infrastructure bifilaire et en la développant, l'alimentation par ligne contact restant le mode énergétique le plus efficace**

La liste *Avançons Ensemble* soutient pleinement le développement du trolleybus, dans le droit fil des nombreuses réalisations du mandat 2020-2026 (acquisition de nouveaux matériels IMC, électrification en cours des lignes C5 et C23, choix du trolleybus pour le BHNS Part-Dieu – Sept Chemins...). Elle propose en particulier d'électrifier la ligne C6 entre Part-Dieu et Écully via le tunnel de Croix-Rousse.

Le trolleybus est considéré comme une technologie prioritaire pour les matériels roulants bus, aux côtés des bus et cars bioGNV et du bus à batteries qui s'avèrent plus pertinents pour certains itinéraires.

- **Corriger la desserte BUS de la presqu'île, notamment l'éclatement du pôle bus de Bellecour**

La desserte bus de la presqu'île a été profondément révisée en juin 2025, avec un triple objectif :

- accompagner la mise en place de la zone à trafic limité (ZTL), en organisant la desserte autour des deux pôles bus majeurs de Bellecour et Cordeliers ;
- augmenter l'offre globale, notamment avec la nouvelle ligne C23 (Flachet Alain Gilles – Cité Internationale via Cordeliers) et le renfort du réseau « Pleine Lune » (lignes de nuit au départ de Cordeliers) ;

- réduire certains temps de parcours, notamment pour la ligne TB11, au tracé raccourci (rue Grenette), et pour les lignes C20, C20E et 40, au terminus déplacé à l'Ouest de la place Grenette.

L'éclatement du pôle bus de Bellecour a effectivement rallongé les temps de parcours piétons pour certaines correspondances. Une évaluation précise des impacts et du nombre de voyageurs concernés sera effectuée pour voir quelles corrections peuvent être apportées, afin d'optimiser le gain de temps global tout en veillant au confort des personnes à mobilité réduite.

- **Développer les synergies avec les dessertes SERM (TTOL, Projet Tram Crémieu, Rhônexpress)**

La Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités sont pleinement parties prenantes de la démarche du SERM Lyonnais, qui se formalise dans un dossier de préfiguration en cours de finalisation qui sera adressé au Gouvernement (pour obtenir le statut SERM).

Néanmoins, l'équation du financement de ce projet très ambitieux (plus de 19 milliards d'euros d'investissement d'ici à 2045 en prenant en compte tous les besoins) n'est pas résolue. La conférence « Ambition France Transports », organisée par le Gouvernement en 2025, n'a pas encore débouché sur la création de recettes nouvelles attendues par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Dans le même temps, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est désengagée depuis 2021 du financement des investissements sur le réseau ferré national. Le volet mobilités du contrat de plan État-Région (2021-2023-2027) n'a été signé qu'en décembre 2025, sans crédits de la Région dans l'enveloppe destinée à l'étoile ferroviaire lyonnaise.

Dans ce contexte, la liste *Avançons Ensemble* propose de conforter les recettes existantes des AOM maîtresses d'ouvrage du futur SERM, en commençant par le versement mobilité qui pourrait être déplafonné dans les communes ou quartiers bénéficiant déjà d'une très bonne desserte en transports en commun. Le quartier de Part-Dieu, par exemple, bénéficie aujourd'hui d'une desserte proche de certains quartiers d'Île-de-France où le taux du versement mobilité atteint 3,2% (contre 2% à Lyon). Par ailleurs, les projets de lignes fortes (métro, tramway, bus à haut niveau de service...) devraient bénéficier de nouveaux appels à projets de l'État et de subventions d'investissements, à l'image des 4 appels à projets « TCSP » s'étant succédés entre 2009 et 2021.

Parallèlement, de nouvelles recettes dédiées doivent être identifiées pour financer les investissements sur l'étoile ferroviaire, sur le modèle du Grand Paris Express. La liste *Avançons Ensemble* défend en particulier la création d'une taxe sur les livraisons issues de l'e-commerce, qui permettrait par ailleurs de réguler les flux de véhicules croissants que génère cette forme de commerce et de favoriser les commerces de proximité.

S'agissant du tramway Part-Dieu – Meyzieu – Crémieu, *Avançons Ensemble* propose une liaison sans rupture de charge permettant d'offrir un tramway toutes les 3mn45 aux heures de pointe sur le tronçon commun Part-Dieu – Meyzieu. SYTRAL Mobilités financera les investissements sur son périmètre, en particulier le nouveau tiroir de retournement à Part-Dieu – Vilette. Le succès du projet repose également sur l'adoption d'une tarification SERM intégrée (cf. ci-dessus).

S'agissant du tram-train de l'Ouest Lyonnais, nous constatons que depuis 2012, la Région Auvergne-Rhône-Alpes n'a procédé à aucun investissement d'ampleur, laissant le projet au milieu du gué (fréquence réduite sur les branches de Lozanne

et de Brignais, absence de prolongements). *Avançons Ensemble* propose un transfert à SYTRAL Mobilités de cette infrastructure située entièrement dans le périmètre TCL, ce qui renforcerait considérablement les synergies (tarification unique, intermodalité avec le tramway express de l'Ouest Lyonnais et les lignes de bus...).

- **Développer l'offre pour les déplacements de tourisme tout en garantissant l'offre de déplacements pour les riverains, par exemple en réhabilitant les funiculaires Saint-Paul-Fourvière et celui de la rue Terme à la Croix-Rousse.**

L'offre de transport en faveur des touristes a été largement confortée entre 2020 et 2026, notamment avec la création de la navette fluviale Navigône sur la Saône.

Pour l'accès à Croix-Rousse, la liste *Avançons Ensemble* priorise le développement des infrastructures existantes, avec en particulier l'augmentation de fréquence sur la ligne C du métro (objectif d'un métro toutes les 3 minutes) et des renforts d'offre sur la ligne C13 (la 1^{ère} ayant bénéficié des nouveaux trolleybus IMC).

Pour l'accès à Fourvière, en 2020-2021 une étude sommaire d'opportunité de la réhabilitation de la « ficelle des morts » Saint-Paul – Fourvière avait fait apparaître des coûts rédhibitoires au regard de la fréquentation attendue (tunnel inutilisé depuis les années 1930, très dégradé). *Avançons Ensemble* priorise l'optimisation des deux funiculaires existants à l'aune des évolutions de fréquentation (dynamique touristique importante, à concilier avec les besoins de mobilité quotidiens des habitants et salariés du 5^{ème} arrondissement).

Par ailleurs, le développement des Vélo'v électriques facilite grandement l'accès aux deux collines pour les usagers qui pratiquent le vélo.