

Élection métropolitaine • 15 et 22 mars 2026

FAIRE MIEUX POUR LA MOBILITÉ

Égalité sociale
Égalité territoriale
Contrôle démocratique

Dossier de presse



Scannez le QR Code
et retrouvez ce
dossier de presse
en format PDF



LA
FRANCE
INSOUMISE
MÉTROPOLE
DE LYON

SOMMAIRE

1. Un droit à la mobilité pour toutes et tous	2
2. Garantir une égalité territoriale d'accès au réseau	3
3. L'intermodalité au centre de notre vision	4
4. Pour un contrôle démocratique de la politique de mobilité	5
Préfigurer des nouveaux modèles : vers une sécurisation sociale du déplacement	6
ANNEXE 1 : Plan de la future infrastructure de transports en commun	7
ANNEXE 2 : Plan de la future infrastructure des Voies Lyonnaises	8
ANNEXE 3 : Analyse budgétaire	9

1

UN DROIT À LA MOBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

La mobilité en tant que service public essentiel est un droit qui ne peut en aucun cas dépendre des conditions matérielles des individu·es. Le déplacement est à la base de toutes les autres activités sociales et économiques. Une politique publique de transport ne pourra jamais jouer son rôle d'égalité sociale sans un objectif à terme de gratuité complète.

Un réseau doit cependant être entretenu, rénové et développé pour viser l'égalité territoriale et survivre à l'épreuve du temps. Ces deux réalités ne sont pas irréconciliables et notre projet politique ne délaissera jamais l'une pour l'autre.

A

GRATUITÉ POUR LES MOINS DE 26 ANS

Dès notre arrivée aux responsabilités à la métropole de Lyon, nous mettrons en place la gratuité totale de l'abonnement TCL pour tous les jeunes de 25 ans et moins. Nous reverrons également les critères sociaux de réduction et de gratuité (par exemple pour les privé·es d'emploi ou les retnaité·es avec un faible revenu) afin d'améliorer la justice sociale et réduire les effets de seuil.

B

VERS LA GRATUITÉ TOTALE

Environ la moitié des recettes des transports en commun lyonnais vient de la cotisation des entreprises de la métropole à travers le versement mobilité. La région Ile-de-France bénéficie d'une exception explicite dans la loi lui permettant de collecter beaucoup plus d'argent que les autres collectivités de France pour financer le réseau RATP. Avec les autres collectivités territoriales et les député·es insoumis·es, nous ferons pression sur l'Assemblée Nationale pour stopper cette inégalité territoriale d'un autre temps.

Nous pousserons également pour permettre une majoration de ce versement mobilité en cas de gratuité du réseau, pour compenser le gain des employeurs qui n'auraient plus à rembourser 50% de l'abonnement transport des travailleur·euses. Ces deux modifications permettront de financer entièrement la gratuité de l'abonnement TCL, ce qui est l'objectif politique à terme de la France Insoumise.

2 GARANTIR UNE ÉGALITÉ TERRITORIALE D'ACCÈS AU RÉSEAU

La justice sociale ne peut être dissociée de la justice territoriale. Tous·tes les habitant·es de la métropole doivent avoir accès à un réseau fiable avec une desserte adaptée et une fréquence renforcée sur l'ensemble du territoire, des zones les plus éloignées aux quartiers populaires enclavés et délaissés des politiques de mobilité.

L'objectif écologique et social de réduction de la voiture est porté par la France Insoumise, mais cet objectif ne se réalisera jamais au détriment de la possibilité pour chacun et chacune de se déplacer. Toute réduction de l'usage de la voiture doit être accompagnée d'un développement des transports en commun.

A

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Nous investirons pleinement les négociations avec la région afin de mettre en place un véritable Réseau Express Métropolitain intégré au réseau TCL et reliant Rillieux-la-Pape, Givors, Saint-Priest, etc. à Lyon. Nous en ferons un axe majeur de la campagne des élections régionales 2028, pour que tous les bords politiques puissent s'en saisir. Les infrastructures existent, mais sont sous-utilisées. Un tel réseau est la seule solution viable vers l'égalité territoriale et le désengorgement des voitures. Nous pousserons également pour l'intégration du TTOL vers Brignais et Lozanne à la tarification TCL et nous étudierons la faisabilité technique du dédoublement du tunnel des Deux-Amants afin d'en augmenter la fréquence.

Nous étudierons la possibilité de créer de nouvelles gares (comme à Saint-Rambert, Lyon 9) et de rouvrir d'anciennes gares (notamment à Saint-Clair, Caluire-et-Cuire).

B

TRAMWAY EXPRESS DU NORD LYONNAIS

Le plateau nord entre Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape est un objectif prioritaire pour le développement de l'infrastructure de transport. Ces communes, densément peuplées, ont de fortes lacunes en termes d'infrastructures. Nous proposerons la réalisation d'un tramway express, concomitant aux travaux de modernisation du métro C, reliant la station Cuire à Ville Nouvelle (Rillieux-la-Pape) en passant par la gare de Sathonay-Rillieux (qui aura une liaison REM directe vers Part-Dieu). Nous étudierons également la possibilité de convertir ce tramway express en un métro léger dans la continuité du métro C.

C

DESSERTE DES QUARTIERS POPULAIRES

Souvent oubliée des grands projets d'infrastructure, la desserte des quartiers populaires sera une priorité de l'exécutif insoumis. Un investissement important dans l'augmentation des fréquences et amplitudes des bus sera mis sur la table.

Nous lancerons une enquête publique pour déterminer les quartiers les plus enclavés. Dans un premier temps, un bus à haut niveau de service, entièrement en site propre, sera mis en place entre Perrache et Gorge de Loup, desservant en rocade les différents quartiers populaires du 5ème arrondissement, particulièrement isolé du réseau TCL. Cette voie de bus aura des correspondances avec le futur TEOL dont nous poursuivrons le projet.

3

L'INTERMODALITÉ AU CENTRE DE NOTRE VISION

Une infrastructure de déplacement ne peut pas être un ensemble de pièces incohérentes. Notre vision de la mobilité articule tous les modes : le train, le métro, le tram, le bus, le vélo, la trottinette, la marche à pied, la voiture. Notre vision de l'égalité sociale et l'égalité territoriale doit se faire également au travers de notre politique de l'intermodalité.

Un réseau cohérent implique une solution de déplacement en tout lieu et à toute heure. Tous les modes seront employés pour atteindre cet objectif politique.

A

CYCLABILITÉ DE TOUTE LA MÉTROPOLE

De nombreux investissements ont été effectués dans le développement des infrastructures cyclables, mais ils ont été largement capturés par la commune de Lyon. Nous portons une vision décentralisatrice de la mobilité. En ce sens, nous créerons 123 km de nouvelles pistes cyclables, notamment via une grande rocade cyclable traversant 39 communes de la métropole. Ces infrastructures permettront de corriger 23 routes accidentogènes, sauvant ainsi des vies. Des travaux planifiés et maîtrisés ainsi que l'aménagement piéton et cyclable des accotements des routes permettront de limiter au maximum les impacts sur le déplacement des véhicules à moteur.

Notre vision de la mobilité est celle de l'intégration totale. À ce titre, le service Vélo'V sera immédiatement intégré à l'abonnement TCL pour l'intermodalité sur le premier ou le dernier km. Nous installerons, parallèlement aux nouvelles Voies lyonnaises, 150 nouvelles stations Vélo'V en dehors de Lyon et Villeurbanne, intégrant 27 nouvelles communes au réseau. Les abonné·es Vélo'V mécaniques pourront avoir accès à un vélo électrique gratuitement si aucun vélo mécanique n'est disponible dans une station. La durée maximale d'un trajet sera portée à 45 minutes pour tous·tes et le budget logistique de rééquilibrage des stations sera triplé.

B

VOITURE ET INTERMODALITÉ

Nous développerons massivement l'auto-partage, encore largement sous-utilisé dans la métropole. Nous porterons la flotte d'auto-partage à 10 000 véhicules d'ici la fin du mandat (contre 500 aujourd'hui), en privilégiant la collectivisation de véhicules privés existants plutôt que l'achat de véhicules neufs. Par équité et pour l'adoption massive du service, la tarification se basera sur des critères sociaux et le paiement s'effectuera sur un même support et une même plateforme que les transports en commun et le Vélo'V.

Selon les chiffres de l'ADEME, 1 véhicule en auto-partage permet de remplacer 8 véhicules individuels. L'adoption massive de ce service permettrait de retirer 65 000 voitures individuelles de l'espace public métropolitain. Ceci ne sera pas fait sur le dos des plus précaires qui ne peuvent se passer de la voiture. Cet auto-partage massif permettra également de garantir un maillage territorial renforcé.

4 POUR UN CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

La justice sociale et territoriale ne peut se faire qu'en lien avec les habitant·es car, comme toute politique publique, la mobilité est avant tout faite pour elles·eux. La co-construction démocratique et l'écoute réelle des revendications sera notre boussole politique à travers toute notre action.

A

CO-CONSTRUCTION DE LA MOBILITÉ

Pour chaque ligne du réseau TCL, peu importe le mode, nous instaurerons à terme un comité d'usager·ènes qui aura pour prérogatives de remonter les problématiques et les demandes d'amélioration de la ligne en question. Dès le début du mandat, 50 comités de ce genre verront le jour.

De plus, une convention populaire composée d'habitant·es de la métropole tiré·es au sort, sera réunie pour discuter d'une adaptation et d'une simplification du plan du réseau. Une seconde convention populaire sera convoquée pour étudier les problèmes et proposer des solutions et des lignes directrices pour améliorer le partage de la voirie entre tous·tes les citoyen·nes, à pied, en vélo, en trottinettes, en bus, en moto, en camionnette ou en voiture. Les solutions ressortant de cette convention seront appliquées et deviendront des lignes directrices pour le futur de l'infrastructure et la voirie métropolitaine.

B

RÉGIE PUBLIQUE ET FIN DE L'ALLOTISSEMENT

Comme la métropole l'a fait pour l'eau, avec l'appui des conseillers insoumis de la précédente mandature, nous passerons l'exploitation du réseau TCL en régie publique, dès la fin des contrats actuels. En plus de retirer des marges au privé, le passage unifié, donc sans allotissement, en régie publique passe l'exploitation du réseau sous la responsabilité directe de l'exécutif élu au suffrage universel, là où une délégation comme actuellement permet à la métropole de se dédouaner des failles d'exploitation et plonge les usagers dans l'incompréhension. L'un des objectifs de l'allotissement étant d'affaiblir les structures syndicales, le passage en régie publique redonnera également du pouvoir de contrôle aux travailleur·euses des transports en commun.

La mauvaise gestion des délégations lors de la mandature précédente est responsable des défaillances constatées sur les ascenseurs et les escalators du réseau. La métropole s'est placée en position de faiblesse face à un prestataire privé, guidé par le profit, qui n'a pas fait le nécessaire pour le remplacement des pièces. Nous dénoncerons ce défaut de contrat, inacceptable pour l'accessibilité des transports en commun.

Pour améliorer l'accessibilité, nous augmenterons également les moyens alloués au service Optibus pour le déplacement des personnes à mobilité réduite. Nous améliorerons aussi les espaces d'attente pour les rendre plus accessibles et plus agréables, notamment en cas de forte chaleur.

Préfigurer des nouveaux modèles : vers une sécurisation sociale du déplacement

Plutôt qu'une administration gestionnaire de l'existant, la France Insoumise porte un projet de transformation structurante et planifiée. Ce changement de modèle nous impose l'étude du système et l'analyse des interactions à long terme entre les différentes politiques publiques.

Le sujet de la mobilité rentre pleinement dans cette perspective. Le déplacement est à la racine d'une société égalitaire car il en découle la plupart des interactions sociales. Créer une société inclusive pour tous·tes est impossible sans une politique de mobilité conçue par et pour tous·tes. L'inclusivité sociale, territoriale et démocratique sont à la base de notre politique modale car elles sont à la base de notre vision de société.

L'inclusivité sociale est une politique publique coûteuse, réclamant des augmentations durables des frais de fonctionnement. Nous l'assumons. Une analyse purement comptable de notre vision de la mobilité pointerait du doigt l'absence de retour sur investissement d'une telle augmentation. Cette analyse est bien trop réductrice car elle applique des concepts micro-économiques à une politique publique sur lesquelles toutes les autres reposent. Nous voyons l'augmentation du budget de fonctionnement de la politique de déplacement comme un investissement dans la société. Permettre à tous·tes de se déplacer partout, de manière fiable et sans difficulté financière, c'est ramener à la société des personnes qui ont été abandonnées par les pouvoirs publics, c'est créer de la cohésion sociale, c'est en finir avec la ségrégation spatiale, c'est faciliter l'accès à la santé, aux services publics, à l'emploi, à l'éducation. C'est l'un des investissements les plus vertueux que l'on puisse faire.

L'investissement d'infrastructure reste essentiel pour permettre l'inclusivité territoriale. À l'opposé du projet politique de la droite macrono-wauquieziste représentée par Aulas et Sarselli, nous prôtons le sens et la rationalité politique. Nous ne faisons pas n'importe quoi avec l'argent public. Les infrastructures existent, utilisons les. Toute politique modale sur la métropole ne parlant pas de l'extensif réseau ferroviaire n'est pas une politique modale sérieuse. L'excuse de la compétence régionale du ferroviaire est une posture de gestionnaire, à l'opposé de la radicalité insoumise. Nous porterons pleinement la question du réseau express métropolitain auprès de la région, de la même manière que nous porterons pleinement la question du versement mobilité auprès de l'Assemblée nationale. Si la Région ou le parlement ne sont pas réceptifs au projet porté par la France Insoumise, les futures élections régionales et législatives seront là pour permettre au peuple de trancher.

Tous les modes de transport, intégrés et surtout socialisés, seront utilisés pour atteindre l'objectif politique insoumis, y compris la voiture. Nous ne sommes pas un ennemi de la voiture. Nous rappelons notre opposition à la ZFE qui pénalise avant tout les plus précaires, la voiture n'étant pas remplaçable dans beaucoup de cas. Nous souhaitons qu'elle soit socialisée pour qu'elle puisse être véritablement considérée comme un transport en commun. C'est pourquoi l'auto-partage est un aspect essentiel de notre politique de déplacement. À plus long terme, nous porterons également l'idée d'une flotte publique de véhicules et de chauffeur·euses pour combler, à tarif socialisé, les manquements territoriaux de l'infrastructure de transport.

Nous souhaitons rentrer dans l'ère d'une sécurisation sociale de la mobilité, où tout le monde pourra se déplacer n'importe où et n'importe quand.

PLAN DE LA FUTURE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Nous engagerons pleinement les négociations avec la région pour mettre en place le projet de **REM haute-fréquence et haute-amplitude** horaire pleinement **intégré au réseau TCL**.

Nous ferons de ce sujet un axe majeur de la campagne des élections régionales de 2028.

REM A11 Quincieux - Perrache - Oullins - Givors

REM A12 Quincieux - Perrache - Saint-Fons - Givors

REM A13 Quincieux - Perrache - Vénissieux - Saint-Priest

REM B12 Quincieux - Part Dieu - Saint-Fons - Givors

REM B13 Quincieux - Part Dieu - Vénissieux - Saint-Priest

REM B22 Sathonay-Rillieux - Part Dieu - Saint-Fons - Givors

REM B23 Sathonay-Rillieux - Part Dieu - Vénissieux - Saint-Priest

REM B32 Crépieux-la-Pape - Part Dieu - Saint-Fons - Givors

REM B33 Crépieux-la-Pape - Part Dieu - Vénissieux - Saint-Priest

REM LX Saint-Rambert - Vaise - Perrache - Part Dieu

Nous étudierons la possibilité de créer une gare à **SAINT-RAMBERT** (Lyon 9) et de ré-ouvrir la gare de **SAINT-CLAIR** (Caluire-et-Cuire)

TRAMWAY NORD

Nous créerons le **TRAMWAY EXPRESS DU NORD LYONNAIS** pour relier **CUIRE** (Métro C) à **VILLE NOUVELLE** (Rillieux-la-Pape) en passant par la gare REM de **SATHONAY-RILLIEUX**.

T ENV Cuire - Mairie de Caluire-et-Cuire - Vernay - Sathonay-Rillieux - Mairie de Rillieux-la-Pape - Ville-Neuve



POURSUITE DU TEOL ET DU T8

Nous poursuivons le projet du **TRAMWAY EXPRESS DE L'OUEST LYONNAIS** pour desservir l'Ouest et du T8 pour finaliser la rocade est de tramway.

BUS EXPRESS DE LYON 5ÈME

En parallèle du TEOL, nous créerons un bus à haut niveau de service, entièrement en site propre, allant de **PERRACHE** à **GORGE DE LOUP** et circulant en rocade autour du 5ème arrondissement pour désenclaver les quartiers populaires de l'arrondissement.

Tb 5E Perrache - Quarantaine - Chareot-Provinces - La Plaine - Ménival - Champvert - Gorge de Loup

PLAN DE LA FUTURE INFRASTRUCTURE DES VOIES LYONNAISES



ROCADE CYCLABLE

Nous créerons une **GRANDE ROCADE CYCLABLE** traversant **39 COMMUNES** de la Métropole. L'**ÉGALITÉ TERRITORIALE** est une boussole de notre politique de mobilité.

POURSUIVRE LA VL9

Nous poursuivrons la Voie Lyonnaise 9 afin de relier **MEYZIEU** à **JONAGE**.

POURSUIVRE LA VL2

Nous poursuivrons la Voie Lyonnaise 2 afin de relier **SAINT-PRIEST** à **MIONS**.

POURSUIVRE LA VL3

Nous poursuivrons la Voie Lyonnaise 3 afin de relier au nord **ALBIGNY-SUR-SAÔNE** à **QUINCIEUX** et au sud **IRIGNY** à **GIVORS**.

ANALYSE BUDGÉTAIRE

A

TRANSPORTS EN COMMUN

	Fonctionnement supplémentaire sur le total du mandat (2026 - 2032) ¹	Investissement sur le mandat ²
Gratuité TCL pour les moins de 26 ans et refonte des critères sociaux	500 M€	
+25% de bus à la fin du mandat et un salaire revalorisé pour les chauffeur·euses	130 M€	100 M€
Nouveaux tramways et BHNS		1 400 M€
Réseau Express Métropolitain	150 M€	150 M€ ³
Modernisation des métros		900 M€

¹ Il s'agit bien des frais de fonctionnement supplémentaires sur le mandat et non par année.

² L'investissement 2020-2025 était de 2 400 M€.

³ Le coût total est bien plus élevé mais il est réparti sur plusieurs mandats et financé principalement par la Région, l'État et l'UE.

B

AUTRES DÉPENSES DE MOBILITÉ

	Fonctionnement supplémentaire sur le mandat	Investissement sur le mandat
200 nouvelles stations Vélo'V et les vélos allant avec	15 M€	6,5 M€
Triplement de la logistique de ré-équilibrage des Vélo'V	7 M€	1 M€
Nouvelle tarification Vélo'V (intégration TCL, augmentation de la limite)	80 M€	
123 km de nouvelles pistes cyclables		150 M€
Déploiement massif de l'auto-partage	210 M€	190 M€