

SE DÉPLACER FACILEMENT ET EN SÉCURITÉ DANS LA MÉTROPOLE



**Des choix clairs
pour un réseau plus
fiable, mieux relié
et plus accessible**

La Métropole de Lyon, et avec elle SYTRAL Mobilités, doit engager une nouvelle étape pour les mobilités : améliorer la fiabilité et la sécurité du réseau de transports en commun, mieux relier les lieux de vie et de travail sur l'ensemble du territoire, et élargir l'accès aux transports pour répondre aux besoins du quotidien.

ÉDITO



Bruno Bernard
Président-candidat

Se déplacer est un acte essentiel du quotidien. Aller travailler, étudier, accéder aux soins ou aux services publics conditionne concrètement l'égalité entre les habitantes et les habitants de la Métropole. C'est pourquoi les mobilités ne peuvent pas être un terrain de promesses faciles ni de solutions qui opposent les territoires et les publics entre eux.

Depuis 2020, nous avons fait un choix clair : **celui d'un service public de transport juste, fiable et responsable**. Cela signifie d'abord mieux faire fonctionner l'existant : moderniser le métro, renforcer la sécurité et l'accessibilité, investir durablement dans la qualité du service. Cela signifie aussi préparer l'avenir avec sérieux, en développant des lignes de transport structurantes là où les besoins sont les plus forts, dans l'Ouest, sur le Plateau Nord comme dans les territoires longtemps sous-desservis, afin de mieux relier les bassins de vie, d'emploi et d'études.

Mais investir dans les mobilités, ce n'est pas empiler des annonces. C'est **assumer des choix financiers** crédibles, hiérarchisés et finançables. Les transports en commun exigent du temps long, de la cohérence et de la constance. À l'inverse, les propositions irréalistes ou inégalitaires fragilisent le réseau et remettent en cause l'égalité entre les Grands Lyonnais.

Enfin, nous faisons le choix d'élargir l'accès aux transports par une **tarification juste**, un soutien concret aux familles et aux jeunes, et des décisions responsables pour réduire la pollution et protéger la santé, sans jamais sacrifier la capacité d'investissement du réseau.

Avec les 178 candidates et candidats d'Avançons ensemble, nous faisons le choix d'un cap clair pour les mobilités : refuser les promesses irréalisables, investir là où les besoins sont réels et construire un service public de transport qui rassemble l'ensemble des Grands Lyonnais, sans opposer les territoires ni les habitants entre eux.

Bruno Bernard

TROIS PRIORITÉS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN MÉTROPOLITAINS

Pour répondre aux besoins du quotidien, réduire les inégalités territoriales et préparer l'avenir, Avançons ensemble fait le choix d'une politique de transports en commun structurée autour de **trois priorités claires**.

1

PLUS D'OFFRE, PLUS DE FIABILITÉ, PLUS DE SECURITÉ

Modernisation du métro avec un plan d'investissement de 1,4 milliard d'euros d'ici 2035, renforcement des fréquences sur les lignes les plus chargées (tramways et bus), amélioration de l'accessibilité et **sécurité renforcée** par la présence humaine, la vidéoprotection et la lutte contre la fraude.

2

MIEUX RELIER LES LIEUX DE VIE ET DE TRAVAIL DANS LA MÉTROPOLE

Développement de nouvelles lignes fortes pour corriger des déséquilibres anciens : TEOL pour l'Ouest lyonnais, un tramway pour le Plateau Nord, T8, T9 et T10 pour mieux relier l'Est, des Bus à Haut niveau de Service (BHNS) structurants pour connecter les grands pôles d'emploi et de formation ainsi que le **doublement de la flotte** de la navette fluviale pour renforcer les liaisons le long de la Saône.

3

ÉLARGIR L'ACCÈS AUX TRANSPORTS POUR TOUS ET TOUTES

Mise en œuvre d'une tarification juste, avec plus de 140 000 bénéficiaires de tarifs solidaires ou de la gratuité, gratuité pour les enfants de moins de 11 ans et pour les enfants mineurs des abonnés, création de 1 500 places de parkings-relais supplémentaires, et fin progressive des bus diesel pour réduire la pollution et protéger la santé.

PLUS D'OFFRE, PLUS DE FIABILITÉ, PLUS DE SECURITÉ

Chaque jour, plus de **1,8 millions de déplacements** sont effectués sur le réseau TCL, dont **700 000 voyages quotidiens en métro**, soit plus de **40 % de la fréquentation totale**. Parallèlement, le nombre d'abonnés a augmenté de **28 %** depuis 2019. Dans un contexte de fréquentation en hausse continue, l'enjeu est clair : améliorer la qualité du service rendu sur le réseau existant afin de répondre aux besoins du quotidien.

Depuis plusieurs années, la progression des usages confirme le rôle structurant des transports en commun dans la vie métropolitaine. Cette dynamique est une opportunité pour la transition écologique et le pouvoir d'achat, mais elle suppose un engagement fort : investir dans l'existant pour garantir un service fiable, confortable et accessible, sans dégradation des conditions de déplacement.

INVESTIR MASSIVEMENT POUR RENFORCER LE RÉSEAU EXISTANT

Face à cette fréquentation en hausse, l'union de la gauche et des écologistes **propose de renforcer la qualité de service sur les lignes les plus sollicitées du réseau existant**, afin d'absorber la hausse des usages et de limiter les situations de saturation, notamment aux heures de pointe.

Sur le métro, les investissements proposés visent à **augmenter la capacité, le confort et la fiabilité du service**, grâce à la modernisation du matériel roulant et des systèmes d'exploitation. Le passage à des rames plus longues, l'automatisation des lignes et la rénovation des équipements permettront de fluidifier les circulations, d'améliorer la régularité et de mieux absorber l'augmentation de la fréquentation.

Pour garantir cette performance dans la durée, un plan de modernisation du métro est proposé, estimé à 1,4 milliard d'euros d'ici 2035.

Il vise à traiter l'obsolescence des équipements, fiabiliser les infrastructures et améliorer durablement le confort sur l'ensemble des lignes, avec un objectif élevé de disponibilité du réseau.

Sur le réseau de tramway, des renforcements de fréquence sont proposés sur les axes les plus fréquentés. La ligne T3 verrait ainsi son offre renforcée afin de mieux répondre aux situations de saturation observées aux heures de pointe. Dans le même esprit, la ligne T4 fera l'objet d'un renforcement dès 2026, avec une fréquence portée de 7 minutes 30 à 6 minutes, améliorant concrètement la régularité et les temps d'attente sur cet axe structurant.

Sur le réseau de bus, une augmentation des fréquences est proposée dans la continuité des actions menées depuis 2020, en particulier en soirée et le week-end, vers les territoires aujourd'hui les moins bien desservis par le réseau structurant. Ces renforcements seraient accompagnés d'actions visant à améliorer la vitesse et la régularité des lignes, afin de faire du bus une solution fiable du quotidien.

Pour la ligne A

- Automatisation complète
 - ↳ 2 min en heure de pointe
- Nouvelles rames et rames allongées (4 voitures)
 - ↳ + 75 % de capacité
- Climatisation et portes palières pour le confort et la sécurité

Pour la ligne B

- Rames de 4 voitures
 - ↳ + 50 % de capacité
- Station Part-Dieu agrandie (quais élargis)

Pour la ligne C

- Voie doublée Hénon-Cuire
 - ↳ 3 min en heure de pointe
- Nouvelles rames et doublement du parc
- Climatisation

Pour la ligne D

- Rames de 4 voitures
 - ↳ + 50 % de capacité
- Pilotage automatique rénové
- Climatisation



« La priorité, c'est que le réseau fonctionne mieux au quotidien. Fréquences, fiabilité, sécurité : ce sont des attentes très concrètes des habitantes et des habitants, notamment dans l'Est de la métropole, où les usages sont en forte hausse. »

Manon Doyelle,
Tête de liste Porte des Alpes et porte-parole



ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ: UN RÉSEAU SÛR POUR TOUTES ET TOUS

L'accessibilité et la sécurité sont des conditions essentielles de l'attractivité du service public de mobilité. Elles déterminent la capacité de chacun à se déplacer librement, en confiance, quels que soient son âge, son état de santé, son lieu de vie ou l'heure du déplacement.

L'accessibilité ne peut pas être seulement réglementaire : elle doit être **effective au quotidien**. Le réseau TCL compte aujourd'hui plus de 110 ascenseurs et 130 escaliers mécaniques, dont la disponibilité conditionne l'autonomie de nombreux usagers. Un programme structuré de renouvellement et de modernisation est proposé, avec 75 ascenseurs et 76 escaliers mécaniques renouvelés d'ici 2035, un objectif de 98 % de fonctionnement, et l'ambition d'atteindre 100 % d'arrêts accessibles sur le réseau urbain.

La sécurité repose également sur des moyens techniques robustes et une présence humaine renforcée. Le réseau TCL dispose déjà de 11 600 caméras de vidéoprotection, déployées dans les stations, les rames et les bus, avec une transmission en temps réel depuis un poste de contrôle opérationnel 24h/24 et 7j/7.

Cette sécurité technique s'accompagne d'un renforcement massif de la présence humaine avec une augmentation de 50 % du nombre d'agents de contrôle et d'intervention pour atteindre 375 agents, en complément de 200 agents d'accueil et de médiation et de 150 agents de sécurité privée. Cette proposition renforce la sécurité du réseau.

En complément, nous portons une stratégie globale de lutte contre la fraude et les incivilités, avec 30 millions d'euros investis chaque année. L'objectif est d'atteindre 10 millions de contrôles et interventions par an d'ici 2030 et un fort développement des contrôles en civil.

Enfin, des mesures simples et concrètes améliorent la sécurité ressentie, notamment la généralisation de la descente à la demande après 22h, permettant de raccourcir les trajets à pied et de renforcer le sentiment de sécurité, en particulier pour les publics les plus exposés.

Métro de nuit

- Circulation 24h/24 les samedis puis les vendredis
- Plus de liberté de déplacement pour les usagers nocturnes
- Soutien aux activités économiques de nuit (santé, culture, restauration, logistique...)
- Sécurité renforcée avec une présence humaine accrue sur le réseau

2

MIEUX RELIER LES LIEUX DE VIE ET DE TRAVAIL PARTOUT DANS LA MÉTROPOLE

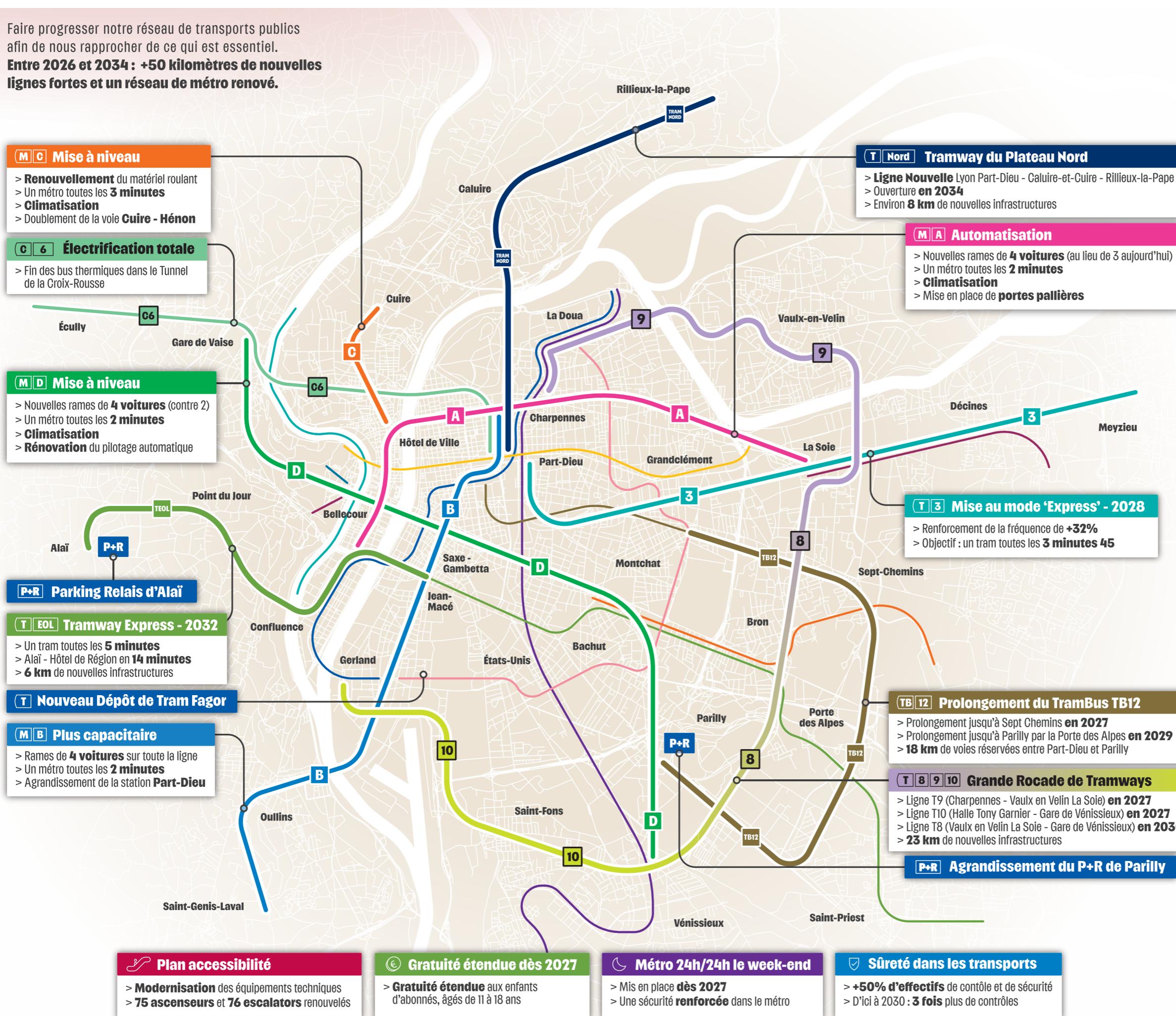
Avançons ensemble avec Bruno Bernard fait le choix d'une politique de mobilités fondée sur la justice territoriale. Trop longtemps, des territoires denses et populaires ont été privés de lignes de transport structurantes, contraignant les mobilités du quotidien et limitant l'égalité d'accès à l'emploi, aux études et aux services.

Le développement des nouvelles lignes du réseau TCL répond à cette exigence d'égalité réelle. À **Vaulx-en-Velin**, l'arrivée du **tramway T9**, près de cinquante ans après les premières lignes de métro, illustre ce rattrapage attendu de longue date. Ces projets visent à mieux relier les territoires entre eux, sans repasser systématiquement par le centre, et à répondre concrètement aux besoins de déplacement des habitants.



Faire progresser notre réseau de transports publics
afin de nous rapprocher de ce qui est essentiel.

Entre 2026 et 2034 : +50 kilomètres de nouvelles lignes fortes et un réseau de métro renouvelé.



Ouest lyonnais : désenclaver un territoire sous-desservi

Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) est proposé comme un projet structurant majeur pour corriger une inégalité territoriale. À l'horizon 2032, il reliera Alaï à la Presqu'île et à Jean Macé, en offrant une liaison rapide, fréquente et fiable.

Le projet est dimensionné pour le quotidien : **une rame toutes les 5 minutes** en heure de pointe, une amplitude horaire large (**4h30 - 1h**) et des temps de trajet fortement réduits, par exemple Alaï - Confluence en **14 minutes**, sans correspondance. TEOL assurerait des correspondances directes avec les métros A et B, les tramways T1 et T2 et les lignes TER à Perrache et Jean Macé. Il s'accompagnerait de la création d'un P+R de **300 places** à Alaï pour faciliter le rabattement. L'investissement est estimé à **800 M€**.



« Avec TEOL, l'Ouest lyonnais va enfin bénéficier d'une ligne structurante à la hauteur de ses besoins. C'est un projet attendu de longue date, qui reliera directement les lieux de vie, de travail et d'études, et qui corrige une inégalité territoriale historique. »

François Journy,

Tête de liste Lyon Ouest et co-responsable du projet

Est lyonnais : désaturer, accélérer, mieux relier

Dans l'Est, la saturation aux heures de pointe appelle des réponses rapides sur des infrastructures déjà performantes. Nous proposons un **T3 Express** pour faire évoluer la ligne T3 qui représente près de **14 millions de voyages par an**. Le projet vise une augmentation significative de la fréquence en heure de pointe, avec un passage de 5 min 30 à 3 min 45, soit +32 % d'offre, pour un investissement maîtrisé de **35 M€**.

Pour relier les communes de l'Est entre elles sans repasser par le centre, la **future ligne T8** est également proposée. Elle reliera **Vaulx-en-Velin La Soie à la gare de Vénissieux** et pourrait ouvrir à l'horizon 2030, afin de constituer, avec T9 et T10 (ouverture 2026 et 2027), une rocade de tramway cohérente à l'Est. Le projet est dimensionné : **8,1 km** de ligne dont plus de **6 km** de nouvelles infrastructures, **11 à 13 stations**, une fréquence de démarrage de **10 minutes** en heure de pointe, et un temps de parcours d'environ **22 minutes** entre La Soie et Vénissieux. L'investissement est estimé à **245 M€**. La ligne desservirait notamment le **campus Porte des Alpes** et ses **16 000 étudiants** et **1 000 salariés** et renforcerait l'accès aux zones d'activités de la Grande Porte des Alpes et de Berliet.

Bus à haut niveau de service : connecter les grands pôles d'emploi

Le développement du réseau passe aussi par des BHNS capables d'offrir une alternative crédible à la voiture sur les grands axes. Le déploiement du TB11 renforce ainsi la connexion entre le Vieux Lyon, la Part-Dieu et Villeurbanne.

La première section du **TB12** (Part-Dieu – Kimmerling) est en construction et doit être mise en service le **28 février 2026** ; la seconde (Kimmerling – Sept-Chemins) est annoncée pour **2027**.

L'union de la gauche et des écologistes propose d'aller plus loin avec le prolongement du **TB12 de Sept-Chemins à Parilly**. Ce prolongement viserait notamment la **Grande Porte des Alpes (22 000 salariés)**, connectée à la Part-Dieu en **35-40 minutes**, ainsi que les zones d'activités de Berliet, de Saint-Priest et de Vénissieux, le campus Porte des Alpes et le pôle de correspondance de Parilly (connexion métro D). L'investissement est estimé entre **70 et 90 M€**, avec une mise en service dès **2029**.

Compléter le maillage par des liaisons fluviales

Cette stratégie de maillage du territoire s'appuie également sur le fleuve comme axe de déplacement. Le doublement de la flotte de la navette fluviale est proposé afin de renforcer les liaisons le long de la Saône, ainsi que l'étude de son extension ou d'un nouveau parcours pour mieux connecter les quartiers riverains et de compléter l'offre existante sur des secteurs déjà très fréquentés.

Plateau Nord : une nouvelle ligne structurante à définir avec le territoire

Enfin, pour répondre à la croissance démographique et aux besoins de déplacements du Plateau Nord, la **création d'une ligne tramway** est proposée, pour relier Caluire, Rillieux et Sathonay à Lyon et Villeurbanne, avec une connexion au réseau TCL à **Charpennes** et une interconnexion avec la gare de **Sathonay-Camp**. La fréquentation attendue est estimée à **40 000 voyages par jour**. Deux options seront étudiées : un tramway en surface, avec une mise en service possible **dès 2034** pour environ **350 M€**, ou un tracé semi-enterré, plus complexe, à **900 M€** et une mise en service à l'horizon **2040**.



« Le Plateau Nord connaît une forte croissance et des besoins de déplacement quotidiens importants. La future ligne T13 est une réponse structurante pour les habitants de Caluire, Rillieux et Sathonay. »

Fabrice Matteucci,

Tête de liste Plateau Nord - Caluire

ÉLARGIR L'ACCÈS AUX TRANSPORTS POUR TOUS ET TOUTES

TARIFICATION JUSTE ET POUVOIR D'ACHAT

Plus de 140 000 habitantes et habitants de la Métropole bénéficient aujourd'hui soit de la gratuité totale, soit d'un abonnement solidaire à environ **10 € par mois**. Cette politique de tarification ciblée permet l'accès au réseau pour les déplacements essentiels du quotidien, tout en préservant la capacité d'investissement du réseau TCL.

La politique tarifaire en direction des jeunes a également été renforcée : baisse des tarifs pour les **18–25 ans**, extension de l'abonnement solidaire aux **étudiants boursiers jusqu'à 27 ans**, aligné sur celui des lycéens.

Comme nouvelle étape, la **gratuité des transports pour les enfants de moins de 11 ans**, mise en place en septembre 2025, constitue une première étape forte en direction des familles. La **gratuité sera mise en place pour l'ensemble des enfants mineurs des abonnés TCL**, permettant à un foyer abonné de bénéficier de la gratuité pour tous les enfants.

ACCÈS AU RÉSEAU ET PARKINGS-RELAIS

Élargir l'accès aux transports passe aussi par la connexion au réseau structurant. La **création de plus de 1 500 nouvelles places de parkings-relais est proposée d'ici 2032**, en complément des 8 200 places TCL et 3 730 places TER existantes. Les nouveaux sites concernent notamment Alaï, Parilly, Saint-Germain-au-Mont-d'Or et plusieurs gares du réseau ferroviaire métropolitain.

Les **conditions d'accès aux parkings-relais seront adaptées** sur le modèle de celui de Saint-Genis-Laval pour faciliter l'accès aux publics qui en ont le plus besoin.

NOTES

POLLUTION ET SANTÉ PUBLIQUE

Aujourd'hui, trois déplacements sur quatre sur le réseau TCL sont déjà réalisés en mode électrique, grâce au métro, au tramway, aux trolleybus et aux bus électriques.

Dans cette continuité, la **fin progressive des bus diesels est proposée**, avec un renouvellement du parc au profit de véhicules électriques ou au GNV. Cette évolution est priorisée sur les lignes les plus exposées à la pollution de l'air, notamment dans les tunnels et les secteurs densément urbanisés. La **suppression des bus thermiques sur la ligne C6 dans le tunnel de la Croix-Rousse** sera ainsi l'une des premières priorités.



« Élargir l'accès aux transports, c'est agir à la fois sur le prix, sur l'accès effectif au réseau et sur les conditions de déplacement. La tarification juste et la réduction de la pollution sont des choix concrets pour améliorer la santé et le quotidien des habitantes et des habitants. »

Vinciane Brunel,
co-responsable du projet

AVANÇONS ENSEMBLE

CONTACT PRESSE

presse@metro2026.fr

Lise Deshautel – 06 14 99 89 28

ÉLECTIONS MÉTROPOLITAINES DES 15 ET 22 MARS 2026