

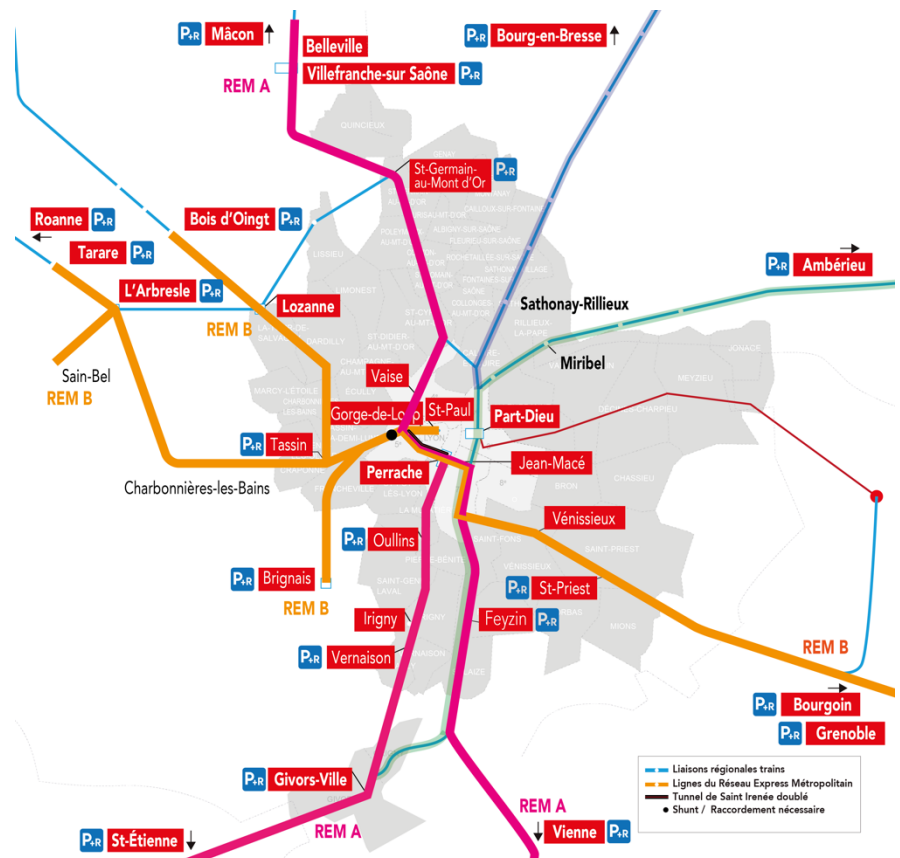


RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) UNE SOLUTION DURABLE ET EFFICACE AUX BESOINS DE MOBILITÉS DES MÉTROPOLITAINS

UN PROJET NÉCESSAIRE POUR UNE MÉTROPOLE ÉQUILBRÉE, ÉQUITABLE ET RESPIRABLE

Élus du groupe :

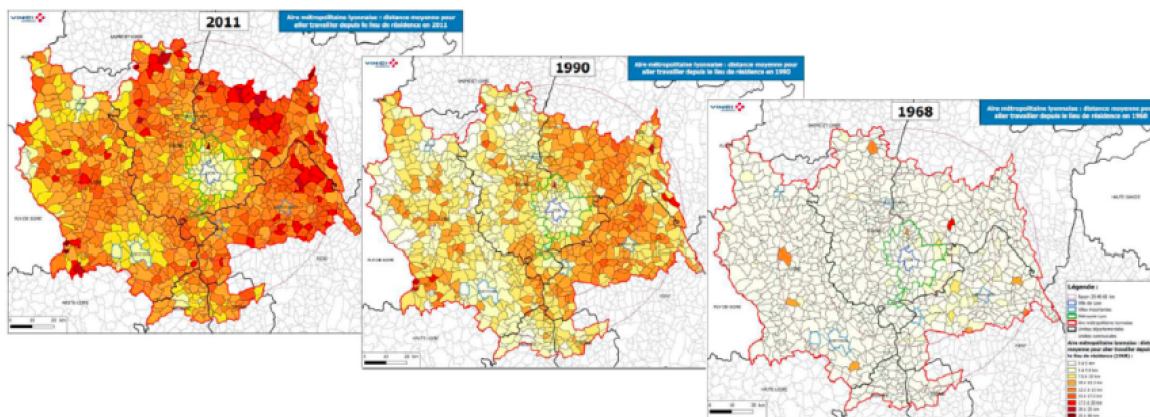
Christophe Geourjon, Président du groupe
Marc Augoyard
Denis Broliquier
Laurence Croizier
Bernard Gillet
Gilles Lavache
Marylène Millet
Yves-Marie Uhrich



CONTEXTE LOCAL

Une évolution importante des distances domicile/travail

La déconnexion entre domicile et lieu de travail : un phénomène récent, puissant et silencieux (le cas de l'aire métropolitaine de Lyon - exploitation des données INSEE)

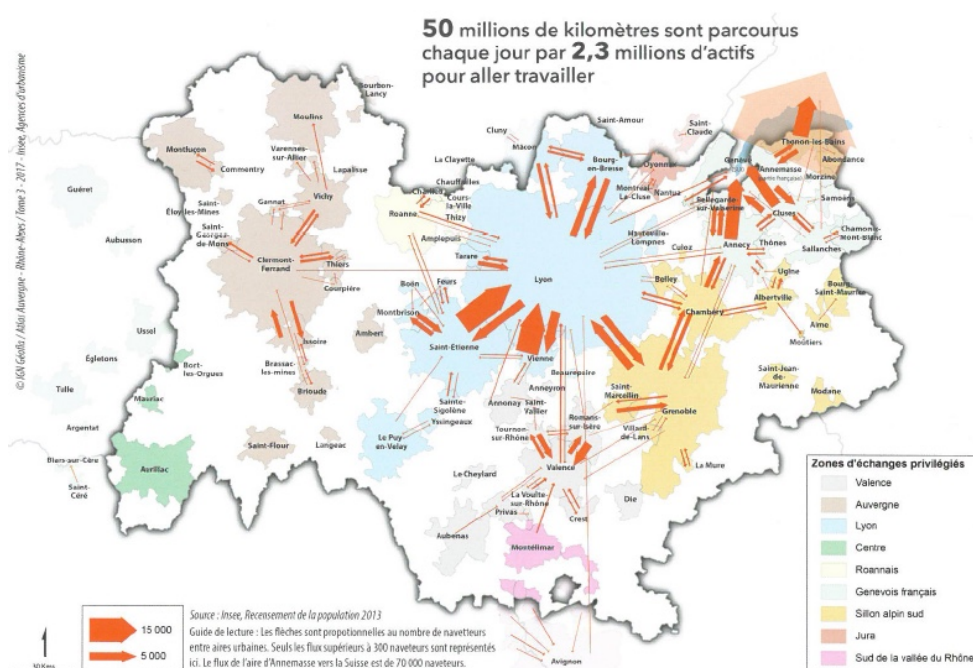


La couleur donne la distance moyenne que doivent parcourir les actifs d'une commune pour se rendre sur leur lieu de travail (0 à 50 km).

(Source : les Assises de la mobilité)

Des flux entrants et sortants importants

- 680 000 emplois sur le territoire métropolitain, 180 000 salariés résidents hors métropole, 75% d'entre eux utilisent leur voiture → 120 000 véhicules/jour.
- Existence de flux sortant (environ 1/3 des flux entrants)



✓ **Un impératif** : avoir une vision d'ensemble pour garantir une équité à l'ensemble des métropolitains, quel que soit leur territoire de résidence ou de travail

✓ **Enjeu du déclassement A6/A7**, nous devons proposer une alternative efficace à l'utilisation de la voiture pour les 80 000 déplacements locaux.

Conclusion : Il faut améliorer les mobilités au niveau du territoire métropolitain, mais aussi vis-à-vis de l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise (St Etienne, Grenoble, Roanne, Vienne ou Bourg-en-Bresse).

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) UN RER À LA LYONNAISE | PROJET INITIAL

Désengorger la Métropole Lyonnaise et améliorer la qualité de notre air sont des enjeux essentiels que l'on peut répondre grâce à une bonne politique de mobilité et de déplacements. Face à ces défis, les élus UDI de la Métropole de Lyon sont force de proposition.

Ainsi, fin janvier nous avons proposé la mise en place d'un RER à la Lyonnaise. La Métropole comptant 35 gares SNCF sur son territoire, ce réseau permettrait d'améliorer les déplacements pour l'ensemble des habitants de la Métropole. Les liaisons transverses (ouest-est ou nord-sud) permettent une desserte beaucoup plus efficace et rapide (exemple, une liaison Saint-Germain-au-Mont-d'Or / Irigny ou Francheville / Saint-Priest en seulement 30min contre 1h10 actuellement). Ce réseau permettrait également de rentabiliser les investissements déjà réalisés au niveau ferroviaire.

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) | LE RER À LA LYONNAISE

4 LIGNES :

REM A :

- au nord :
 - A1 : Villefranche/Mâcon
 - A2 : L'Arbresle/Tarare
- au Sud :
 - A3 : Givors / St Étienne
 - A4 : Vienne

REM B :

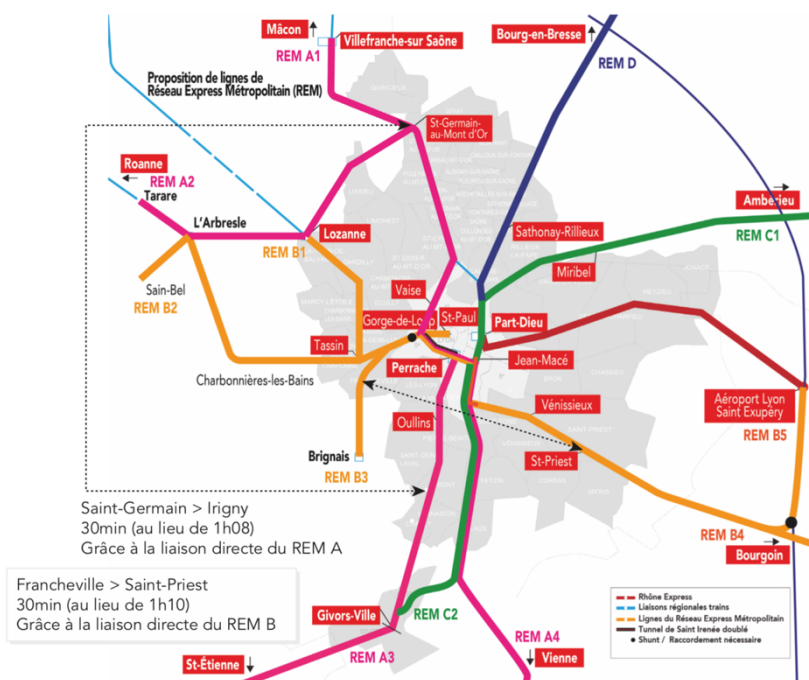
- au l'Ouest :
 - B1 : Lozanne
 - B2 : Saint-Bel
 - B3 : Brignais
- à l'Est :
 - B4 : Bourgoin-Jaillieu
 - B5 : Aéroport (après 2037)

REM C :

- au Nord-Ouest :
 - C1 : Ambérieu
- au centre :
 - C2 : Givors-Ville

REM D :

- au Nord :
 - Bourg-en-Bresse
- au Centre :
 - Lyon



Tarification unique TCL/TER

En parallèle, nous demandons qu'avec un abonnement TCL il soit possible d'emprunter un TER entre 2 gares situées sur le territoire de la Métropole. Cette intégration existe déjà à Lille, Marseille, Strasbourg ou Grenoble. Ceci peut être mis en œuvre très rapidement, car il s'agit d'une convention à signer entre la Métropole et la Région.



Développement du transport en commun

Avec l'élargissement à l'Est lyonnais du principe des futures lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du Nord-Ouest et Sud-Est (projet A6/A7) grâce à 3 lignes distinctes. L'amélioration des transports en commun dans le secteur Plateau du 5^e arrondissement de Lyon. Le développement et le prolongement du Tram T2 et le renforcement du maillage des lignes du réseau.



Mise en place d'un compte mobilité

donnant accès aux transports en commun, parkings, location longue durée de vélo, le service Vélo'V, les TER intra-Métropole, un service de covoiturage, les services d'auto-partage (Citiz ou BlueLy) et la location de voiture.

SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE « RER À LA LYONNAISE : JE DONNE MON AVIS ! »

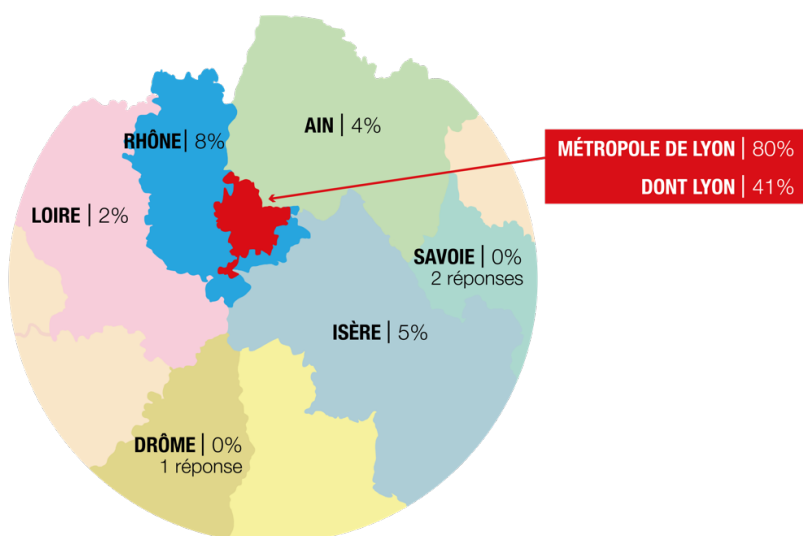
Début mai, le groupe UDI Métropole de Lyon a lancé un questionnaire afin de recueillir les avis et suggestions des usagers. Ces réponses ont pour but de mieux comprendre les attentes et les besoins des citoyens pour mieux défendre notre projet et le compléter avec des retours concrets.

**RER À LA LYONNAISE
JE DONNE MON AVIS !**



532 réponses citoyennes !

► Données géographiques



L'ensemble des réponses nous permet d'avoir une représentativité au-delà du territoire métropolitain, avec toute la complexité des besoins et attentes des usagers qui transitent à l'intérieur de la Métropole de Lyon régulièrement.

► Un bon accueil du projet Réseau Express Métropolitain

Parmi les réponses récoltées, nous constatons que le projet de RER à la Lyonnaise répondrait concrètement aux difficultés de déplacements.

« Créer un réseau de transport permettant à chaque lyonnais(e) un gain de temps, ainsi qu'une mobilité accrue quel que soit le point de départ et la destination, dans la métropole, mais aussi les villes alentours (Bourgoin, Ambérieu, Villefranche, Bourg-en-Bresse). Développer l'offre dans l'Ouest Lyonnais est impératif, sa liaison à Perrache par le tunnel Saint-Irénée est une excellente idée. Une meilleure accessibilité à l'aéroport Saint-Exupéry via ce REM est une proposition plus qu'intéressante. »

« Des moyens de transports uniformisés avec une mise en commun des moyens et une vision globale. Il faut que la ville, la région et le département travaillent main dans la main. Un site reprenant l'ensemble des moyens de transports est le plus rapide à mettre en place à moyen terme. Ensuite, un RER à la lyonnaise serait parfait pour rapprocher les différentes villes autrement que par la voiture. »

Question 1 | Êtes-vous favorable à la mise en place d'un RER à la Lyonnaise ?



97.4%
OUI

2.6%
NON



Question 2 | Êtes-vous favorable à une convergence tarifaire TCL/TER ?



97.6%
OUI

2.4%
NON



Question 3 | Pensez-vous que les parcs-relais sont assez développés sur le territoire métropolitain et en périphérie de la métropole (voitures, mais aussi parkings à vélo sécurisés) ? Qu'attendez-vous comme service dans un parc relais ?



75% NON

Argumentation des répondants ▼



19% ne se prononcent pas

Sans réponses ou non-utilisateurs de
parcs relais



5% OUI

45% évoquent un manque de places

- « Non. Toutes les gares devraient en avoir un en fonction de leur taille. Ils doivent être sécurisés notamment pour rassurer les usagers. »
- « Non ils ne sont pas assez développés et quand ils existent ils sont trop petits (par ex : Gare de Vaise et gare d'Oullins pleins dès 7h-7h15 tous les matins) donc les personnes souhaitant prendre le métro sont obligées de se garer dans les rues aux alentours, ce qui gêne évidemment les riverains. »
- « S'ils étaient bien placés (abord des grands axes menant à Lyon) et bien desservis par les transports, cela permettrait de désengorger la métropole lyonnaise en favorisant l'usage d'autres transports que la voiture. »

12% demandent des parkings vélos sécurisés

- « Il faudrait y trouver plus de places pour garer des vélos pour faciliter le passage de voiture en banlieue à vélo en ville... »
- « Des parkings vélo sécurisé, car impossible de laisser un vélo électrique sans risque de se le faire voler. »
- « La disponibilité de pouvoir garer son vélo en sécurité dans un box qui ne peut s'ouvrir qu'avec l'aide de son abonnement TCL »
- « Il faut beaucoup plus de parcs relais sécurisés pour les vélos. Il en faut aux gares et aux stations de métro, en relais vers les gares ou aéroports comme à Vaulx-en-Velin-la-Soie, par exemple. »
- « Il est nécessaire de développer massivement les Parkings vélos sécurisés capacitaires en périphérie de la ville et aux gares de centre-ville pour favoriser les trajets multimodaux Vélo → REM/Train → Vélos. Ceci afin de favoriser la diminution de l'usage du tout voiture et améliorer la qualité de l'air. »
- « Un stationnement sécurisé et abrité pour mon vélo, avec un pôle de service gonflage et petites réparations... »

10% évoquent un manque de parkings relais sur les 2e et 3e couronnes de la Métropole de Lyon

- « Les parcs relais ne sont pas assez développés, surtout autour de petites gares TER assez éloignées qui permettent de ne pas rentrer à proprement parler dans l'agglomération. Des parkings à vélos sécurisés seraient aussi nécessaires. Par ailleurs, à l'exemple d'Amsterdam, il serait intéressant d'inclure un ticket de transports en commun A/R vers le centre-ville dans le tarif du parking et de communiquer largement là-dessus. »
- « Non. Toutes les gares devraient en avoir un en fonction de leur taille. Ils doivent être sécurisés notamment pour rassurer les usagers. »
- « Il manque des parcs relais, théoriquement, il en faudrait à chaque entrée d'agglomération, mais aussi à proximité des gares, dans les communes plus éloignées. »
- « Insuffisant au niveau de la Métropole. Parkings relais trop à l'intérieur de la ville. Le positionnement en limite externe de la Métropole sur une gare RER (compte tenu de la rapidité pour arriver au centre de la Métropole) paraît important. Il faut les faire payer par la Région ou les EPCI hors Métropole puisqu'ils sont essentiellement à l'usage de non métropolitain. Idem sur la part des lignes RER hors Métropole il faut obtenir au-delà de la Région une participation des communes et EPCI à l'investissement comme aux coûts de fonctionnement. »
- « Les parcs relais actuels sont trop dans l'agglomération. Il y a déjà trop de bouchons pour y accéder, il faudrait les éloigner. »

8% demandent un service multimodal dans les parcs relais

- « Non. Il n'y a pas assez de parcs relais (et celui d'Oullins est saturé) j'attends des places de parking en nombre conséquent pour voiture et modes alternatifs (vélo, scooter). »
- « Plus de parking voiture, plus de parking vélo, des emplacements de parking pour les trottinettes électriques. »
- « Cette formule doit être renforcée aux portes du grand Lyon afin d'éviter au maximum les flux routiers entrants puis sortants de la périphérie. Politique énergétique et contrôlée... pour favoriser le Co voiturage, etc. Surveillance accessibilité propreté et disponibilité des PR voitures et 2 roues selon le mode de transport en relai TCL ou vélo. »
- « Vélo'v disponible, intégration avec Bluely. »
- « De nouveaux parcs relais sont indispensables, proches des nouvelles solutions (fluviales, gares SNCF, etc.). »

7% pour une meilleure sécurité

- « Les parcs relais doivent être parfaitement sécurisés et accessibles. »

6% pour une gratuité avec un abonnement TCL

- « Pour moi ces parkings devraient être gratuits si l'utilisateur utilise derrière les transports en commun du réseau TCL. »
- « On attend un service inclus avec l'abonnement de transport, il faut arrêter les surcoûts et favoriser l'intermodalité. »

5% pour l'augmentation des horaires d'ouverture

- « Un parc relais devrait pouvoir accueillir les usagers jusqu'à 9h-10h. Or actuellement, tous les parcs relais sont complets dès 7h30 du matin. »
- « Permettre d'avoir des TER après 20h30 [...]. Aujourd'hui ce n'est pas possible à partir de 7h00, le parking TCL à Oullins est complet et le dernier train en direction de St Etienne passant par Givors est à 20h30. Nous sommes donc obligés de prendre la voiture pour rentrer et sortir de Lyon après 20h. »

3% d'idées diverses

- Commerces de proximité, pharmacie, Tabac-Presse, billetterie, etc. « un lieu de vie et de services pour optimiser les temps avant et après transport. »
- Espace de co-voiturage, bornes voitures électriques et stations de location de voitures électriques (Bluely), station de Velo'V électrique pour le dernier kilomètre,...
- Meilleure information : « visible et bien indiqué depuis ses alentours. »
- Services : réservation de place, abonnement, info trafic global des différents modes de transport et accessibilité PMR.

Question 4 | Souhaitez-vous la mise en place d'un guichet unique « mobilités », véritable interface entre l'ensemble des offres disponibles (TCL, TER, covoiturage, Bluely, CITIZ, Velo'V, trottinette, etc.) ?



87%
OUI

13%
NON



Question 5 | Estimez-vous que la multimodalité soit facile à Lyon (capacité à utiliser plusieurs modes de déplacements pour réaliser un trajet) ? Sinon, pourquoi ?



40% NON

Argumentation des répondants ▼



14% Peut mieux faire

« Oui, mais... »

15% Ne se prononcent pas



31% OUI

14% évoquent une nécessité de la tarification unique

- « Il est difficile de pouvoir se déplacer dans Lyon sans avoir à acheter de différents titres de transport pour passer d'un coin à l'autre. Il faudrait un abonnement unique et abordable niveau tarif. Et qui nous permettent de prendre les transports en commun lyonnais avec les TER, les Cars du Rhône, la location des vélos, trottinette électrique, Velo'v et covoiturage. »
- « Il existe trop de tarifs différents (SNCF, Velo'v, TCL, trottinettes...) »
- « À développer. Par exemple au travers du Pass Trabool. »
- « Le train est complètement déconnecté, tant en termes de tarifs que de lisibilité sur les plans du reste du réseau lyonnais. On devrait pouvoir utiliser le TER avec un ticket de métro, et inversement. »

13% pensent que la multimodalité est efficace en centre-ville, mais est délaissée dans les périphéries de Lyon

- « Dans Lyon "Intra-Muros" nous avons beaucoup de choix de transport (Velo'v, Trottinettes, métro, Tram). »
- « En l'utilisant quotidiennement, non je ne pense pas. Tous les transports rapides (Tram et métro) passent par le centre de Lyon et ne le contournent pas. Ex : Vaulx-en-Velin <-> Vénissieux. Un tram qui contournerait Lyon comme le futur Paris Express serait pas mal. En habitant Saint-Priest, pour aller à Part-Dieu, nous pouvons utiliser le TER (qui a une fréquence de 30min entre 2 rames), mais étant hors TCL, nous prenons le TRAM + Métro soit un trajet plus long. »
- « Le réseau TCL présente de très nombreuses qualités, de par son étendue, sa densité et sa grande diversité de modes. Cependant, il s'avère moins efficace dès lors que l'on s'éloigne des lignes métro et tramway. Certaines communes sont assez distantes par rapport à celles-ci tout en disposant d'au moins une gare. L'absence de lignes expresses permanentes et l'impossibilité d'accéder sans supplément de prix aux trains TER sont souvent mal commodes. Quant aux abonnements T-libre, ils sont tout simplement hors de prix et inaccessibles. »

11% évoquent un problème de fréquence et de correspondance des TER et des TCL

- « Beaucoup de changements. Difficile d'aller d'un point à un autre, difficile de savoir quoi prendre pour aller d'un point à un autre. »
- « La multi modalité est bien implantée en termes de lignes, mais les horaires TCL/SNCF étant souvent soumis à retard, il est compliqué de planifier sereinement un trajet... »
- « Non par manque de maillage suffisant entre les différents modes de transport, un coût plus élevé si l'on utilise plusieurs réseaux et une fréquence des bus insuffisante par exemple dans l'Ouest lyonnais. »
- « Non, car en combinant les modes de transports et ajoutant des correspondances, le temps de trajet est malheureusement actuellement trop long par rapport à l'utilisation de la voiture personnelle. »

10% évoquent un besoin d'améliorer les infrastructures vélo et l'expansion du Velo'v

- « Non, il faut utiliser plusieurs titres de transport en fonction du moyen utilisé et lorsqu'on est à vélo, on ne peut l'emmener avec nous dans le tram ou le métro, même en dehors des heures de pointe. »
- « Non. Gros manque de parking vélos sécurisé qui ne m'incite pas à faire vélo + tram / métro. Hors de question de laisser mon vélo toute une journée sur un arceau. Encore plus quand il pleut. »
- « Pas de possibilité de mettre son vélo dans le train et le métro. »
- « Il faut développer les pistes cyclables. »
- « Oui, même si des stations de Vélov' plus grandes aux abords des grands pôles ne seraient pas un luxe (ou un apport de Vélov' dans ces stations vides). »

6% évoquent un manque d'informations et un besoin d'une application multimodale

- « Pas d'application mobile intégrant des différents modes, par exemple TER, TCL, Vélo'V. Horaires pas toujours concertés entre les réseaux. Pouvoir valider un titre avec son mobile, voir ne plus valider un abonnement mensuel ou annuel et pouvoir prouver que l'on est en règle via son mobile comme pour les TGV. »
- « Non, il faut naviguer entre plusieurs applis (SNCF et TCL entre autres) »
- « Il n'existe aucun moyen simple de créer son parcours multimodal sur application. »
- « Non, l'info voyageur des TCL n'est pas accessible dans Google Map, et seule une partie des services sont visibles dans Citymapper. L'application TCL et la plateforme OnlyMoove sont inutilisables. »

4% évoquent un manque de parking

- Non. Évidemment, le fait qu'il n'y ait pas d'interopérabilité des applications et des abonnements joue, mais c'est surtout les infrastructures qui ne sont pas prêtes (manque de pistes cyclables, voitures garées dessus, etc.), les parcs relais qui manquent de places, et les correspondances qui ne sont pas toujours bien pensées. »
- « Non, car impossibilité de laisser un véhicule la nuit dans un parking. »

« Non, car les infrastructures ne sortent pas plus loin que le périmètre de Lyon et quelques villes adjacentes, obligeant à entrer dans l'agglomération aux accès et parkings relais saturés. Il faut des lignes de transports qui limitent au maximum les ruptures de charge en partant de loin (prolongation du T4 vers le nœud autoroutier de Ternay), création d'un tram connectant le nord Isère avec la ligne D en passant le long des ex usines RVI jusqu'au-delà de la rocade est pour dissuader d'entrer dans Lyon. »

« Contrairement à beaucoup de villes européennes, le ticket TCL n'est pas intégré et ne permet pas d'utiliser les TER sur le territoire de la Métropole. En termes d'informations, les horaires TER et autocars ne sont pas renseignés sur le site TCL, et il y aurait beaucoup d'efforts à faire pour intégrer chaque gare dans une liaison avec les lignes de bus proches, ce qui faciliterait grandement les trajets de banlieue à banlieue (exemple : un terminus du C.10 à la gare de Brignais permettrait de rejoindre très efficacement les communes sur la ligne du tram-train à St Genis Laval ou Oullins). »

Question 6 | Le projet de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais doit-il intégrer la mise en place d'un RER ?



**95%
OUI**

**5%
NON**



Question 7 | Pour vous, quelles devraient être les priorités pour améliorer les mobilités dans la Métropole de Lyon ?

Mieux intégrer l'ensemble du territoire

- Réduire les flux automobiles dans le centre et en périphérie pour favoriser le développement des mobilités douces. Développer les modes de transports collectifs lourds (fréquence, confort, rapidité) vers les périphéries proches et au-delà du périmètre administratif métropolitain, à l'échelle de l'aire métropolitaine.
- Relier les **villes avoisinantes** au centre de Lyon, pour pouvoir se déplacer beaucoup plus facilement en transports.
- 1^{re} condition : la métropole n'est pas QUE Lyon. 2^e condition : la volonté raisonnée de considérer la totalité des communes de la Métropole avec les flux émanant d'une cinquantaine de km tout autour.
- La transition vers des quartiers piétons par le renforcement de capacités d'accueil de voitures aux périphéries et l'essor des transports en commun métropolitains hors Lyon.

Favoriser la multimodalité douce pour améliorer la qualité de l'air

- Favoriser les transports en commun et la circulation des vélos en ville et ainsi réduire le recours à la voiture (bénéfices environnement, mais aussi moins de bouchons)
- Renforcer l'accès en transports en commun et mobilités douces pour les communes environnantes, créer des axes dédiés à ces modes déplacements.
- Améliorer les infrastructures cyclables surtout pour la rive gauche du Rhône qui a un potentiel digne de la Hollande et des Pays-Bas si les infrastructures étaient à niveau. Les pistes cyclables coutent beaucoup moins cher en investissement et en coût d'exploitation que n'importe quel autre moyen de transport en commun.
- Autoriser/trouver une solution pour transporter un vélo dans les transports en commun. Pour les cas de crevaisons/accidents/blessures ou bien plus régulièrement pour les fortes pentes. La mise en place d'un RER me semble aussi une bonne solution pour les périurbains (et pour moi pour aller les visiter...).

Optimiser le service de transport en commun : TCL et TER

- Augmenter très sensiblement (au moins, doubler) la fréquence des trams-trains Brignais-Saint-Paul. L'offre actuelle frise le ridicule avec une fréquence à la demi-heure et des trous allant jusqu'à deux heures en journée. Il n'est vraiment pas étonnant que cette ligne ne remplisse pas ses objectifs. D'autre part, cette ligne a vocation d'être complètement intégré avec le réseau TCL, au minimum du point de vue tarification. D'un point de vue plus général, améliorer les possibilités de rabattement depuis l'Ouest lyonnais (Sept-chemins, Chaponost, Craponne...) vers le réseau fort TCL.
- Fréquence des lignes, facilité d'utilisation, développement du multimodal.
- Prolonger les lignes de métro en banlieue (ligne D au nord, ligne A au sud (La Mulatière). Enfin, privilégier un prolongement du T5 du côté de Chassieu et Genas qui manquent cruellement d'une ligne forte. La prise en compte du tram-train de l'Ouest lyonnais dans le système TCL doit être rapidement réalisé pour faciliter sa lisibilité et ses usages.
- Le redéploiement d'un véritable réseau de bus Express et autoroutier. Intégrer tarifairement le réseau ferroviaire et (surtout) augmenter sa capacité (trains longs + fréquence) >> envisager la mise en place d'un réseau de type S-Bahn (version germanique du RER/Train de Banlieue).
- Fréquence des trains à améliorer, fiabilité des lignes (moins de retards/suppressions de trains).

Développer les infrastructures routières, ferroviaires et de mobilités douces.

- Nécessité de faire des réseaux express Vélo permettant de relier la périphérie au centre. Établir une continuité des itinéraires cyclables avec une priorité aux vélos (après les piétons) à chaque intersection. Résorber les coupures urbaines afin de permettre au vélo de traverser de manière sécuriser les axes de circulation principaux/ boulevard urbains/ périphériques.
- La résolution du nœud ferroviaire, la complétude du Périphérique et de TEO sont des éléments bloquants (techniquement non simples, mais surtout financièrement).
- Réduire drastiquement les voies automobiles (2X1 voie doit devenir la norme partout), ce qui permettrait, entre autres, que chaque ligne de bus fonctionne en site propre et représente réellement un avantage en terme de temps de transports ; penser la mobilité à l'échelle métropolitaine en y intégrant pleinement le rail qui présente de très grands avantages en terme de vitesse et de confort (le tram-train de l'Ouest lyonnais en est une parfaite illustration) ; développer de partout des stationnements vélos sécurisés ; établir un moratoire sur l'établissement de nouvelles zones commerciales et plus généralement sur l'étalement urbain ; réduire le prix du ticket TCL pour tous et rendre gratuits les lignes de bus en périphérie.

Élisabeth Borne, Ministre des Transports, reprend les propositions du groupe UDI et Apparentés Métropole de Lyon

En mars 2018, nous demandions par courriers à Mme la Ministre des Transports que la future LOM incite très fortement les Métropoles et les Régions à travailler ensemble. Ceci devant permettre au niveau lyonnais la mise en place du projet de REM (Réseau Express Métropolitain) que nous défendons.

« 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. »

Lettre complète en annexe

En novembre 2018, son directeur de cabinet nous indiquait que ces objectifs seraient bien intégrés dans le projet de LOM.

« 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 situées 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. »

Lettre complète en annexe

En mars 2019, **le Conseil de la Métropole adopte à l'unanimité le vœu déposé par les élus « UDI et apparentés »**. Ce vœu ouvre la voie à la mise en place à terme d'un RER à la Lyonnaise, de la convergence tarifaire TCL/TER et de la transformation des 35 gares SNCF en pôle multimodal.

Le Conseil de la Métropole de Lyon exprime le vœu que l'ensemble des collectivités locales de l'Aire métropolitaine lyonnaise en lien avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, expriment leur ambition du développement des liaisons ferrées au service des déplacements du quotidien. Ceci en amont du débat public animé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Il est pour nous essentiel de nous assurer que le projet de désaturation du Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) permette la mise en place, à moyen et long terme, d'une desserte ferroviaire de type RER sur l'ensemble du territoire. Cette desserte doit être mise en place grâce à la collaboration entre la Métropole de Lyon et la Région AURA pour assurer un service cadencé, synchronisé et efficace afin de répondre à un besoin réel et quotidien de l'ensemble des citoyens.

Lors d'un colloque organisé par SNCF Réseau à Bordeaux, Élisabeth Borne, Ministre des Transports, a évoqué le problème de saturation du nœud ferroviaire des grandes métropoles et a demandé au gestionnaire des infrastructures de lui présenter d'ici au 1^{er} janvier un schéma directeur national des RER métropolitains.

Élisabeth Borne demande un schéma national des RER métropolitains pour la fin 2019

Augmenter la part du ferroviaire dans les zones denses, c'est l'un des objectifs de la Loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion devant l'Assemblée nationale. D'où l'idée de créer des RER sur le modèle francilien dans toutes les grandes métropoles pour désaturer les nœuds ferroviaires, où d'impressionnants embouteillages de trains ont lieu au quotidien. À Bordeaux, où se déroule aujourd'hui un colloque organisé par SNCF Réseau sur le sujet, Élisabeth Borne est intervenue pour demander au gestionnaire des infrastructures de lui présenter d'ici au 1^{er} janvier un schéma directeur national des RER métropolitains. Estimant que « le ferroviaire ne joue pas encore son rôle dans les métropoles régionales, que ce soit à Bordeaux, Toulouse, Marseille, Strasbourg ou encore à Lyon », la ministre des Transports a annoncé vouloir mettre sur la table 2,6 milliards sur dix ans, dont la moitié apportée par l'État. « Cela vaudra aussi pour les grands corridors transfrontaliers », a-t-elle ajouté.

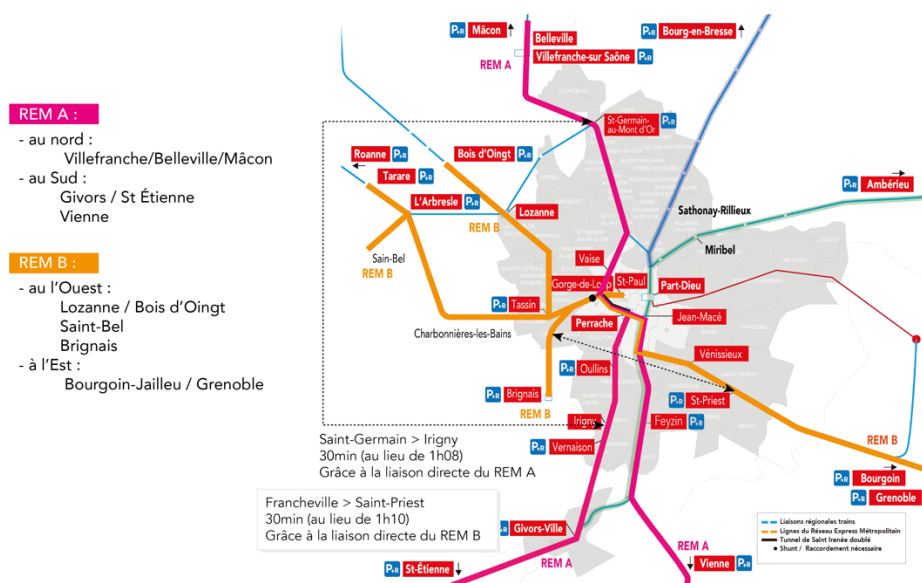
[Ville Rail & Transports](#) du 28 mai 2019 – Article complet en annexe

REM V2.0 : UN PHASAGE EN 2 ÉTAPES

Cette annonce reconnaît que nos propositions avaient un temps d'avance et est une formidable opportunité pour améliorer à court terme les mobilités de l'ensemble des métropolitains (habitants, mais aussi salariés ou étudiants).

De ce fait nous avons phasé notre projet initial en 2 étapes :

- 1^{re} étape réalisable à court terme (2025-2030) qui exploite mieux Perrache et Jean Macé
 - **REM A** : Mâcon → Belleville → Villefranche → Saint-Germain-au-Mont-d'Or → Lyon puis 2 branches vers Vienne via Feyzin et St Etienne via Givors → Irigny
 - **REM B** : Roanne → Tarare → L'Arbresle → Charbonnière → Tassin → Lyon → Vénissieux → St Priest → Bourgoin → Grenoble
- 2^e étape à plus long terme sous la dépendance de la désaturation du NFL (2040 ou plus)
 - **REM C** : Ambérieu → Miribel → Lyon → Vienne
 - **REM D** : Bourg → Sathonay - Rilleux → Lyon → St Etienne



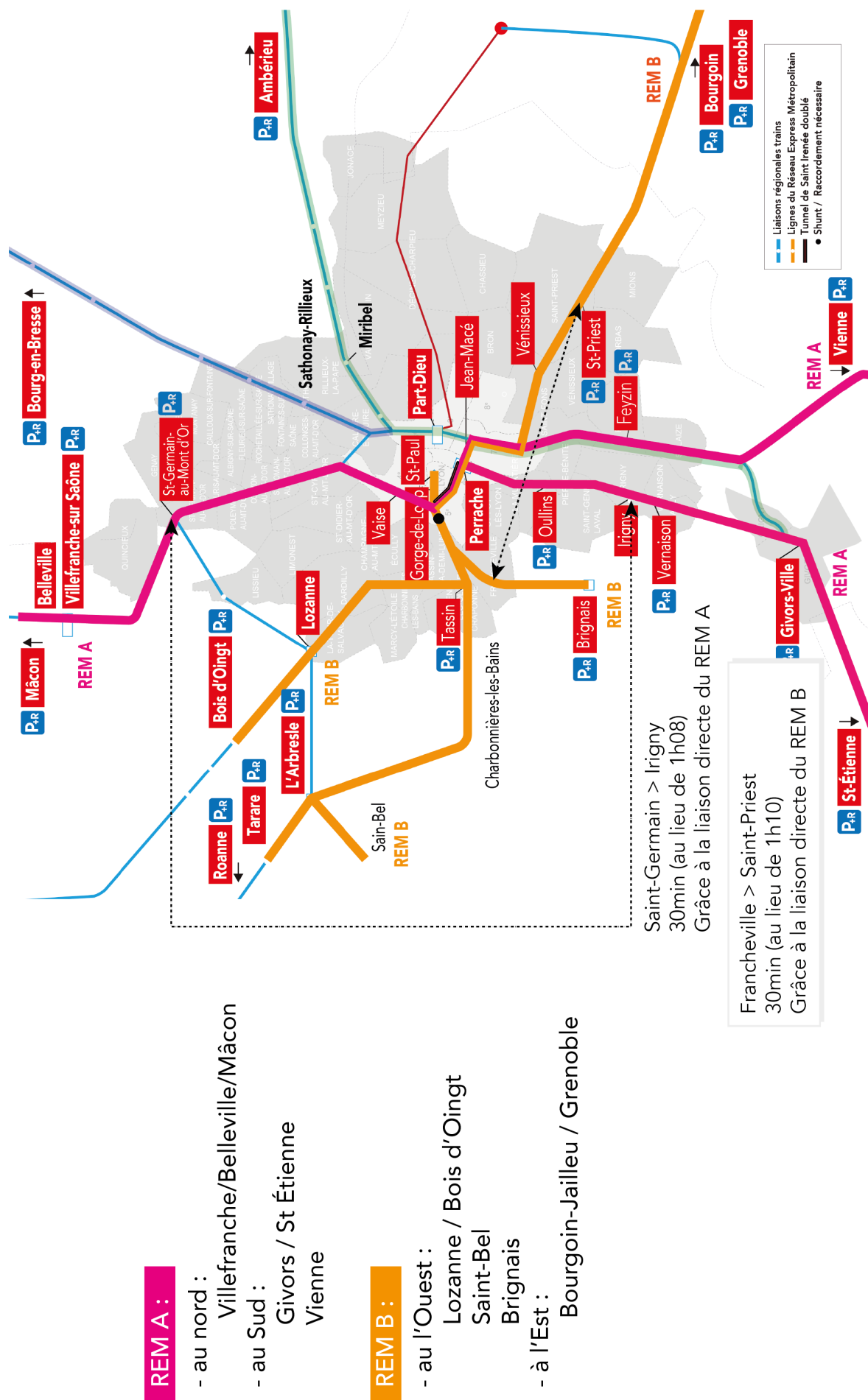
La phase 1 de notre projet REM offre déjà une révolution des mobilités à l'échelle de la métropole de Lyon et de l'aire métropolitaine lyonnaise.

- Elle permet de proposer un service diamétralisé, cadencé (au minimum ¼ d'heure), régulier, plus fiable, sur des infrastructures préexistantes et couvrant l'ensemble du territoire métropolitain (35 gares sur la métropole) et irriguant les autres agglomérations régionales
- Un projet qui doit intégrer la création de parcs relais sécurisés (voiture **ET** vélo), la transformation des gares en espaces multimodales, la création d'un réseau de pistes cyclables pour accéder aux gares
- Un projet qui permet à court terme la transformation de l'axe A6/A7 en boulevard urbain sans reporter le trafic sur d'autres voiries.
- Un projet d'intérêt économique, social et environnemental
- Un projet réalisable à moyen terme 5/10 ans (sans attendre 20 à 25 ans pour la désaturation du NFL).
- Un projet qui nécessite 2 investissements significatifs :
 - Le doublement des voies Lyon-Grenay (passage de 2 à 4 voies). Ceci est programmé dans la désaturation du NFL, mais pourrait être réalisé de manière indépendante du projet global.
 - Le doublement du tunnel St Irénée (face à la gare de Perrache et qui permet de passer de Gorge de Loup à Perrache).

Dans le cadre du débat sur la désaturation du NFL nous allons demander à la SNCF que le doublement de la section Lyon-Grenay soit réalisé à court terme, sans attendre la désaturation du NFL. De même, nous demanderons le lancement d'une étude de faisabilité pour le doublement du tunnel St Irénée/Fourvière.

ANNEXES

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) | LE RER À LA LYONNAISE



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

Communiqué de presse

19 mars 2019

Vœu déposé par le groupe « UDI et apparentés »

Lors du conseil de la Métropole du 18 mars 2019, le groupe UDI et Apparentés a présenté le vœu « **La désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) doit répondre aux besoins de mobilité des habitants et salariés de la Métropole de Lyon** »

« Je me réjouis de l'adoption à l'unanimité de ce vœu qui ouvre la voie à la mise en place à moyen/long terme d'un RER à la Lyonnaise, de la convergence tarifaire TCL/TER et de la transformation des 35 gares SNCF en pôle multimodal. Une étape importante vient d'être franchie »

Christophe Geourjon

Vœu adopté à l'unanimité :

La désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) doit répondre aux besoins de mobilité des habitants et salariés de la Métropole de Lyon

Le Conseil de la Métropole de Lyon exprime le vœu que l'ensemble des collectivités locales de l'Aire métropolitaine lyonnaise en lien avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, expriment leur ambition du développement des liaisons ferrées au service des déplacements du quotidien. Ceci en amont du débat public animé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Il est pour nous essentiel de nous assurer que le projet de désaturation du Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) permette la mise en place, à moyen et long terme, d'une desserte ferroviaire de type RER sur l'ensemble du territoire. Cette desserte doit être mise en place grâce à la collaboration entre la Métropole de Lyon et la Région AURA pour assurer un service cadencé, synchronisé et efficace afin de répondre à un besoin réel et quotidien de l'ensemble des citoyens.

Présentation du vœu en conseil par Christophe Geourjon

Monsieur le Président,

La commission générale de ce matin était très intéressante mais, Monsieur le Président, elle a aussi démontré qu'en l'état actuel le projet de désaturation du nœud ferroviaire Lyonnais (NFL) était un projet technique qui propose de construire des voies, des quais, des tunnels sans expliciter les objectifs en termes de nouveaux services de mobilités pour les habitants.

Le vœu que nous vous soumettons vise à garantir que le projet de désaturation du NFL nous permette à moyen et long terme de mettre en place un RER au niveau de l'aire métropolitaine Lyonnaise. Pour cela, nous proposons que l'ensemble des collectivités de ce périmètre exprime leur ambition en termes de transports ferrés.

Deux chiffres permettent d'illustrer la nécessité de passer d'une offre TER à une offre RER (cadencement, tarification, horaire). **Entre 1968 et 2011, la distance domicile travail a considérablement augmentée sur le territoire de la Métropole de Lyon** (on est ainsi passé de moins de 5 kilomètres en moyenne en 1968 à 20 kilomètres en 2011). Par ailleurs, quotidiennement, le territoire métropolitain compte 680000 salariés, dont 180000 habitent hors de la métropole, 75 % de ces 180000 salariés viennent travailler pour le moment en voiture. **Pour améliorer la qualité de l'air, réduire les émissions des gaz à effet de serre, ainsi que la congestion de nos voiries, nous devons proposer, notamment à ces salariés, une offre TER plus performante.**

Est-il possible de proposer cette offre, au moins partiellement à moyen terme, sans attendre la fin du projet de désaturation du NFL ? La réponse est oui.

En effet, **nous pouvons à court terme mettre en place une convergence tarifaire TCL/TER** en interne du territoire métropolitain. C'est-à-dire permettre aux métropolitains d'emprunter un TER avec son abonnement TCL depuis l'une des 35 gares qui irriguent notre métropole. Cela existe déjà à Lille, Strasbourg, Marseille et, dans notre région, à Grenoble... Ceci permettrait d'améliorer à court terme les mobilités des 1,5 million d'habitants de la Métropole.

Dans le même temps nous devons **améliorer la desserte TCL de ces gares et coordonner les horaires des TER et des bus TCL.** À titre d'exemple, à Écully, l'arrêt TCL est à 300 m de la gare.

Par ailleurs, nous devons **desservir les 35 gares de notre territoire par des pistes cyclables** et les équiper de parkings sécurisés à vélos, et ceci est possible à terme.

J'ai constaté avec plaisir, dans le cadre du débat lors de la commission générale que la Présidente du SYTRAL avait fait sa révolution culturelle puisque pour la 1^{ère} fois elle reprenait à son compte nos propositions de convergence tarifaire et d'une meilleure desserte TCL des gares TER/RER avec un objectif de multimodalité sans couture.

Enfin, dans le projet de désaturation du NFL, il est prévu de doubler les voies de la ligne Lyon – Grenoble. Ceci doit pouvoir être réalisé au début du projet, dans ce cas, ceci permettrait de renforcer la desserte de Grenoble, Bourgoin, l'Isle d'Abeau, et, sur le territoire métropolitain, les gares de Saint-Priest, Vénissieux et Jean Macé. **À titre d'illustration de l'efficacité d'un futur RER, il faut seulement 9 minutes pour relier Saint-Priest à Jean Macé par liaison ferrée... beaucoup plus rapide qu'en TCL (le site tcl.fr indique un temps de parcours de 40 min) ou pire en voiture !**

Pour toutes ces raisons, j'espère, chers collègues, que vous soutiendrez par votre vote le vœu que nous avons déposé.

Je vous remercie,

Christophe Geourjon

Article : <https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/elisabeth-borne-demande-un-schema-directeur-national-des-rer-metropolitains-pour-la-fin-de-lannee/>



ÉLISABETH BORNE DEMANDE UN SCHÉMA NATIONAL DES RER MÉTROPOLITAINS POUR LA FIN 2019

Augmenter la part du ferroviaire dans les zones denses, c'est l'un des objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM (http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15_/dossiers/loi_orientation_mobilites)) actuellement en discussion devant l'Assemblée nationale. D'où l'idée de créer des RER sur le modèle francilien dans toutes les grandes métropoles pour désaturer les nœuds ferroviaires, où d'impressionnants embouteillages de trains ont lieu au quotidien. À Bordeaux, où se déroule aujourd'hui un colloque organisé par SNCF Réseau sur le sujet, Elisabeth Borne est intervenue pour demander au gestionnaire des infrastructures de lui présenter d'ici au 1^{er} janvier un schéma directeur national des RER métropolitains. Estimant que « le ferroviaire ne joue pas encore son rôle dans les métropoles régionales, que ce soit à Bordeaux, Toulouse, Marseille, Strasbourg ou encore à Lyon », la ministre des Transports a annoncé vouloir mettre sur la table 2,6 milliards sur dix ans, dont la moitié apportée par l'État. « Cela vaudra aussi pour les grands corridors transfrontaliers », a-t-elle ajouté.

Un « plateau de projet » pour définir l'exploitation

Pour dessiner cette carte de France des nouveaux services ferroviaires, SNCF Réseau va faire le tour des régions. À Bordeaux, où la région et la métropole ont voté une résolution et demandé à Réseau d'activer des RER métropolitains, il a été décidé de créer d'ici juillet un « plateau de projet » réunissant les équipes de Réseau, de Mobilités, de la région et de la métropole pour définir les services à mettre en place. Un chef de projet devrait être désigné très rapidement côté SNCF Réseau, qui pilotera le groupe de travail.

« Une fois que les services seront définis, nous pourrons décider des infrastructures à réaliser », a souligné Patrick Jeantet, le PDG de SNCF Réseau, en précisant que les RER métropolitains doivent remplir plusieurs conditions : être cadencés, fréquents, desservir des gares pas trop éloignées les unes des autres, avec une forte amplitude horaire et être connectés aux autres modes de transport.

La question du financement reste entière

Cette première étape passée viendra le plus difficile : financer les projets. À Bordeaux, Patrick Bobet, le président de la métropole, évoque la somme de 200 millions d'euros pour lancer les RER métropolitains et de 600 millions d'euros pour les aménagements à réaliser au sud de la capitale girondine, travaux liés au projet GPSO (<http://www.gpsso.fr/>). Des chiffres indicatifs en attendant d'affiner le projet, souligne-t-on du côté de SNCF Réseau. Ce dernier rappelle que le pacte ferroviaire ayant décidé que le gestionnaire des infrastructures ferroviaires ne financerait plus à l'avenir les projets de développement, ce seront aux collectivités de s'entendre pour compléter le tour de table.

Marie-Hélène Poingt



RER métropolitain : la balle est dans le camp des collectivités

Marianne Peyri | le 31/05/2019 | Loi d'orientation des mobilités, Élisabeth Borne, Transports, Collectivités locales.

Doter les métropoles françaises de services express métropolitains tels les RER de la région parisienne : l'État et SNCF Réseau, chargé d'établir un schéma directeur national, affichent leurs engagements. Aux métropoles et aux régions de trancher !

Avec 7 millions d'habitants en plus dans 30 ans, des croissances de 20% dans certaines métropoles, le défi des déplacements du quotidien est considérable. « Nous ne pouvons le relever que grâce au train. Le fer ne joue pas encore assez son rôle. Si de grandes métropoles telles que Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, Strasbourg... s'engagent dans cette voie, l'État sera au rendez-vous », a posé la ministre chargée des Transports, Élisabeth Borne, par message vidéo, lors du colloque « **Réseaux et Territoires** » organisé à Bordeaux ce 28 mai par SNCF Réseau et les collectivités territoriales néo-aquitaines.

Rappelant que la **désaturation des nœuds ferroviaires** est l'une des priorités de la loi Mobilités avec un **engagement de l'État à hauteur de 1,3 Md € sur 10 ans**, la ministre a ainsi annoncé la réalisation d'ici fin 2019 d'un Schéma national des RER métropolitains confié à SNCF Réseau. « Nous allons faire un tour des grandes métropoles françaises pour réfléchir sur ce concept de RER, soit un service cadencé, régulier, sur des gares proches, qui existe aussi en période hors heure de pointe et connecté aux autres infrastructures de transport... », a indiqué Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau.

« Partir des services souhaités, voir ensuite l'impact sur les infrastructures »

Si l'opérateur des infrastructures ferroviaires, qui prend la casquette de « catalyseur » s'est en effet fixé comme prioritaire dans sa stratégie de désaturer les étoiles ferroviaires, ce sera aux métropoles et aux régions de trancher ; le financement leur incombant à parité de l'engagement de l'État.

« Elles feront leur choix et il faut d'abord partir des services souhaités pour voir ensuite l'impact sur les infrastructures », a précisé Patrick Jeantet.

Un plateau projet avec la métropole bordelaise

Des discussions ou comités de pilotage sont d'ores et déjà à l'œuvre **avec des métropoles telles que Toulouse, Lyon, Marseille...** et un « plateau projet », piloté par Réseau SNCF avec nomination d'un chef de projet, sera créé dès cet été, pour le cas de la métropole bordelaise.

Depuis fin 2018, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont signé en effet un accord de partenariat **pour la création en 2025 et 2028 de deux services express régionaux diamétraux** dans la couronne de l'agglomération.

Lors du colloque de ce 28 mai, le Président de la métropole de Bordeaux, Patrick Bobet, a justifié cet engagement par une urgence sociale – les transports entant au cœur des revendications des gilets jaunes-, par la nécessité de fluidifier les déplacements au sein d'une métropole congestionnée et enfin l'urgence environnementale de lutte contre la pollution.

Des RER d'avance pour les métropoles suisses et allemandes

Si, fin 2019, la France bénéficiera sur une centaine de kilomètres du nouveau réseau express suisse transfrontalier, Le Léman express, elle reste bien à la traîne par rapport à d'autres pays européens, dotés depuis des années de ces services ferroviaires express.

« En Allemagne, le réseau S-Bahn est un maillon essentiel, comme à Hambourg où il s'étend sur 50 km et a permis à cette métropole d'élargir ses bassins de vie et d'emplois », a souligné Vincent Kaufmann, professeur en sociologie urbaine. S'il constate que la France est dotée de bons réseaux de transports urbains et de services performants sur la longue distance avec le TGV, « le chaînon faible, c'est l'entre-deux. Il y a un grand potentiel pour développer des RER, mais il faut être ambitieux, ne pas raisonner que sur l'heure de pointe et développer de réelles communautés tarifaires ».