

nouveau Lyon

Avril 2018

LE MAGAZINE #19



Fouziya Bouzerda
Présidente du Sytral

Métro de nuit
"Au 2nd semestre 2019"

2,40€
seulement



Métro E

La nouvelle ligne qui fait débat



Une ville



Meyzieu

veut son écoquartier

Comment estimer la valeur de votre bien



Immobilier

L'échec du tram-train de l'Ouest lyonnais

Malgré un investissement de plus de 300 millions d'euros en 2012 et trois lignes couvrant l'Ouest lyonnais, la fréquentation a à peine décollé.

Alāi relié au réseau TCL par un mode lourd de transport ? C'est déjà fait. Le tram-train de l'Ouest lyonnais irrigue depuis 2012 ce secteur, à la faveur de trois branches vers Brignais (via Alāi et Francheville), Sain-Bel (via Charbonnières et L'Arbresle) et Lozanne via Dardilly. Elles sont directement connectées à la station Gorge-de-Loup (métro D) et à la gare Saint-Paul (Lyon 5^e). À son lancement, la Région tablait sur un doublement rapide de fréquentation à 13000 voyageurs par jour, en visant même à moyen terme 20000. L'an dernier, la SNCF se gargarisait d'une hausse de la clientèle à seulement 8800 voyageurs par jour...

À REVOIR : LES RAMES, LA TARIFICATION, LES VOIES

Que peut expliquer cette piètre performance ? Une multitude de handicaps. À commencer par un matériel roulant lourd, répondant aux normes de sécurité de la SNCF. "Près de deux fois plus cher qu'une rame de tram", selon Nicolas Strassarino (association Lyon Métro). Voici qui limite les investissements... Selon le cabinet TTK, les trams-trains français ont un temps de parcours de 40 à 50 % plus long qu'en Allemagne. À cela s'ajoute une tarification SNCF non valable sur le réseau TCL. "Il faudrait une carte mobilité avec tous les abonnements, y compris Vélo'v", suggère Bruno

Faivre d'Arcier, professeur émérite à Lyon 2. Enfin, l'infrastructure bute sur le tunnel des Deux-Amants, entre Lyon et Tassin, qui limite le faisceau à une voie. Il faudrait donc affiner les chemisages qui protègent l'ouvrage pour gagner un deuxième rail. Un projet qui coûterait près de 40 millions, que la Métropole estime être à la charge de la Région. La ligne de Lozanne en est pénalisée : les voyageurs doivent changer de rame à Tassin.

SOLUTION : LA "SYTRALISATION" ?

Tant de difficultés obèrent-elles le devenir de ce réseau ? Bernard Girard espère un jour sa "sytralisation", par rachat de l'infrastructure à la SNCF. Il imagine qu'Auvergne-Rhône-Alpes, qui serait acquéreur, pourrait en déléguer le service au Sytral, comme elle le fait pour les Cars du Rhône. "La sytralisation de ces lignes permettrait l'harmonisation structurelle, financière, tarifaire, de gestion et d'exploitation avec le reste du réseau TCL", résume le président de Lyon Métro. Cette voie qui trouve son terminus à quelques encablures de la Presqu'île a inspiré des ambitions. Comme celle d'une liaison entre Saint-Paul et la Part-Dieu, étudiée par Réseau Ferré de France, qui avait estimé que le tunnel coûterait 500 millions d'euros. L'entreprise ferroviaire avait reculé devant les complexités techniques. Dans le cadre du débat public sur l'Anneau des Sciences, le cabinet TTK avait avancé un prolongement des voies de l'ouest jusqu'à Cordeliers et Hôtel-de-Ville, concomitamment à l'arrivée du tramway T3 en Presqu'île via les rails du T1. La rue Grenette aurait été piétonnisée. Mais Est et Ouest communiqueraient par le rail...



Ci-dessus,
Bruno
Faivre d'Arcier,
En bas,
Yves Crozet