



NOTE A L'INTENTION DES SERVICES DE L'ÉTAT

Octobre 2019

Objet : concertation sur le projet de ligne E du métro de Lyon

Cette année 2019, une concertation sur le projet de métro ligne E a été organisée sur le territoire de la métropole de Lyon par le SYTRAL (Syndicat des Transports Lyonnais). Les compétences du SYTRAL s'étendent aux transports en commun de la métropole et du département du Rhône à l'exclusion des services TER. Or, sur le territoire concerné, le TER dit « Tram Train de l'Ouest Lyonnais » est le seul service en site propre. **Le dossier, rédigé par le seul SYTRAL, n'a pas pris en compte les synergies possibles entre les dessertes et les infrastructures dépendant, d'une part, des TCL et d'autre part des TER.**

Lors de cette concertation, le CIL (Comité d'Intérêt Local) Centre Presqu'île a été conduit à déposer une contribution formelle que vous trouverez en annexe.

1 De la nécessité d'une situation de référence explicite et optimisée

Lors de l'étude d'un projet il est toujours nécessaire d'étudier les mesures qui seraient prises si celui-ci ne se réalisait pas. La comparaison entre cette situation de référence et la situation de projet permet alors de connaître l'intérêt réel de celui-ci. Le dossier ne présente aucune situation de référence et n'évalue donc la situation de projet que par comparaison avec la situation actuelle. A l'évidence, une situation de référence ne pourrait que présenter une amélioration des services TER (fréquences, nouvelles gares, prolongement vers l'hôtel de ville...) sans oublier une tarification unique. **Cet exercice n'a pas été fait et aurait bien sûr demandé l'intervention de l'autorité organisatrice des TER. Le « scénario sans projet » de la page 45 n'est en rien la description d'une situation de référence.**

2 Le dossier du SYTRAL a ignoré les possibilités offertes par les infrastructures TER

Dans la détermination des scénarios de projet, aucun ne reprend les possibilités offertes par les infrastructures TER. Il existe actuellement quatre tunnels sous la colline de Fourvière (tunnel routier de Fourvière, tunnel ferroviaire de St Irénée (ligne PLM), tunnel du métro ligne D et tunnel SNCF de Loyasse emprunté par le tram train entre la gare de Gorge de Loup et celle de Saint Paul). Ce dernier tunnel n'est pas saturé et **le SYTRAL préconise le percement d'un cinquième tunnel sans prendre en compte les capacités résiduelles d'un tunnel existant.**

La situation du tunnel de Loyasse est particulièrement intéressante car :

- son extrémité Ouest à Gorge de Loup se situe au cœur d'un véritable hub des transports en commun de l'Ouest lyonnais desservi par le tram train, le métro D et de très nombreuses lignes de bus TCL,
- son extrémité Est à Saint Paul se situe dans le vieux Lyon dans un quartier relativement mal desservi par les transports en commun et présente aussi l'opportunité d'un prolongement vers Hôtel de ville avec traversée sous la Saône permettant ainsi des correspondances avec les deux lignes de métro A et C.

Le dossier de concertation a étudié et rejeté deux scénarios de passage du métro E par Gorge de Loup :

- le scénario SC4 faisant du métro E une nouvelle branche du métro D rejeté pour des raisons de réalisation technique non contestables. Le dossier montre cependant que celui-ci a la meilleure attractivité (supérieure à celui vers Bellecour retenu en fin de concertation),
- le scénario SC5 avec terminus du métro E à Gorge de Loup rejeté pour une baisse d'attractivité due à la rupture de charge.

L'excellente attractivité du scénario SC4 dû au grand intérêt du passage par Gorge de Loup aurait dû conduire à la présentation d'autres scénarios utilisant le tunnel de Loyasse. **Cela n'a pas été le cas et c'est très regrettable car de tels scénarios seraient vraisemblablement d'un coût moindre (économie supérieure à 1 km de tunnel) et d'une excellente attractivité.**

3 Les deux scénarios proposés dans la contribution du Comité d'intérêt local "Centre Presqu'île" :

Dans notre contribution, nous avons proposé deux scénarios qui, à l'évidence, auraient mérité d'être présentés dans le dossier :

- **le scénario SC 5 bis** dans lequel le métro E n'aurait plus son terminus à Gorge de Loup mais à Hôtel de ville par emprunt du tunnel de Loyasse, d'une station souterraine à St Paul et d'une traversée souterraine de la Saône jusqu'à Hôtel de Ville. Ce scénario a certainement une bien meilleure attractivité que le scénario 5 mais présente l'inconvénient de créer un terminus des trams-trains à Gorge de Loup (la mixité métro/tram dans la même infrastructure étant sans doute irréalisable),
- **le scénario SC 13 consisterait à une exploitation « tramway » de l'ensemble des infrastructures** (celles du tram train actuel, celles prévues pour le métro E scénario 5 et même itinéraire que ci-dessus de Gorge de Loup à Hôtel de ville). Les services rendus par un tramway en tunnel seraient similaires à ceux d'un métro **et les utilisateurs du tram train bénéficieraient totalement de la nouvelle infrastructure jusqu'à Hôtel de Ville. Ce scénario présente l'avantage de réserver l'avenir pour un prolongement vers la Part Dieu voire un RER Ouest Est tel que demandé par plusieurs collectivités.** Il nécessiterait une collaboration accrue entre les deux autorités organisatrices et vraisemblablement un système de fluidification du trafic.

Les excellentes dessertes offertes à Gorge de Loup permettraient

- **un report de la voiture individuelle pour les transports internes à l'Ouest lyonnais** qui sont importants et éviteraient un détour par le centre-ville,
- une desserte améliorée de la ville d'Ecully qui pourrait être reliée à Gorge de Loup par BHNS (Bus ou mieux Trolleybus à Haut Niveau de service). **Les habitants d'Ecully** sont très nombreux à utiliser le tunnel routier de Fourvière et **n'auraient rien à gagner des scénarios retenus,**
- aux habitants de toutes les communes desservies par le tram train de bénéficier du projet.

Le tram train n'a pas pu apporter les bénéfices qu'on attendait de lui en raison notamment d'une absence de tarification commune. En effet, le client doit s'acquitter d'un deuxième titre de transport pour l'emprunter ce qui entraîne une désaffection évidente au profit des bus TCL desservant le même territoire. **Il est indispensable de mettre fin au plus vite à cette situation qui constitue un frein important à toute « intermodalité » TER/TCL et ce sur la totalité du territoire de la métropole.** De même il faut diminuer le coût du matériel roulant, celui-ci n'étant pas appelé à partager l'infrastructure avec des trains classiques.

L'accès au quartier de la Part Dieu a fait l'objet d'une forte demande lors de la concertation **et il paraît opportun d'actualiser les études anciennes d'un triangle des Charpennes** évitant la rupture de charge entre les lignes A et B du métro. Toutes les stations de la ligne A entre Perrache et Masséna (et donc toutes celles de la presqu'île) auraient alors un accès direct vers la Part Dieu. La réactualisation de ces études semble d'autant plus opportune que l'automatisation des lignes de métro devrait faciliter la gestion des circulations.

Dès que le CIL a eu connaissance de la teneur du dossier, il a alerté les services du Sytral et les garants de la concertation mais aucune prise en compte significative ne s'en est suivie.

4 De la nécessité d'un optimum global :

En conclusion, l'optimum d'une seule autorité organisatrice ne peut pas être l'optimum global et **la création d'un syndicat (comme le STIF devenu IDF Mobilités) ayant compétence sur tous les services (TER, TCL et département du Rhône) apparaît indispensable.**