

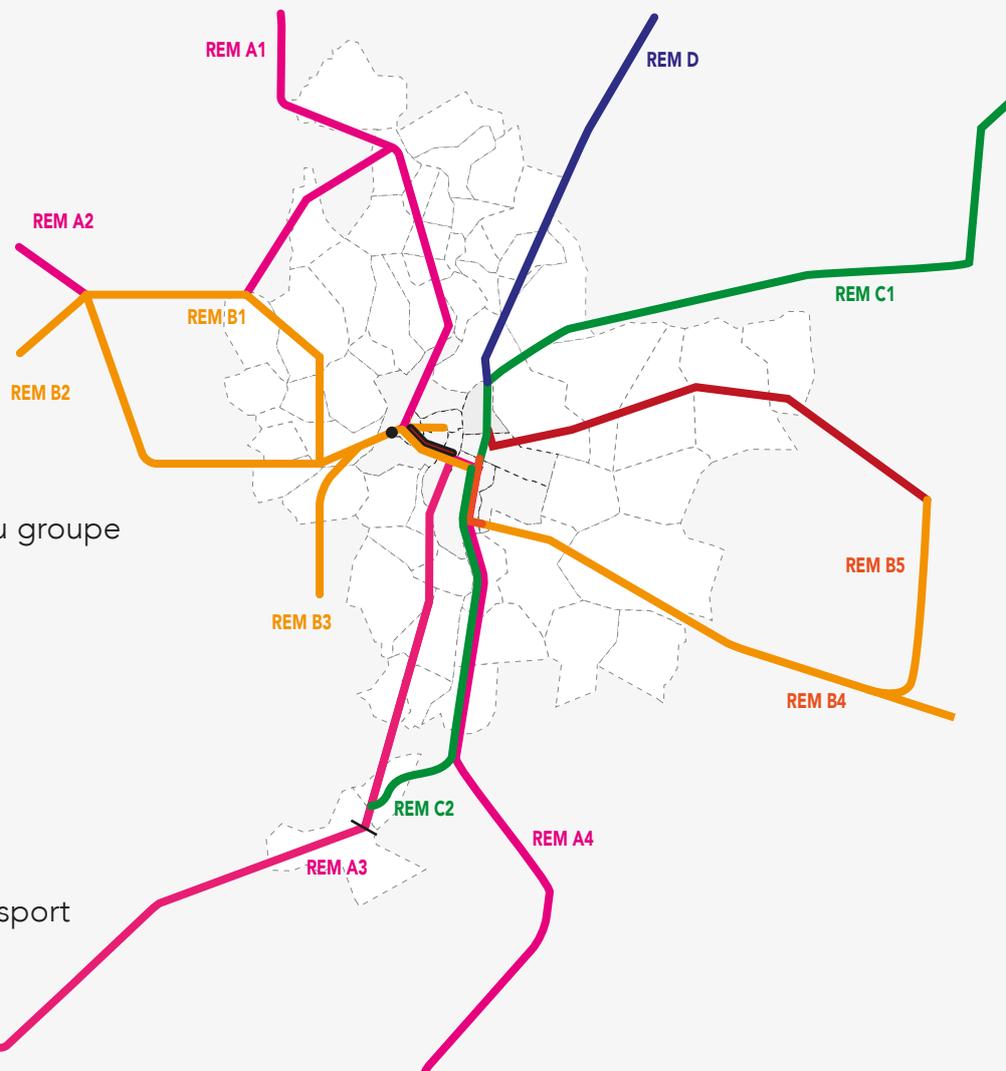


MÉTROPOLE DE LYON
ÉLUS UDI ET APPARENTÉS

PROJET MOBILITÉ

Focus lignes fortes

Création d'un Réseau Express Métropolitain (REM)



Élus du groupe :

Christophe Geourjon, Président du groupe

Marc Augoyard

Denis Broliquier

Laurence Croizier

Bernard Gillet

Gilles Lavache

Marylène Millet

Yves-Marie Uhlich

Conseiller technique :

Nicolas Strassarino, Ingénieur transport

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
CONTEXTE	5
ÉTAT DES LIEUX DES TRANSPORTS EN COMMUNS	6
Part modale des transports en commun	6
Organisation des transports en commun	6
PROPOSITIONS	8
Création d'un Réseau Express Métropolitain (REM)	8
Tunnel Saint-Irénée	8
Un réseau qui couvre l'ensemble de la Métropole	8
La création de nouvelles gares	9
Développement de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :	10
Application à l'Est lyonnais du principe des futures lignes de BHNS du Nord-Ouest et Sud-Ouest (Projet A6/A7)	10
Amélioration des transports en commun dans le secteur Plateau du 5ème arrondissement	10
Développement et prolongement du Tram	10
Besoins pour mettre en œuvre ces propositions	11
Atouts de ces propositions	11
NOS PROPOSITIONS DÉJÀ PRÉSENTÉES	12
Convergence tarifaire TCL/TER.	12
Un pilotage partagé Région/Métropole de l'ensemble des lignes fortes (Métro, tram et TER) sur le territoire métropolitain.	12
Une desserte efficace des gares SNCF par les TCL (desserte des gares par les TCL).	12
Mise en place d'un compte mobilité	12
Ce compte donnant accès, avec un seul abonnement, aux transports en commun, parkings, location longue durée de vélo, Velo'V, TER intra-métropole (REM), covoiturage, autopartage (CitiZ) et location de voiture.	12
Mise en place d'une politique incitative en faveur du covoiturage.	12
Projet de transport en commun pour déclasser l'axe A6/A7.	12
ANNEXES	13
Cartes proposition de lignes de Réseau Express Métropolitain (REM) au niveau de la Métropole	
Cartes proposition de lignes de Réseau Express Métropolitain (REM) au niveau de Lyon	
Lettre à Madame le ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports daté du 27 mars 2018	
Réponse du directeur du cabinet de la ministre chargée des transports du 27 novembre 2018	

CONTEXTE

Apporter des solutions concrètes aux questions des mobilités nécessite pour nous une approche globale au service de questions locales. L'importance des budgets à mobiliser aussi bien en terme d'investissement que de fonctionnement et les délais de mise en œuvre imposent également que ces sujets soient co-construits avec l'ensemble des acteurs.

L'urgence de la lutte contre la pollution atmosphérique, la lutte contre la congestion automobile¹ et le déclassement de l'axe autoroutier A6/A7 dans le centre-ville de Lyon ainsi qu'entre Limonest et Pierre-Bénite **imposent d'innover dans les approches et de ne pas se contenter de faire un peu mieux qu'avant ; Il faut faire différemment. Il faut changer de paradigme et repenser l'architecture de notre réseau.**

Actuellement les réseaux TER et TCL se juxtaposent, ils se superposent parfois même. Il n'y a pas de vision intégrative. Un exemple concret dans le PDU rédigé et adopté par le SYTRAL, la part accordée au transport ferroviaire est marginale, quasi inexistante. De même, la desserte des gares ferroviaires par le réseau TCL est très insuffisante (arrêt éloigné des gares et non coordination des horaires). Cette vision intégrative TER/Urbain est en phase avec la vision du ministère des transports (cf. notre courrier du 27 mars 2018 et la réponse du ministère en date de 27 novembre 2018).

Le déclassement de l'axe A6/A7 dans sa portion Limonest/Écully jusqu'à Pierre-Bénite peut être vu comme une contrainte... Au contraire, cela doit être pris en réalité comme une **grande opportunité pour penser une nouvelle organisation des transports en commun à l'échelle de la Métropole et d'organiser un grand ensemble multimodal cohérent de nature à augmenter la part modale des transports en commun et non à déplacer, à part modale équivalente, la congestion vers des zones de la Métropole déjà saturées.**

Dans ce cadre, il est essentiel de proposer une vision dépassant les simples limites des structures administratives. Pour l'habitant ou le salarié la question est bien : **“Comment aller le plus rapidement possible, au moindre coût et avec la plus faible empreinte écologique d'un point A à un point B”**. Savoir si le moyen de transport utilisé est personnel, privé, public, de compétence région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole ... n'est pas sa priorité.

Par ailleurs, alors que le débat public sur la désaturation du noeud ferroviaire lyonnais (NFL) va s'ouvrir, il est pour nous essentiel que la Métropole de Lyon définisse clairement ses objectifs en terme de desserte ferroviaire de son territoire. **Pour nous, la désaturation du NFL doit être au service du trafic ferroviaire national et européen mais aussi au service des déplacements du quotidien.** C'est bien les choix politiques en terme de mobilité qui doivent aboutir aux choix techniques. En l'état actuel du projet nous craignons que ce soit les décisions portant sur les infrastructures ferroviaires qui structurent l'offre de transport au niveau métropolitain !

¹ Si Lyon n'est « que » la 5^{ème} ville la plus embouteillée de France (28.6 heures par an perdues par les Lyonnais dans les embouteillages), elle trône le podium pour les pollutions à l'ozone, aux NOx et aux particules fines.

ÉTAT DES LIEUX DES TRANSPORTS EN COMMUNS

Part modale des transports en commun

La part modale des transports en commun est en constante augmentation, tant dans l'hypercentre (25-30%) que dans la 1^{ère} couronne de l'aire métropolitaine (12-13%). En comparaison à d'autres métropoles de taille équivalente (notamment européennes), il existe des marges de progression, notamment en périphérie. On reste loin de Barcelone, Milan, Vienne ou encore certaines villes asiatiques, par exemple, où la part modale des transports en commun peut atteindre 50%.

Enfin, la part modale des transports en commun dans les communes de la 2^{nde} couronne reste faible. La multimodalité « voiture individuelle » + transports en commun existe, mais elle a pour effet de saturer un peu plus des parkings-relais, qui malgré les efforts du SYTRAL ont toujours « un train de retard »... Le Sytral a en effet investi plusieurs dizaines de millions d'euros dans 25 parkings-relais (P+R) offrant 7000 places de stationnement, mais avec un taux d'occupation moyen des véhicules de 1,15 passagers par voiture, ce chiffre est une goutte d'eau face aux 1,7 millions de passagers transportés par jour.

Par ailleurs, le dynamisme démographique de la métropole (+1,1% par an depuis 2010 – celle-ci devrait dépasser les 1,5 millions d'habitants en 2030) et de la région Auvergne Rhône-Alpes (+0,7%/an) laisse augurer des difficultés croissantes à absorber les trafics futurs.

Organisation des transports en commun

Coexistence d'un réseau urbain (TCL) comptant 4 lignes de métro, 6 de tramway et une centaine de lignes de bus avec un réseau de trains express régionaux (TER).

En 2005, le projet REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise) a permis des dessertes cadencées et renforcées sur les axes :

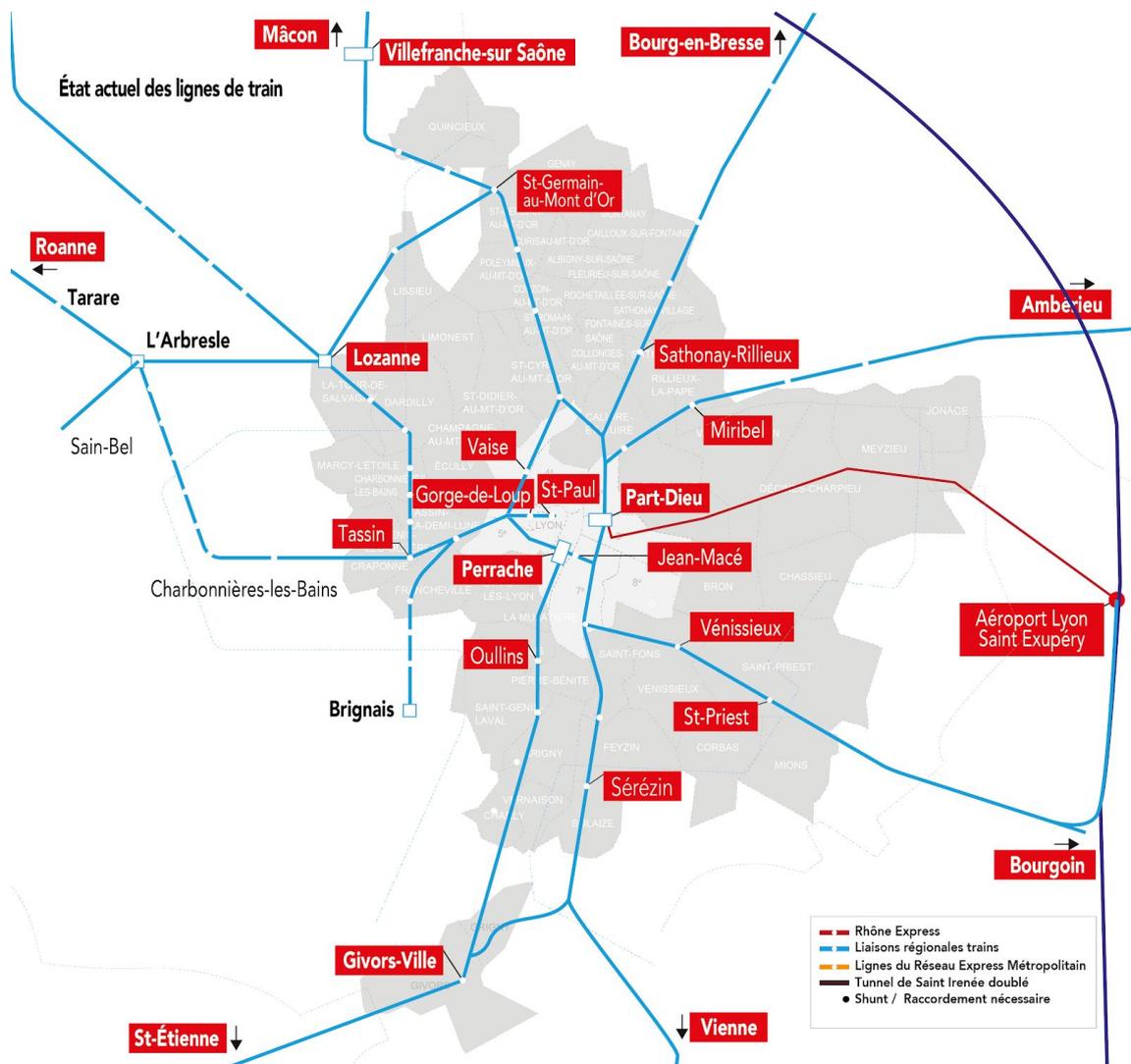
- Macon-Villefranche-Lyon-Vienne (globalement le seul à éviter des rebroussements en gare centrale et donc à présenter des caractéristiques type RER)
- Lyon-Grenoble
- Lyon-Bourg
- Lyon-St-Etienne (voir Ambérieu-Saint-Etienne, directs en heure pointe)

Ce projet a également intégré la rénovation d'un certain nombre de gares (Anse, Beynost...) et la création d'une gare-pôle d'échange multimodal à **Lyon-Jean Macé** - ouverte en 2009 - et qui a vu sa fréquentation croître d'année en année pour devenir la 3^{ème} gare de l'agglomération.

Dans les années 2000, la construction de la Gare de Jean Macé avait coûté 31 millions d'euros financés (en ordre de grandeur, à raison de 1/3 RFF+SNCF, 1/3 Région et 1/3 Grand Lyon). Ce succès devrait, dans l'avenir, lever les freins à la réédition de ce type d'opérations.

Ce réseau REAL présente déjà une grande avancée, mais à notre sens la « logique RER » n'a pas été poussée assez loin ; de plus certaines gares prévues dans ce cadre (cf. Yvours) attendent toujours leur réalisation.

Enfin, diverses lignes du réseau souffrent de difficultés chroniques notamment liées à l'état de l'infrastructure (Lyon-Ambérieu et Lyon-Grenoble). Le réseau souffre également, d'une part d'un manque d'intégration tarifaire avec les transports en communs urbain et d'autre part d'un manque d'intégration physique entre certaines sous-parties du réseau (TTOL² par exemple). Son développement est enfin limité par la saturation de la gare Part-Dieu et plus globalement du tronçon de voie compris entre Saint-Clair et Grenay.



² TTOL : Tram-Train de l'Ouest Lyonnais

PROPOSITIONS

Création d'un Réseau Express Métropolitain (REM)

Les projets en cours doivent bien évidemment être menés à leur terme : le tram T6 (phases 1 et 2), le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur A6/A7, le prolongement et l'automatisation du métro B... ; Mais au-delà de ces projets, **nous proposons la réalisation d'un VÉRITABLE réseau de RER, que nous appelons REM (Réseau Express Métropolitain), par regroupement et renforcement des lignes existantes. Ce REM devra être accessible sur le périmètre de la métropole avec un titre de transport urbain**

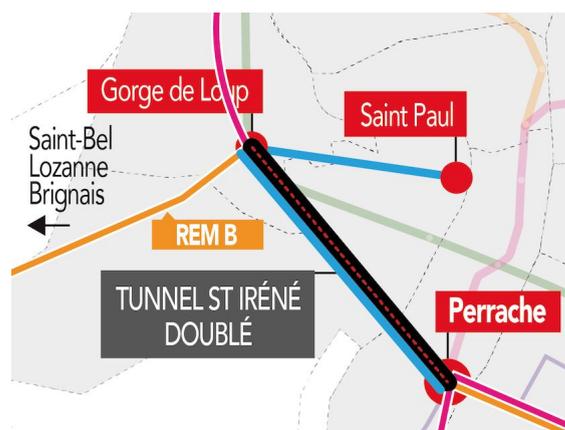
Notre vision du réseau de mobilité de l'agglomération lyonnaise à horizon 2030-2040 s'articule autour d'un réseau de RER en antennes reprenant comme on l'a dit, pour une large part, des infrastructures existantes, puis complétées de tronçons restant à réaliser ou à renforcer.

(Cf. les cartes en annexe)

Tunnel Saint-Irénée

Ce réseau REM serait constitué d'un tronc commun allant de Gorge-de-Loup à Perrache par le biais d'un tunnel de Saint-Irénée qui serait doublé. Le nouvel ouvrage s'embranchant sur les voies de l'Ouest lyonnais à la sortie de la gare de Gorge-de-Loup (direction St-Paul) et débouchant immédiatement au nord du premier côté Saône.

Cet ouvrage d'un peu plus de deux kilomètres, dans des terrains hétérogènes, mais bien connus, pourrait représenter un investissement de l'ordre de 300 à 400 millions d'euros (soit l'équivalent du prolongement du métro B d'Oullins à St Genis Laval).

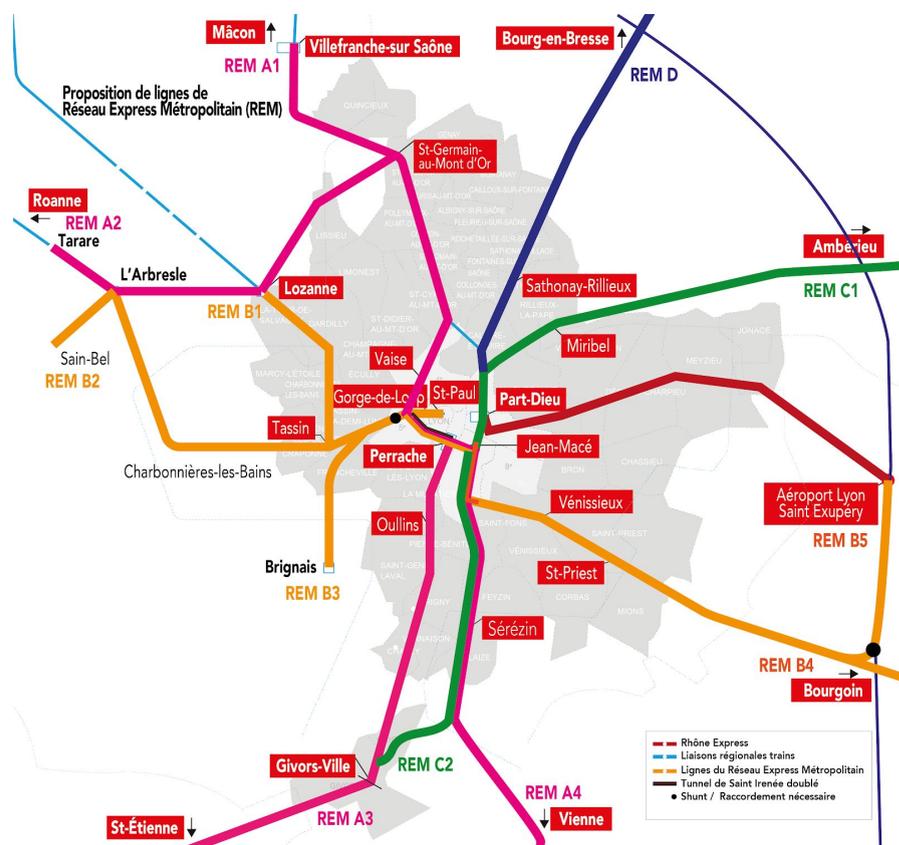


Un réseau qui couvre l'ensemble de la Métropole

Sur le modèle des lignes du RER parisien, ce réseau aurait des « branches » tout autant à l'Ouest et au Nord, qu'à l'Est et au Sud.

- **À l'ouest**, le tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL)
- **Au nord**, la ligne « Impériale » vers Mâcon
- **Au nord-ouest**, depuis le débranchement de Saint-Germain-au-Mont-d'Or vers la ligne de Lozanne et Tarare
- **Au Sud**,
 - une première branche se séparerait du tronc commun avant Perrache. La branche de Givors (avec un prolongement possible vers St-Etienne) par la rive droite du Rhône.

- La ligne Paris-Lyon-Marseille jusqu'à Vienne voir Valence constituerait une 2^{de} branche avec des gares à Saint-Fons et Feyzin à renforcer et à transformer en véritables pôles d'échanges multimodaux.
- **À l'est**, la 3^{ème} branche emprunterait la ligne Lyon-Grenoble jusque Bourgoin ou La Tour du Pin, ligne qui serait quadruplé jusqu'à Grenay, opération déjà proposée dans le projet de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais.
- **Au nord-est** la création d'éventuelles branches (Ambérieux, Bourg) reste subordonnée à la désaturation de la gare Part-Dieu et du secteur de St-Clair, prévus dans le projet NFL qui sera en discussion en 2019.



La création de nouvelles gares

Ce REM ou « RER lyonnais » comprendrait également la création de nouvelles gares, en plus de la halte ferroviaire d'Yvours déjà planifiée.

Par ailleurs, sur le modèle de l'opération « Jean Macé » en 2009 la création d'une halte ferroviaire multimodale au nord-est de Lyon, en amont de Part-Dieu sur la ligne d'Ambérieu, serait très utile. Une réouverture de l'ancienne gare de Saint-Clair serait par exemple à étudier à condition d'y inclure un volet amélioration de sa desserte par les transports communes urbains (Tramways ou Métros)

Développement de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

Application à l'Est lyonnais du principe des futures lignes de BHNS du Nord-Ouest et Sud-Ouest (Projet A6/A7)

Création de 3 lignes BHNS diamétrales pour rallier les métros et le centre-ville en 20 minutes maximum depuis les communes de la 2nd couronne de l'Est Lyonnais (dans cette optique, ces trois lignes ne devraient marquer que 3 ou 4 arrêts au maximum) :

- **1 BHNS de Genas à Mermoz** (voir Bachut) en reprenant les BAU ou "voies lentes" de l'A43, mais également : soit de la rocade Est sur environ 1 kilomètre ou par le biais d'une voirie nouvelle (+1 échangeur) dédiée sur 1 kilomètre (pour ce faire, du foncier est disponible entre Manissieux / Saint Bonnet de Mûre et Genas)
- **1 BHNS de Saint-Priest à Mermoz** (voir Bachut) en reprenant les BAU ou "voies lentes" de l'A43 et du BUE ou échangeur et "bretelle spécifique Bus" à créer à hauteur de l'usine Merial par exemple.
- **1 BHNS de Mions puis Corbas à Gare de Vénissieux**. Voirie nouvelle dédiée entre Mions et Corbas, avec l'existence de sites propres partiels éventuels dans Corbas (par exemple l'avenue de Corbetta le permettrait au vu de sa largeur), puis BAU du BUS puis D95 dans Vénissieux jusqu'à la Gare (des sites propres latéraux peuvent également être aménagés sur les bas-côtés de cette large artère !)

Amélioration des transports en commun dans le secteur Plateau du 5^{ème} arrondissement

Plutôt qu'une coûteuse ligne de métro à la fréquentation aléatoire, **nous suggérons d'étudier et d'avancer dans le temps la réalisation de lignes de BHNS, ou éventuellement d'une ligne de tramway.**

Cet arrondissement, certes jusqu'ici parent pauvre du réseau de transports en commun bénéficiera de l'amélioration de la qualité de desserte des gares de Gorge-de-Loup et d'Alaï par le nouveau « RER ».

Développement et prolongement du Tram

Globalement, à l'issue des projets en cours (à savoir T6), Lyon disposera d'un réseau particulièrement vaste (80 kilomètres, soit le 2nd de France) et maillé.

Dans le souci du meilleur rapport efficacité/coût, il n'est pas forcément judicieux de se lancer avant la décennie 2030/2040 dans la construction de nouvelles lignes. Toutefois on peut procéder, avec des investissements mesurés, selon deux axes :

- **Le prolongement de 400m du tram T2 de Saint-Priest Bel-Air au Fort de St-Priest** et l'ajout d'une station serait un développement utile pour la multimodalité et pour réduire la circulation dans l'Est lyonnais. Le but serait d'amener le tram à proximité immédiate d'un diffuseur de l'A46 et surtout d'avoir le terminus en un lieu où le foncier disponible permettrait de bâtir un parc-relais de grande capacité (environ 500 places).

- **Renforcer le maillage des lignes du réseau** comme cela se fait dans les pays d'Europe Centrale ou même à Montpellier, Strasbourg ou Grenoble. On pourrait par exemple envisager
 - un T5 délaissant à l'entrée de Lyon, l'avenue Rockefeller pour reprendre l'infrastructure du T6 et se diriger vers le 7^{ème} arrondissement. Il pourrait croiser sur le tronçon « Les Alizées-Vinatier »,
 - un T7 « Porte des Alpes-La Doua » reprenant les infras du T2 & du T6 et mettant en relation les campus de la Doua, de l'Université Lumière et de la Faculté de Médecine Claude Bernard.

A Strasbourg par ex, les dernières lignes créés E & F ne possèdent quasiment pas d'infrastructure propre, reprenant tour à tour des tronçons des lignes A, B, C & D.

Besoins pour mettre en œuvre ces propositions

Ce projet nécessite en particulier :

- **en terme d'infrastructure**, de doubler le tunnel Saint Irénée et de réaliser une connexion entre les tram-train de l'ouest Lyonnais et le reste du réseau ferré au niveau de Gorge de Loup.
- **en terme de tarification**, de donner accès au TER sur le territoire métropolitain avec un abonnement TCL - **Proposition déjà faite par le groupe UDI et Apparentés**
- **en terme de structuration**, chaque gare doit être pensée comme un espace multimodal (parc relais, parking à vélo, covoiturage, desserte TCL, sécurisation de la gare, éclairage) - **Proposition déjà faite par le groupe UDI et Apparentés**
- L'ouverture à la concurrence, à compter du 2023, de l'exploitation des liaisons ferrées devrait permettre de réduire significativement les coûts d'exploitation des liaisons ferrées. Dans ce contexte, il nous paraît important que la Métropole de Lyon discute avec la région Auvergne-Rhône-Alpes pour que cette dernière lance, à titre expérimental, le processus d'ouverture à la concurrence des liaisons ferrées de type REM sur la Métropole de Lyon. Il est intéressant de noter que l'État vient d'annoncer qu'il ouvrirait à la concurrence à partir de 2022 deux lignes Intercités : Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon.

À ce stade nous ne saurions faire que des propositions en « ordre de grandeur ». Il semble raisonnable de tabler sur un investissement de l'ordre de 1,5 Mds d'euros à répartir entre le Sytral, la métropole, l'État français ainsi que SNCF/RFF (voire des subventions européennes).

Atouts de ces propositions

Ces propositions permettent à court et moyen terme, une amélioration des mobilités pour l'ensemble du territoire métropolitain. Contrairement, la création d'une seule nouvelle ligne de métro risquerait de n'avoir qu'un impact local pour un coût grevant les possibilités d'investissement globales.

Ces propositions permettent également de créer une ligne forte permettant d'accélérer la mise en œuvre du déclassement de l'axe A6/A7. Il s'agit de la ligne REM entre Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Pierre Bénite, via Perrache.

NOS PROPOSITIONS DÉJÀ PRÉSENTÉES

Convergence tarifaire TCL/TER.

L'objectif est d'autoriser la circulation sur le réseau TER en interne de la Métropole de Lyon avec un abonnement TCL. Ceci existe déjà à Grenoble, Lille, Strasbourg ou Marseille. Cette proposition présente l'avantage d'augmenter l'offre de ligne structurante tout en permettant une mise en oeuvre rapide (délais de quelques mois)

Un pilotage partagé Région/Métropole de l'ensemble des lignes fortes (Métro, tram et TER) sur le territoire métropolitain.

Cette demande faite localement a également été portée auprès de Mme la Ministre des Transports en amont de la préparation de la loi LOM (cf courrier en annexe, ainsi que la réponse du Directeur de Cabinet de Mme la Ministre qui indique que cette meilleure coordination est également une volonté du ministère). Dans cet esprit nous souhaitons que les outils de communication de la Métropole présentent une mobilité sans couture (TCL, TER, covoiturage,...)

Une desserte efficace des gares SNCF par les TCL (desserte des gares par les TCL).

Le but poursuivi est de réaliser des étoiles secondaires de ligne de bus autour de pôles multimodaux que constituent les gares ferroviaires ; elles-mêmes parties de la vaste étoile ferroviaire de la région lyonnaise. Chaque gare TER doit être desservie, avec une coordination des horaires, par les TCL et doit comporter un parc-relais (voiture et vélo). L'objectif est de faire de chaque gare un espace multimodal.

Mise en place d'un compte mobilité

Ce compte donnant accès, avec un seul abonnement, aux transports en commun, parkings, location longue durée de vélo, Velo'V, TER intra-métropole (REM), covoiturage, autopartage (CitiZ) et location de voiture.

Une semblable application est déployée depuis l'automne 2018 sur l'agglomération de Mulhouse. Pour convaincre un automobiliste d'abandonner sa voiture il faut lui proposer une solution intégrée qui lui apporte plus de souplesse que l'usage de sa voiture personnelle en autosoliste

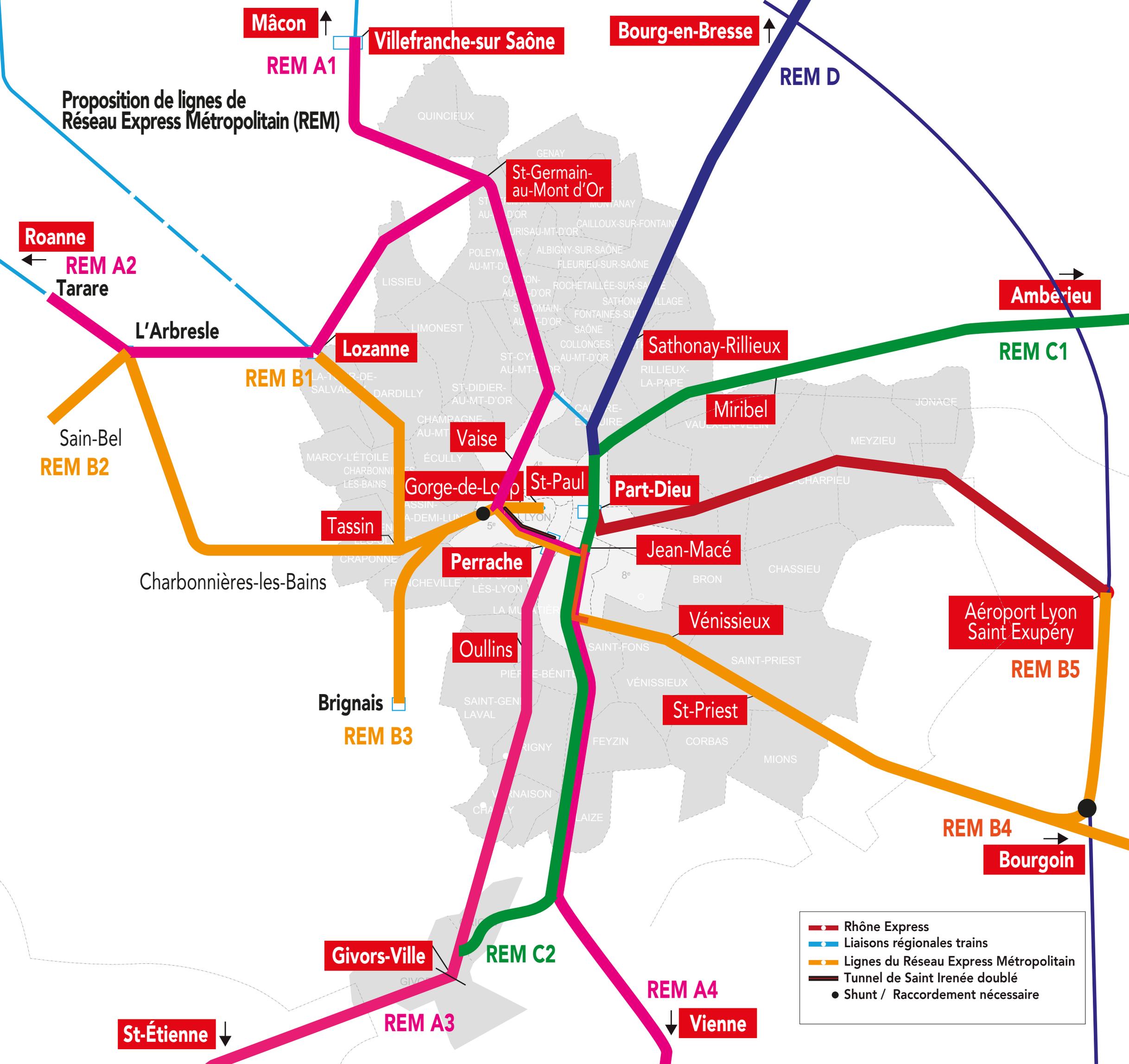
Mise en place d'une politique incitative en faveur du covoiturage.

L'objectif est de lutter contre l'autosolisme (en moyenne 1,15 personnes par voiture dans le cadre des trajets domicile/travail). Pour développer le covoiturage nous proposons d'attribuer un label "covoitureur" valable 24h et ouvrant droit à certains avantages : voies de circulation réservées, abonnement parking à tarif préférentiel,...

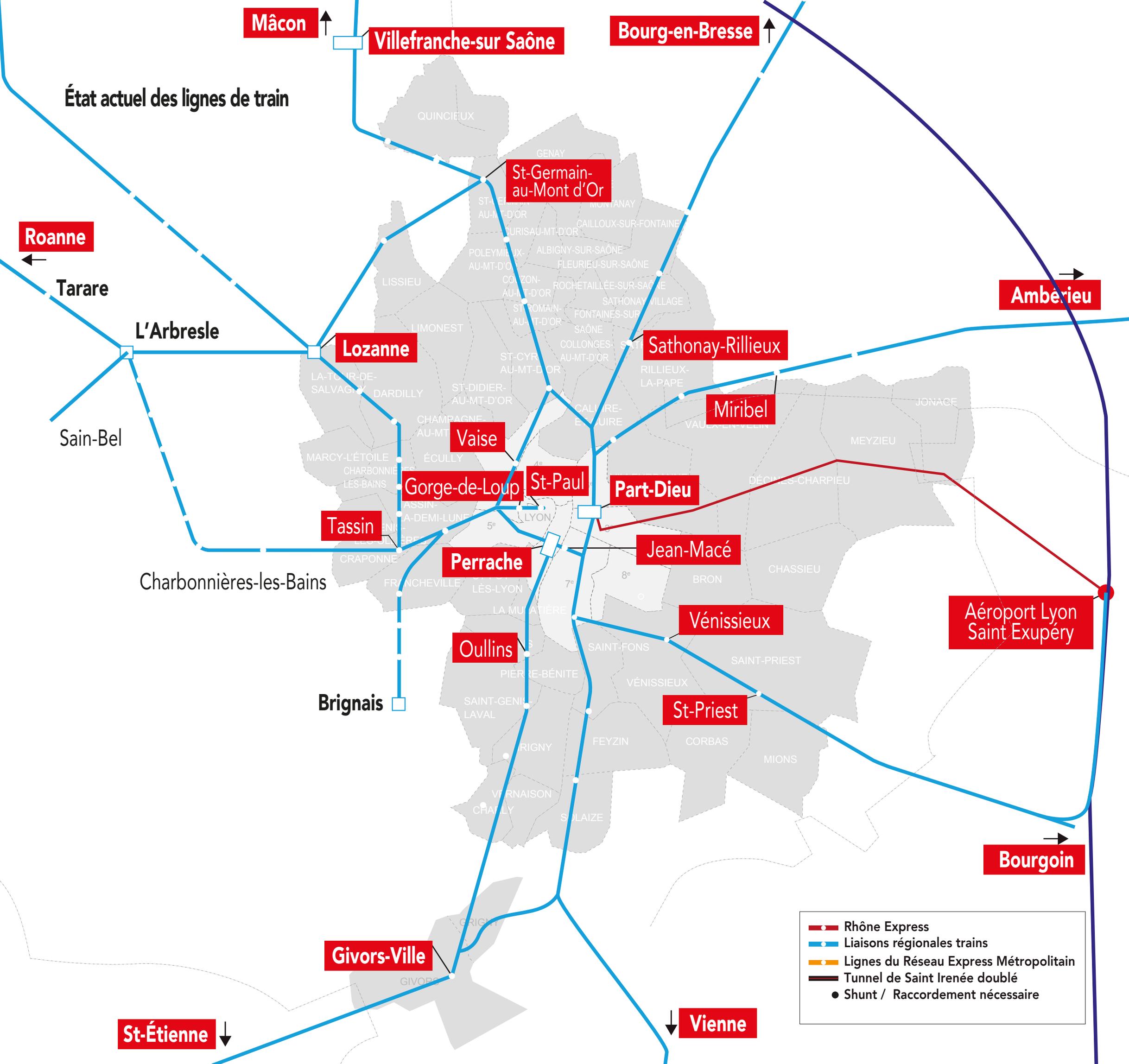
Projet de transport en commun pour déclasser l'axe A6/A7.

Notre projet, présenté avant la phase 1 adoptée par la Métropole de Lyon, proposait la mise en place d'une ligne de métro-bus sur l'axe A6/A7 avec la création de 2 parcs-relais de très grande capacité à Limonest et Pierre-Bénite ainsi qu'une politique incitative en faveur du covoiturage.

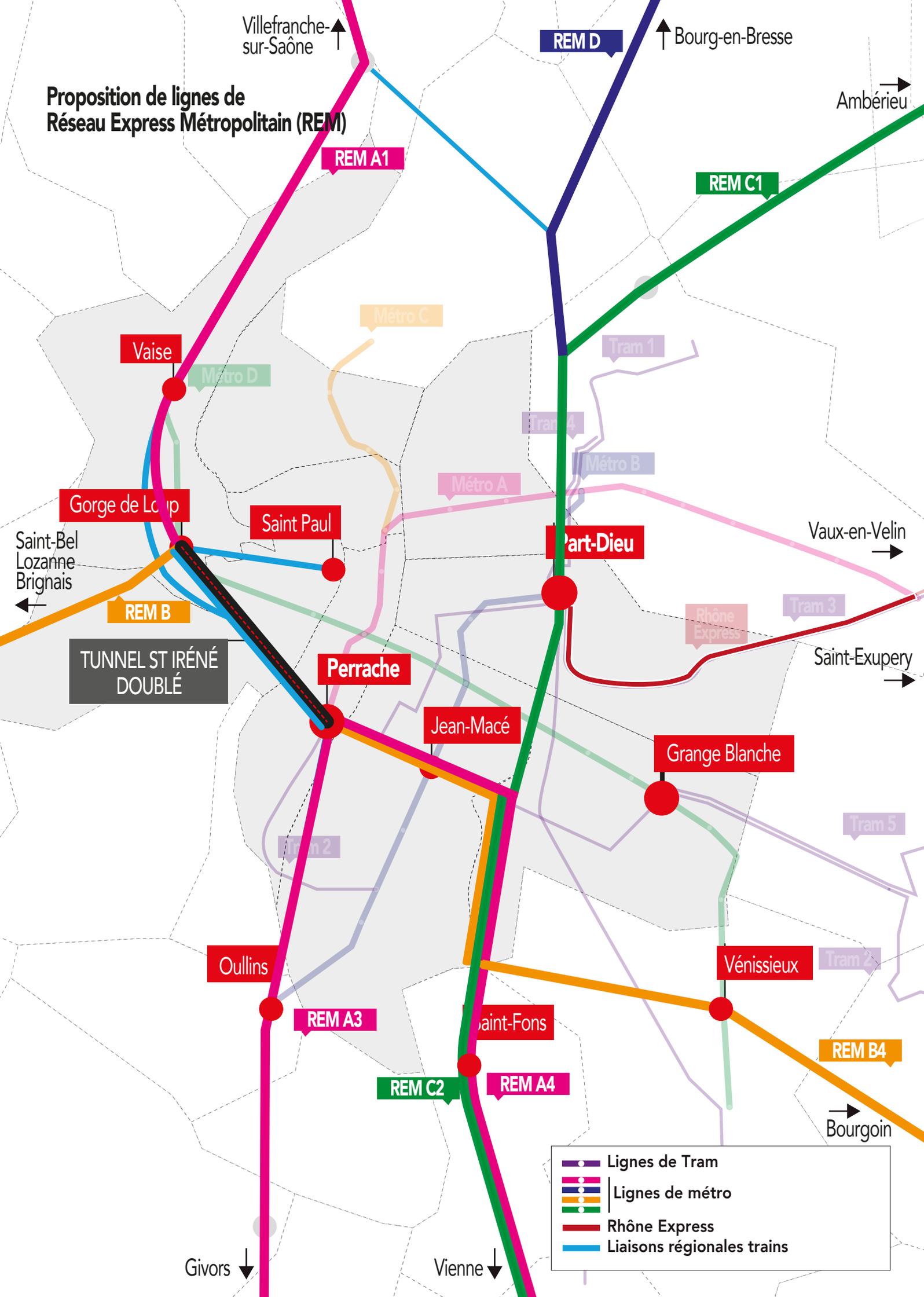
ANNEXES



- Rhône Express
- Liaisons régionales trains
- Lignes du Réseau Express Métropolitain
- Tunnel de Saint Irenée doublé
- Shunt / Raccordement nécessaire

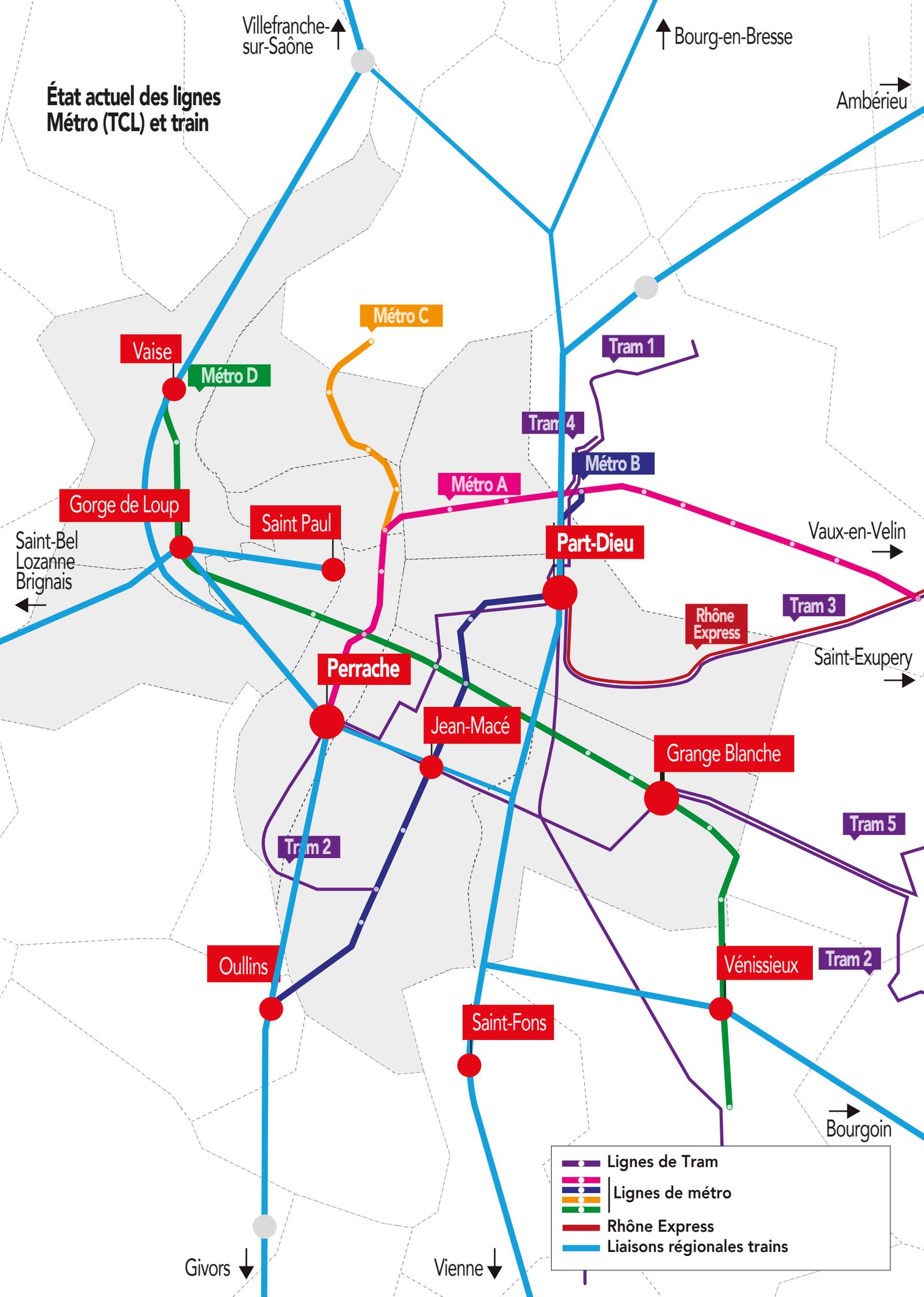


Proposition de lignes de Réseau Express Métropolitain (REM)



	Lignes de Tram
	Lignes de métro
	Rhône Express
	Liaisons régionales trains

État actuel des lignes Métro (TCL) et train



- Lignes de Tram
- Lignes de métro
- Rhône Express
- Liaisons régionales trains

Christophe GEOURJON

Métropole de Lyon
Président du groupe « UDI et apparentés »
20 Rue du Lac
69 399 Lyon cedex 03

Madame Elisabeth BORNE

Ministre auprès du ministre d'État, ministre de
la Transition écologique et solidaire, chargée
des Transports
Hôtel Le Play
40, rue du Bac
75007 Paris

Lyon, le 27 mars 2018

Objet : Les mobilités, les déplacements exigent un travail partenarial Région/Métropole

Madame la Ministre,

Les déplacements constituent un enjeu majeur pour l'ensemble de nos concitoyens. Aujourd'hui, les enjeux de la mobilité sont nombreux : déplacements, santé publique, partage de l'espace public, qualité de vie, organisation du travail, développement économique, attractivité du territoire, solidarité, urbanisme... **Les mobilités sont au cœur du projet politique de nos collectivités locales.**

Dans le même temps, force est de constater que **le « millefeuille administratif » français est un frein à l'action commune.** Chaque collectivité veut agir pour son propre intérêt, tout en souhaitant que d'autres collectivités, ou l'état, payent la facture...

Pour prendre l'exemple de la **Métropole de Lyon, nous avons sur notre territoire 35 gares desservies par le réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes.** Ces infrastructures constituent un réseau suffisamment dense pour proposer un **Réseau Express Métropolitain (REM), qui aurait pour ambition d'être un véritable RER à la Lyonnaise.** La mise en place de ce REM ne peut être réalisée que par un **copilotage et des investissements communs Région/Métropole.**

Cette évolution est la seule solution pour mieux **optimiser les investissements déjà effectués** tout en offrant **un service de mobilité performant** à l'échelle du territoire métropolitain.

Localement, la mise en place d'un REM faciliterait la mise en œuvre du déclassement de la portion urbaine de l'axe A6/7, serait une alternative à la réalisation de l'A45 et permettrait de réduire le trafic de transit sur les autoroutes A42 et A43.

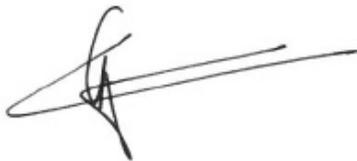
Aussi, il m'apparaît essentiel que la future Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) mette en place des syndicats mixtes, associant la Région et la Métropole, ayant pour mission de développer des services REM sur le territoire des métropoles. . Ces syndicats pourraient être élargis, dans un 2^{ème} temps, sur la base du volontariat, aux agglomérations de l'aire urbaine métropolitaine.

Sur l'aire urbaine Lyonnaise un tel syndicat existe, il s'agit du Syndicat Mixte de transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML), qui ne s'est pas saisi d'un tel projet par manque de volonté politique partagée de ses membres.

L'enjeu de coopération entre les Régions et les Métropoles est majeur, au regard des défis qui attendent les territoires en matière de mobilité et de transition environnementale.

En souhaitant que notre proposition retienne votre attention.

Je vous prie de croire, Madame la Ministre, en mes respectueuses salutations.



Christophe Geourjon
Président du groupe « UDI et apparentés »

Copies :

- Président de la Métropole de Lyon
- Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Le directeur de cabinet de
la ministre chargée des transports*

Paris, le **27 NOV. 2018**

Référence : CP/A18009394-D18013646

Vos réf. : votre courrier du 27 mars 2018

Monsieur le Conseiller,

Vous avez bien voulu appeler l'attention de la ministre chargée des Transports sur la nécessité de mieux coordonner l'action de la région Auvergne-Rhône-Alpes et de la métropole de Lyon dans les politiques de mobilité locale, en vue d'optimiser les investissements réalisés et de favoriser la constitution d'un réseau express métropolitain à partir du réseau ferroviaire régional. Vous défendez, à cet égard, l'inscription dans la future loi d'orientation sur les mobilités (LOM) de la possibilité de mettre en place des syndicats mixtes associant la région et la métropole ayant spécifiquement ce type de missions.

Le Gouvernement partageant pleinement l'idée d'articuler plus étroitement l'action des différents acteurs publics en matière de mobilité, et au regard des attentes exprimées en ce sens lors des Assises nationales de la mobilité, la ministre souhaite que le projet de loi d'orientation sur les mobilités y apporte des réponses concrètes. Il est ainsi prévu d'autoriser par ce biais les métropoles, dont celle de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité, à contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial, dans le but de répondre à un besoin spécifique ou d'accroître leur niveau de desserte. À cette fin, elles pourraient conclure une convention avec la région.

La ministre souhaite également que soit prévue la possibilité que les syndicats mixtes de transports dits « SRU », institués par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, puissent, en lieu et place de leurs membres, organiser des services de mobilité, y compris des services ferroviaires organisés par la région, et assurer à ce titre la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

.../...

Monsieur Christophe GEURJON
Conseiller de la Métropole de Lyon
Conseiller municipal de Lyon
20, rue du Lac
CS 33569
69505 LYON CEDEX 3

C'est le sens de la loi d'orientation des mobilités que la ministre présentera prochainement.

La complémentarité de ces deux mesures, si elles étaient votées par le législateur dans les mois à venir, permettrait ainsi pleinement de réaliser le schéma de coopération locale que vous appelez de vos vœux.

Je vous prie de croire, Monsieur le Conseiller, à l'expression de mes salutations les plus sincères.



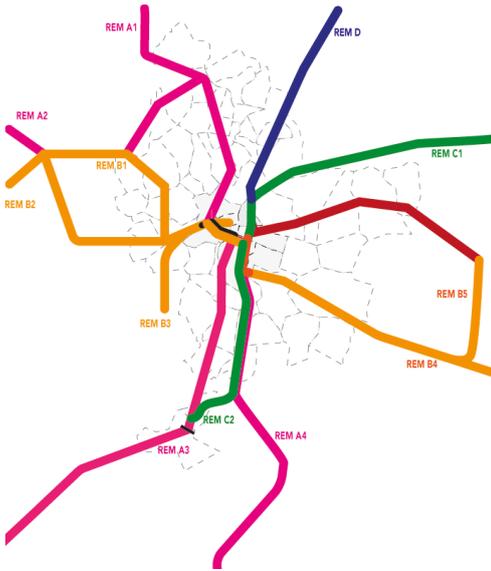
Marc PAPINUTTI

EN BREF

LE PROJET MOBILITÉ DU GROUPE UDI ET APPARENTÉS MÉTROPOLE DE LYON

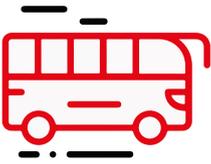
“ Apporter des solutions concrètes aux questions des mobilités nécessite pour nous une approche globale au service de questions locales. ”

CRÉATION D'UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)



- Par regroupement et renforcement des lignes existantes.
- Un réseau qui couvre l'ensemble de la Métropole : ce réseau aurait des transversales nord-sud (lignes REM A), est-ouest (lignes REM B) et nord-est-Sud (lignes REM C et D).
- La création de nouvelles gares
- Une desserte efficace des gares SNCF par les TCL
- Ouverture à la concurrence du REM
- Le projet REM doit être intégré dans le cahier des charges pour la désaturation du NFL

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



- Élargissement à l'Est lyonnais du principe des futures lignes de Bus à Haut Niveau de Service BHNS du Nord-Ouest et Sud-Ouest (Projet A6/A7) grâce à 3 lignes distinctes.
- Amélioration des transports en commun dans le secteur Plateau du 5^{ème} arrondissement
- Développement et prolongement du Tram T2
- Renforcer le maillage des lignes du réseau



TARIFICATION
UNIQUE TCL/TER



MISE EN PLACE D'UN
COMPTE MOBILITÉ
DONNANT ACCÈS AUX
transports en commun (TCL),
TER intra-métropole (REM),
parkings,
location longue durée de vélo,
Velo'V,
covoiturage,
autopartage (CitiZ et Bleuly)
et location de voiture.



MISE EN PLACE
UNE POLITIQUE INCITATIVE
EN FAVEUR DU COVOITURAGE.