DOSSIER DE PRESSE

Métro E

Résultats de l'étude de faisabilité

Lyon
Février 2018
www.sytral.fr

Contact Presse
Olivia Vansoen 06 74 35 39 61 – vansoen@sytral.fr

SYTRAL

Sommaire

METRO E – RESULTATS DE L'ETUDE DE FAISABILITE

Contexte

1 – L'ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE
L'approche méthodologique
Les objectifs
Le diagnostic
Les scénarios

2 - LES RESULTATS

3 – LA PROCHAINE ETAPE DU PROJET

«Le Sytral investit plus d'1 milliard d'euros par mandat dans les transports en commun afin d'apporter des solutions concrètes, adaptées aux besoins des habitants de la Métropole. Cet effort d'investissement sans précédent permet d'étendre et de mailler le réseau de façon considérable. Nous allons poursuivre ce développement avec le prolongement de la ligne B aux Hôpitaux Sud, l'amélioration de la performance de la ligne C3, l'achat de rames de métro et de tramway pour répondre à l'augmentation de la fréquentation et le prolongement de la ligne de tramway T6 depuis Gerland-Debourg jusqu'aux hôpitaux Est. Le SYTRAL prépare également l'avenir en réalisant des études sur le prolongement du réseau de transport. A ce titre, les résultats de l'étude du métro E entre Lyon et Alaï, montrent l'intérêt de ce projet structurant pour l'agglomération. »

Fouziya Bouzerda, Présidente du SYTRAL

« La question des transports en commun est primordiale pour les habitants de notre Métropole, pour les entreprises et, plus globalement, pour le développement économique du territoire.
Notre politique de déplacements procède d'une vision d'ensemble et les transports en commun s'inscrivent dans une vision globale de la mobilité.
Notre objectif est d'offrir aux habitants du territoire un véritable « bouquet de mobilités » : transports en commun, covoiturage, autopartage, modes doux…
Notre volonté est qu'aucun territoire de notre Métropole de Lyon ne soit enclavé, c'est tout le sens des projets présentés aujourd'hui, ils viennent conforter cette ambition. »
David Kimelfeld, Président de la Métropole de Lyon

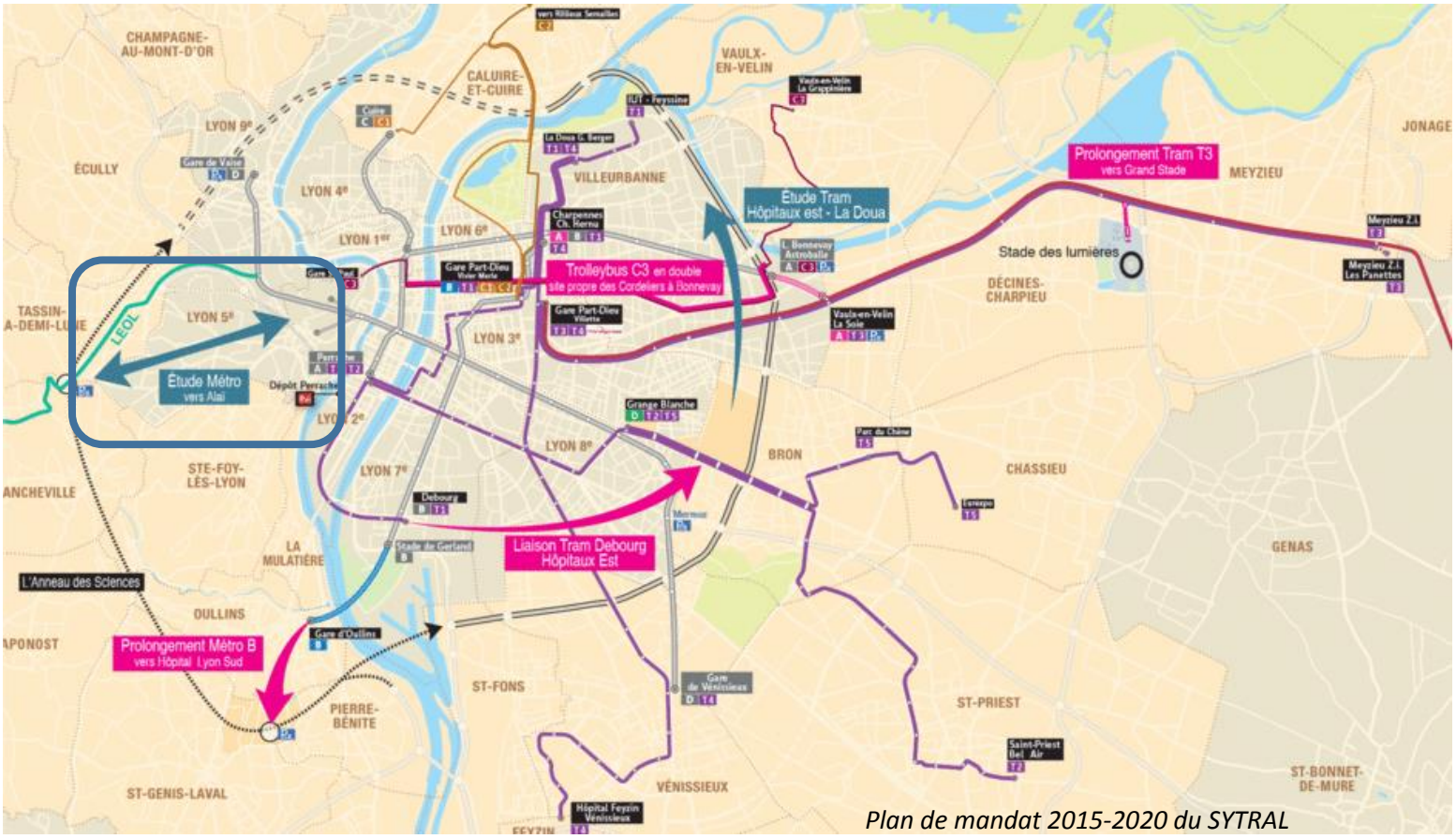
Contexte

Avec plus de 140 lignes de métro, bus, tramways, funiculaires et trolleybus, le réseau de transport lyonnais, qui compte 1.7 million de voyages chaque jour, est le plus important de France (après l'Ile de France).

Véritable levier de développement économique, social et durable de l'agglomération lyonnaise, le SYTRAL, qui mobilise les savoir-faire et les techniques de pointe pour développer chaque jour davantage le réseau et proposer une réelle alternative à la voiture, investit plus d'un milliard d'euros dans son plan de mandat 2015-2020 qui prévoit notamment la réalisation de 3 projets structurants.

A travers son Plan de Mandat, le SYTRAL prépare également l'avenir de notre territoire en réalisant des études de faisabilité sur le prolongement du réseau de transport, poursuivant son objectif de maillage et de desserte des pôles d'habitat et d'activités de l'agglomération.

Dans le but d'améliorer la desserte en transport en commun de Lyon et des communes de l'ouest de la Métropole de Lyon, une étude de création d'une nouvelle ligne de métro reliant le centre de Lyon à la gare d'Alaï à Tassin-la-Demi-Lune, a été menée entre novembre 2016 et janvier 2018.



Plan de mandat 2015-2020 du SYTRAL

2 - METRO E - L'ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE

Une étude d'opportunité et de faisabilité du projet a été menée de novembre 2016 à janvier 2018. Les résultats sont le fruit d'un travail partenarial associant le SYTRAL, la Métropole de Lyon et l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'étude a été réalisée par le groupe d'ingénierie Egis.

LES OBJECTIFS

Les objectifs du projet de nouvelle ligne de métro sont :

- l'amélioration de la desserte en transport en commun des communes de l'ouest de la Métropole de Lyon par la création d'un mode lourd

- la diminution des trafics automobiles vers et dans le centre de l'agglomération

- l'extension du réseau modes lourds avec la création d'un pôle d'échange multimodal à proximité du futur diffuseur de l'Anneau des Sciences et d'une halte du tram-train de l'Ouest lyonnais

- l'accompagnement de l'évolution urbaine des secteurs desservis

LE DIAGNOSTIC

L'étude d'opportunité et de faisabilité du projet menée permet d'établir le diagnostic suivant :

- **La dynamique urbaine du secteur nécessite d'être accompagnée** – la population a augmenté de 8% entre 2010 et 2015 (contre 6% pour l'ensemble de la Métropole) et les projections de capacité de développement résidentiel sont importantes (+19% d'ici 2030 dans le cadre du PLU-H)

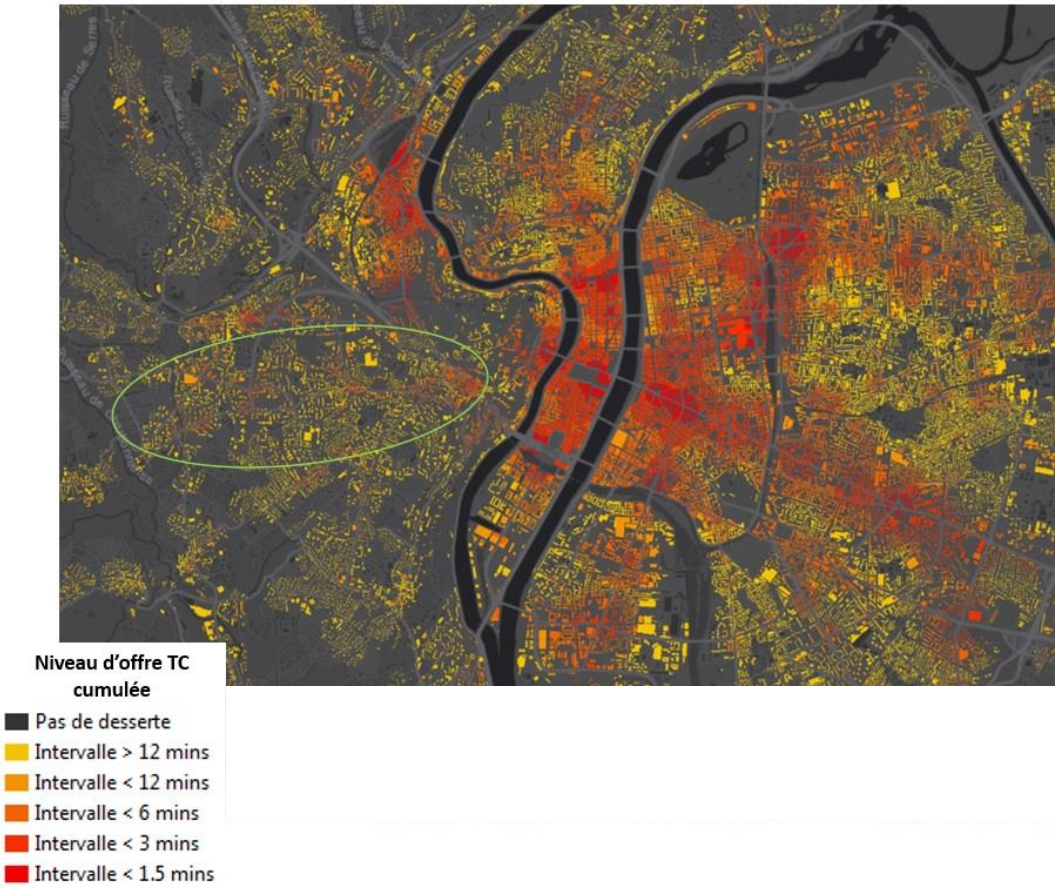
- **Le secteur d'étude est marqué par des niveaux de congestion automobile élevés**. La part modale de la voiture représente 44% contre 26% sur Lyon-Villeurbanne et le taux de motorisation 1.01 véhicule/ménage dans le 5ème arrondissement contre 0.75 pour Lyon-Villeurbanne

- **L'offre de transport collectif est maillée et structurée** autour de 2 lignes de funiculaires et plusieurs lignes majeures (C20, C21, C24) dont la **performance est fortement contrainte par le réseau viaire**. La vitesse et la régularité des lignes de bus sont perturbées par une forte congestion, les bus ne bénéficiant pas de site propre**.**

- **Le réseau viaire**, formé par toutes les voies de circulation qui desservent le secteur, est **modérément maillé, la faible largeur des voiries**, notamment à l'est de Ménival et la topographie ne permettent pas d'envisager la création d'un site propre nécessaire aux modes tramway et BHNS (bus à haut de niveau de service)

- Un **potentiel de report modal** important

La desserte du secteur d'étude par un mode lourd majoritairement en souterrain est la plus adaptée pour atteindre un niveau d'attractivité et d'efficacité important, catalyser le développement du secteur et inciter au report modal.



LES SCENARIOS

12 scénarios ont été élaborés sur la base des principes suivants :

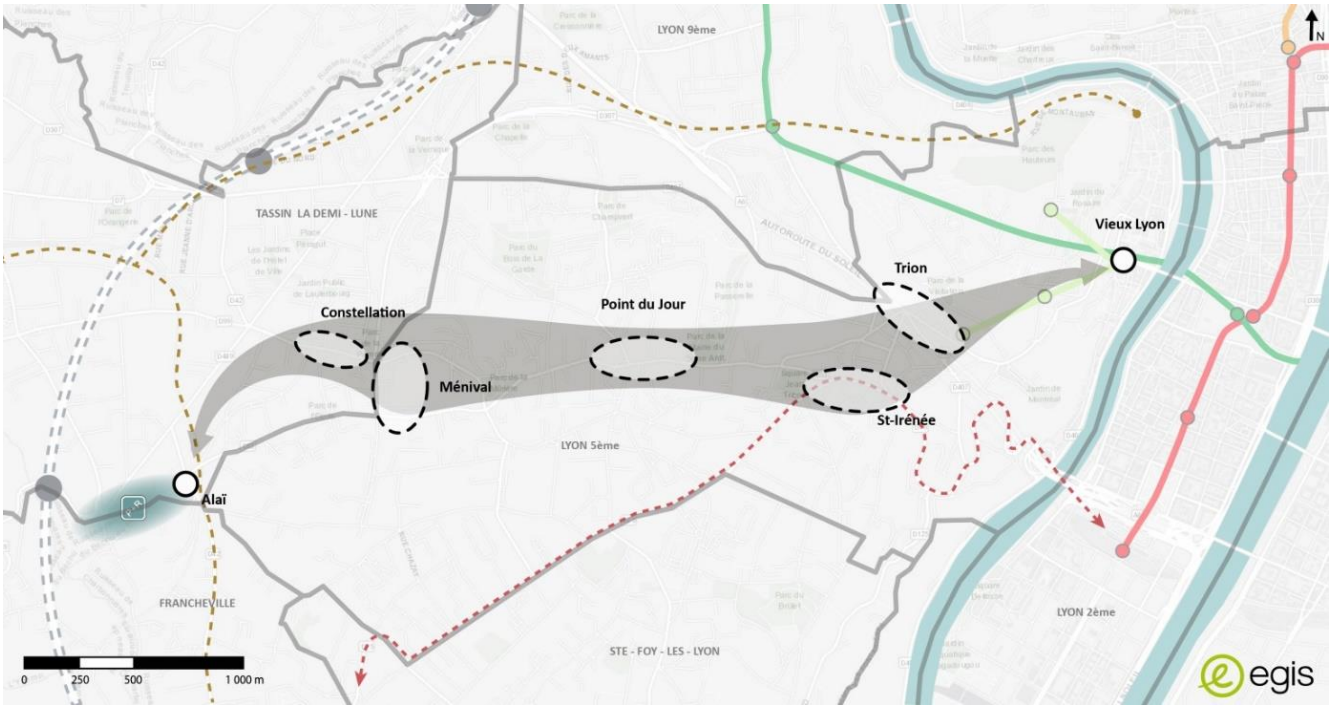
- **l'implantation du terminus à Alaï**, à Tassin-la-Demi-Lune, en limite de Francheville et Lyon 5ème

- **un raccordement au réseau métro existant** à partir de Vieux-Lyon, Gorge de Loup, Perrache, Bellecour ou Hôtel de Ville

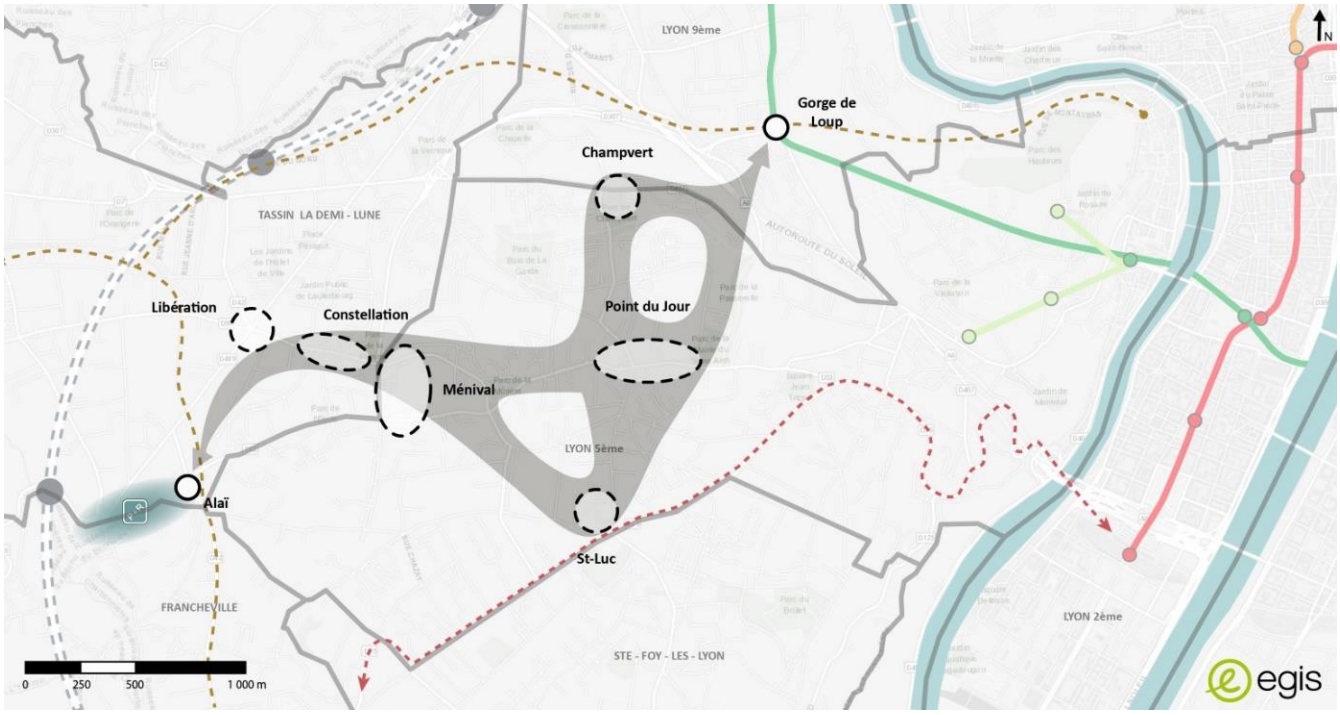
- débranchement, prolongement ou création d'une **ligne nouvelle de métro ou de tramway**

Les 12 scénarios :

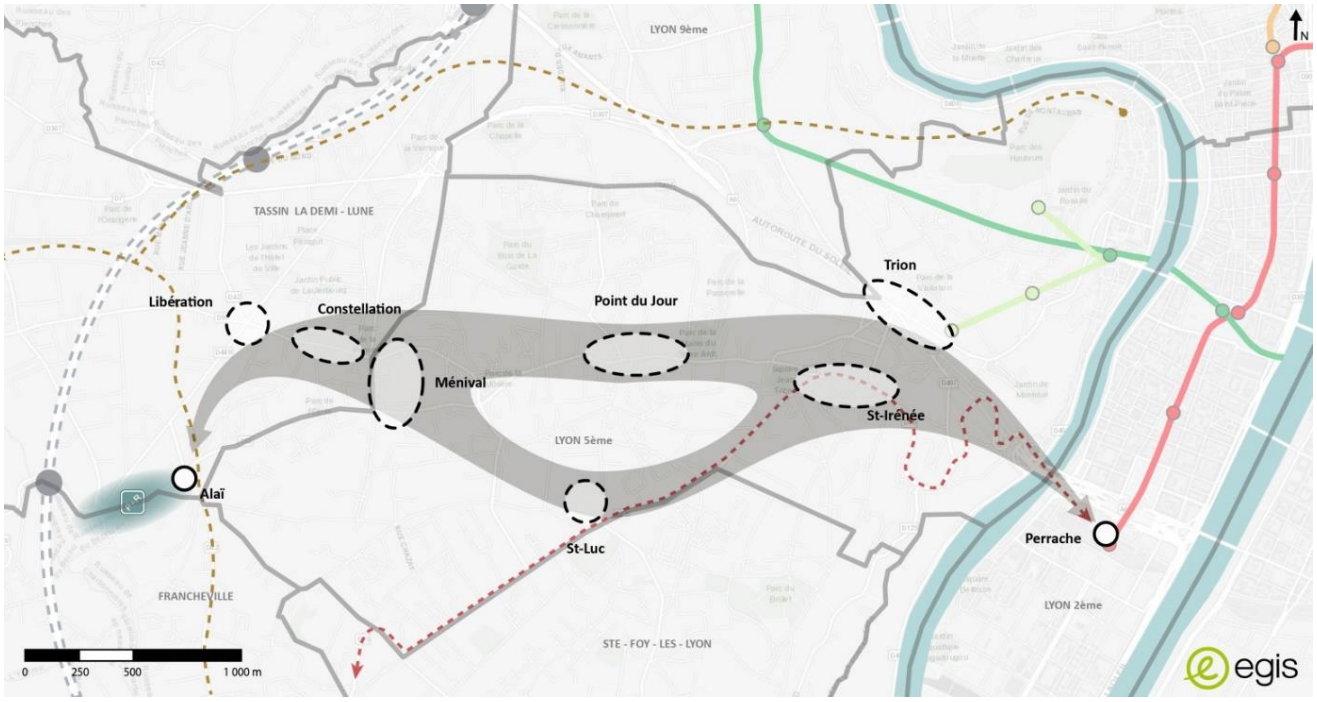
- depuis **Vieux Lyon** – 3 scénarios étudiés
  - ⇒ débranchement de la ligne de métro D
  - ⇒ création d'une ligne nouvelle
  - ⇒ emploi du tunnel du funiculaire



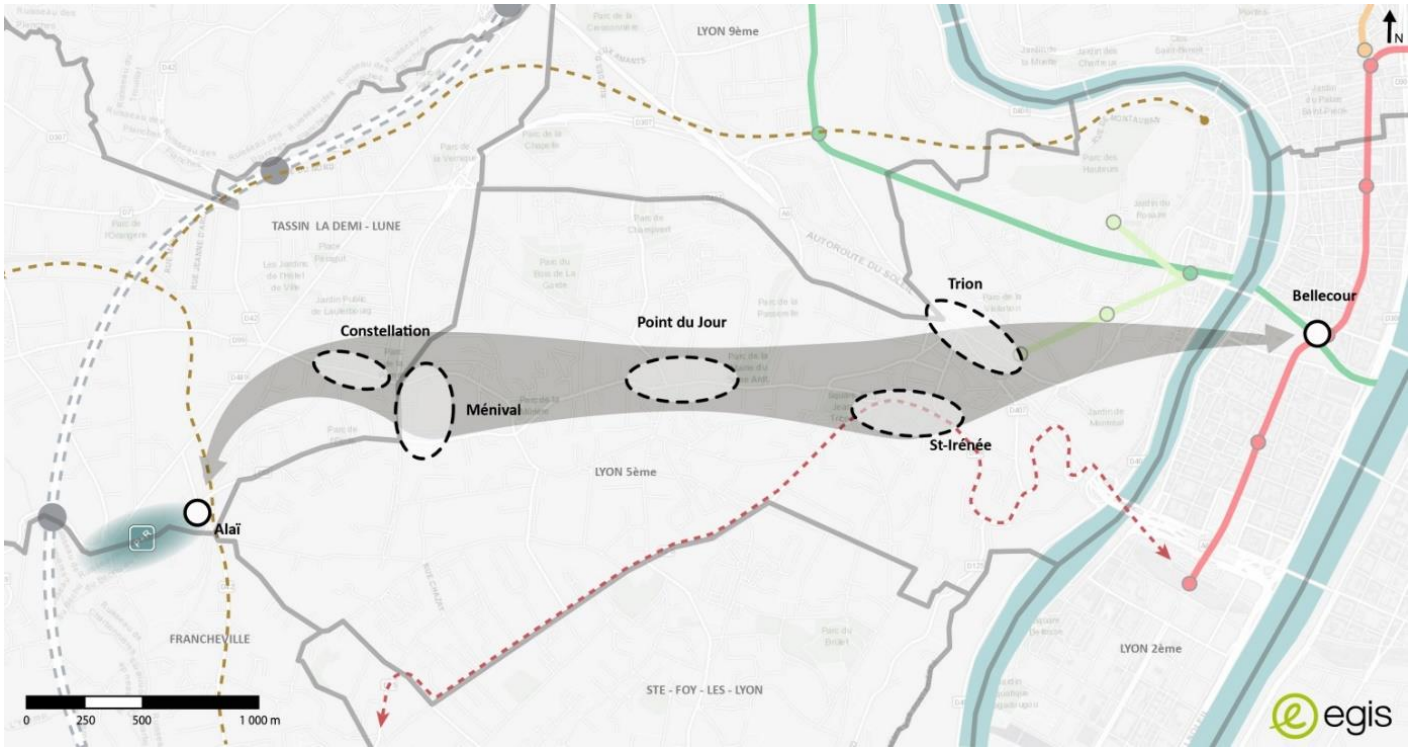
- depuis **Gorge de Loup** – 2 scénarios étudiés
  - ⇒ débranchement de la ligne de métro D
  - ⇒ création d'une ligne nouvelle (en correspondance avec la ligne D)



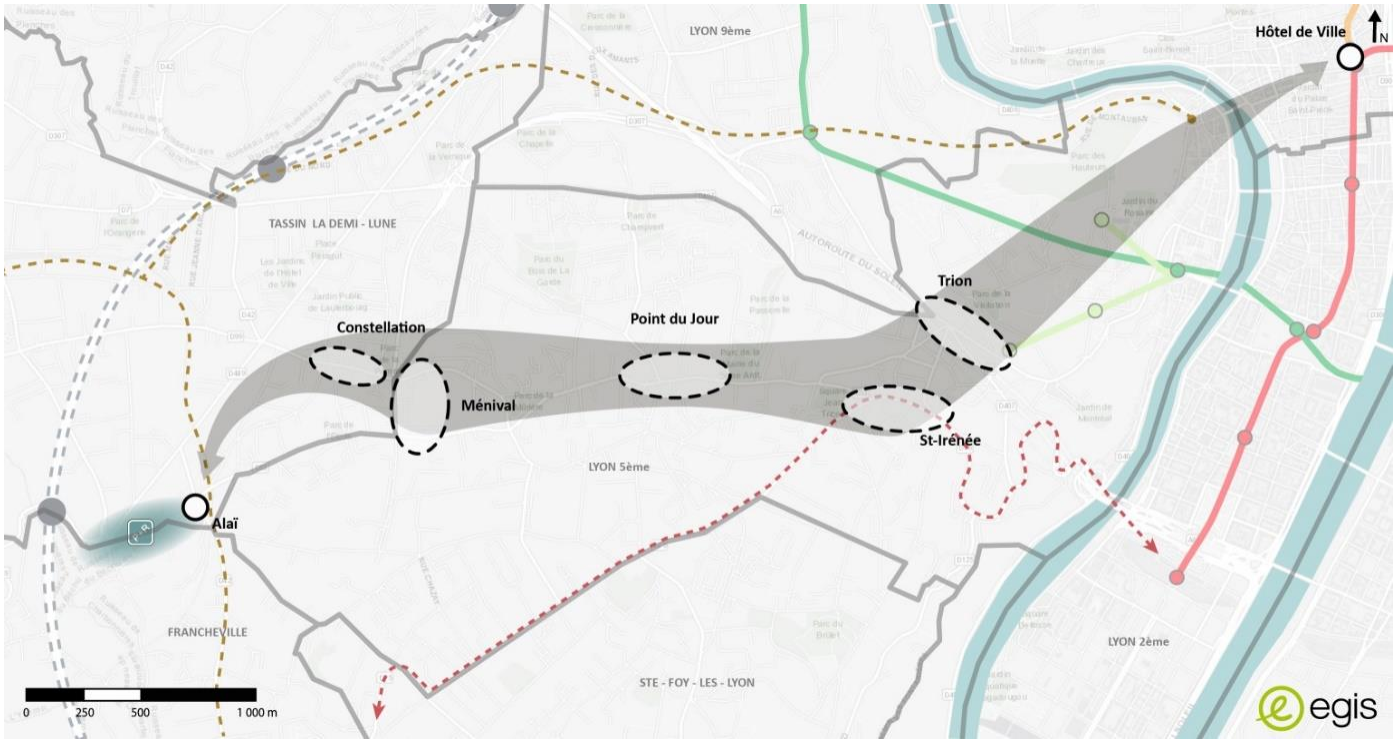
- depuis **Perrache** – 3 scénarios étudiés
  - ⇒ prolongement de la ligne de métro A
  - ⇒ prolongement de la ligne de tramway T2 (2 variantes)



- depuis **Bellecour** – 2 scénarios étudiés
  - ⇒ création d'une ligne nouvelle (en correspondance avec les lignes A et D)



- depuis **Hôtel de Ville** – 2 scénarios étudiés
  - ⇒ prolongement de la ligne de métro C
  - ⇒ création d'une ligne nouvelle (en correspondance avec les lignes A et C)



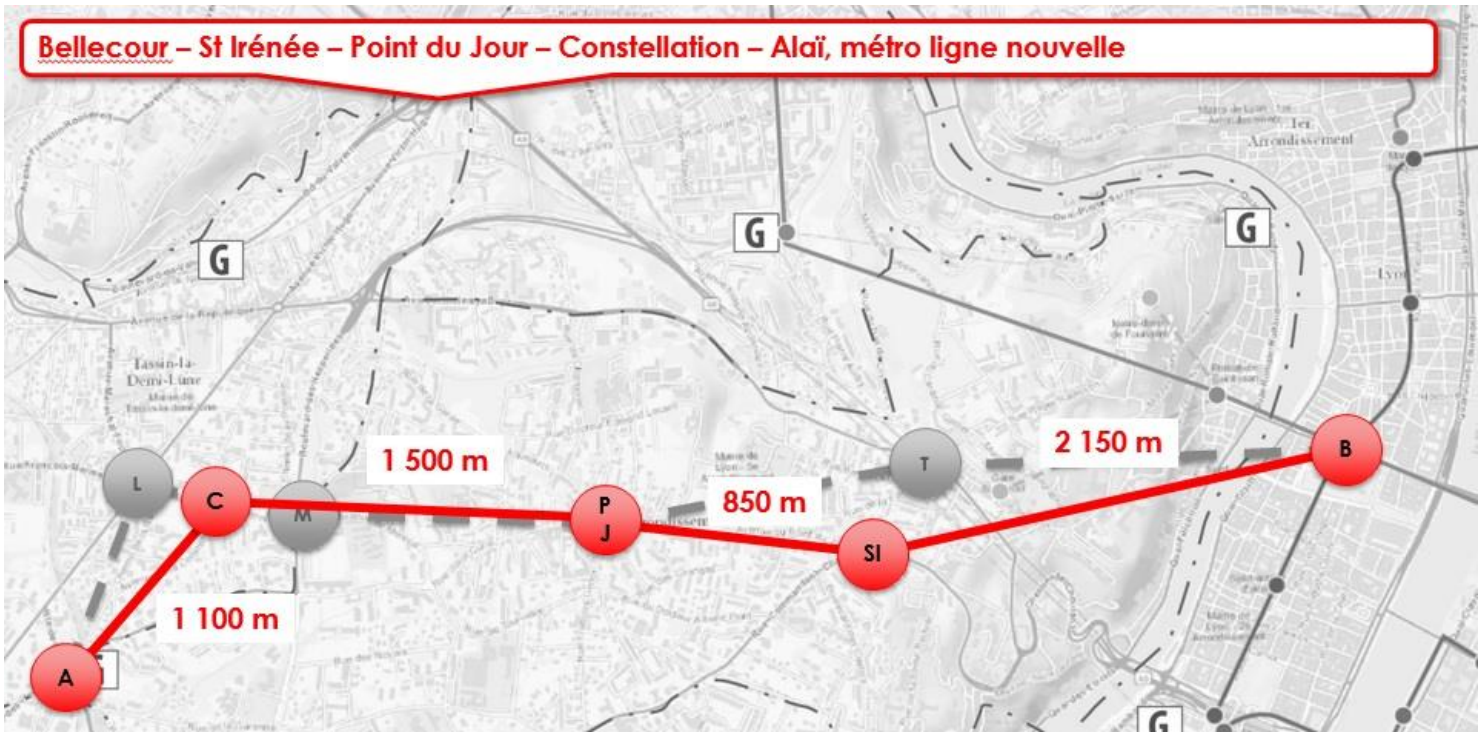
LES RESULTATS

Une analyse multicritère, notamment basée sur l'attractivité, la cohérence avec le développement urbain, les prévisions de fréquentation, l'évolutivité, les risques, les coûts et les délais, mettent en avant les **scénarios au départ de Bellecour et Hôtel de Ville, avec la création d'une ligne nouvelle**.

Le tracé Bellecour – Alaï permet un très bon maillage avec le réseau métro existant (correspondance avec les lignes A et D), présente des caractéristiques techniques maitrisées avec des risques limités (profondeur des stations, pentes, exploitabilité) et garantit une réelle attractivité de la ligne.

Tracé illustratif du scénario

- Ligne nouvelle en correspondance avec les lignes de métro A et D
- 5 stations : Bellecour – Saint Irénée – Point du Jour – Constellation – Alaï
- 6 000 m d'infrastructure en tunnel
- Autres stations entre -20 et -25 m
- Temps de parcours Alaï – Part Dieu : 25 min (correspondances avec les lignes D et B)

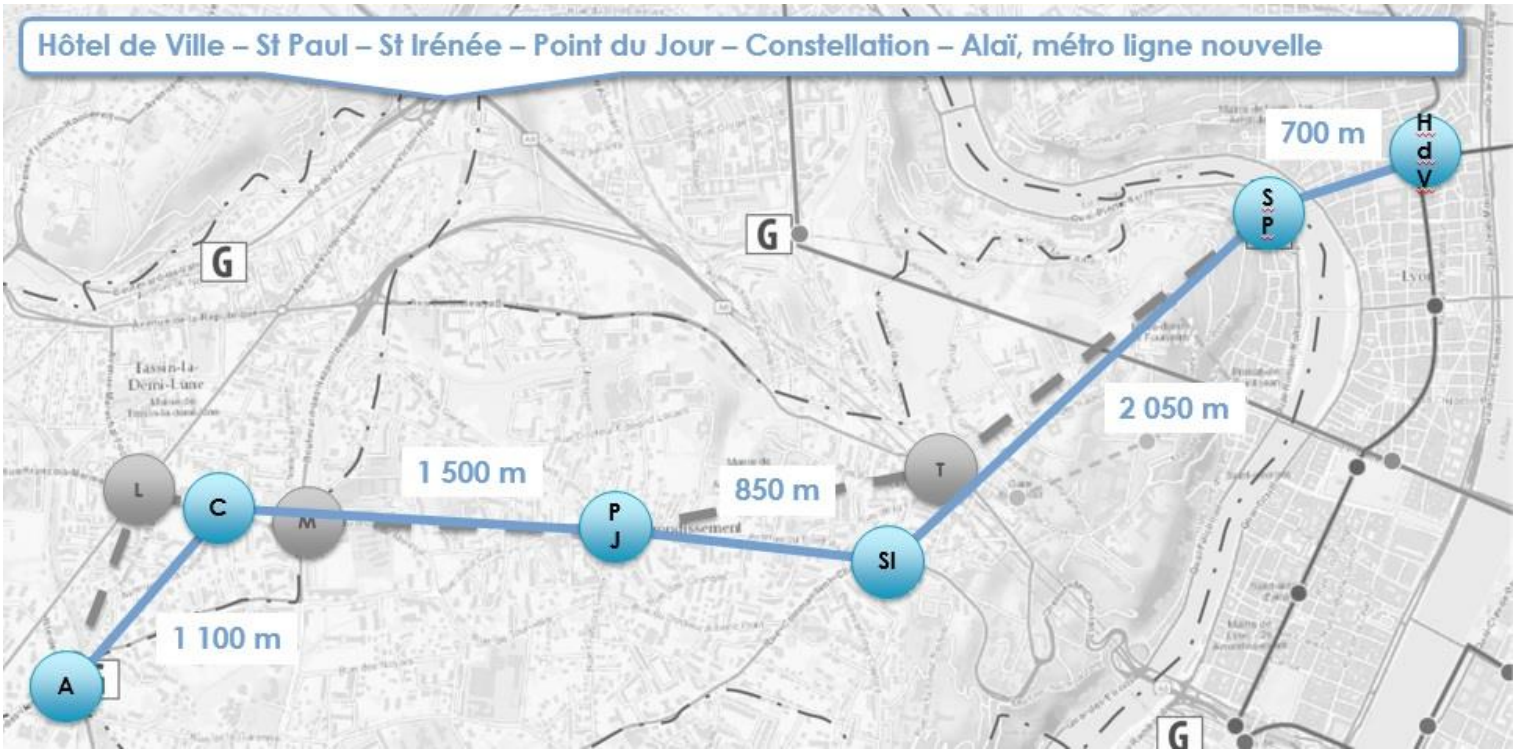


Les hypothèses de positionnement des stations entre Trion et Saint Irénée d'une part et entre Constellation, Libération et Ménival d'autre part, sont à approfondir dans le cadre des futures études et en lien avec les processus de concertation.

Le tracé Hôtel de Ville – Alaï présente également une bonne attractivité, des stations moins profondes et permettrait la desserte de Saint Paul. Les risques techniques sont cependant plus marqués, notamment dans les secteurs de Saint Paul et Hôtel de Ville. Il présente un linéaire plus important.

Tracé illustratif du scénario

- Ligne nouvelle en correspondance avec les lignes de métro A et C
- 6 stations : Hôtel de Ville – Saint Paul – Saint Irénée – Point du Jour – Constellation – Alaï
- 6 600 m d'infrastructure en tunnel
- Station Hôtel de Ville, Saint Paul et Saint Irénée entre -30 et -35 m
- Autres stations entre -20 et -25 m
- Temps de parcours Alaï – Part-Dieu : 29 min (correspondances avec les lignes A et B)



3 – LA PROCHAINE ETAPE DU PROJET

Lors de son prochain comité syndical, le SYTRAL présentera deux délibérations relatives au projet du Métro E :

1. Poursuite des études de la ligne nouvelle vers Alaï sur la base d'un préprogramme de l'opération
2. Saisine de la commission nationale du débat public (CNDP) : dossier présentant les objectifs et caractéristiques du projet, les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et les impacts du projet sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Si les élus du SYTRAL décident de la poursuite du projet, la ligne de métro E pourrait être mise en service en 2030.

CONTACTS PRESSE
Olivia Vansoen - SYTRAL - vansoen@sytral.fr - 06 74 35 39 61
Régis Guillet – Métropole de Lyon - rguillet@grandlyon.com - 06 98 51 59 94

GRANDLYON la métropole

syndicat mixte des transports pour le rhône et l'agglomération lyonnaise SYTRAL