Contribution du CIL Centre-Presqu'île à l'évolution du réseau ferroviaire métropolitain lyonnais

(Ouest et Nord)

CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

Déclaration de M. Bruno BERNARD, président du SYTRAL le 7/10/2020

« A très court terme, nous renforçons l'offre avec le prolongement du tramway T2 pour desservir la Confluence, l'arrivée du T7 à Décines accompagné du renforcement de T3.

Nous améliorerons de 20% l'offre de bus d'ici trois ans, en développant les sites propres, en augmentant la fréquence et l'amplitude horaire du service et en mettant en place des navettes express. Nous réaliserons également 60 km de nouvelles lignes bus ou tram.

A plus long terme, nous étudierons la pertinence de modes de déplacement plus innovants comme les télécabines efficaces pour la desserte de nos zones de reliefs ou le franchissement de nos deux fleuves.

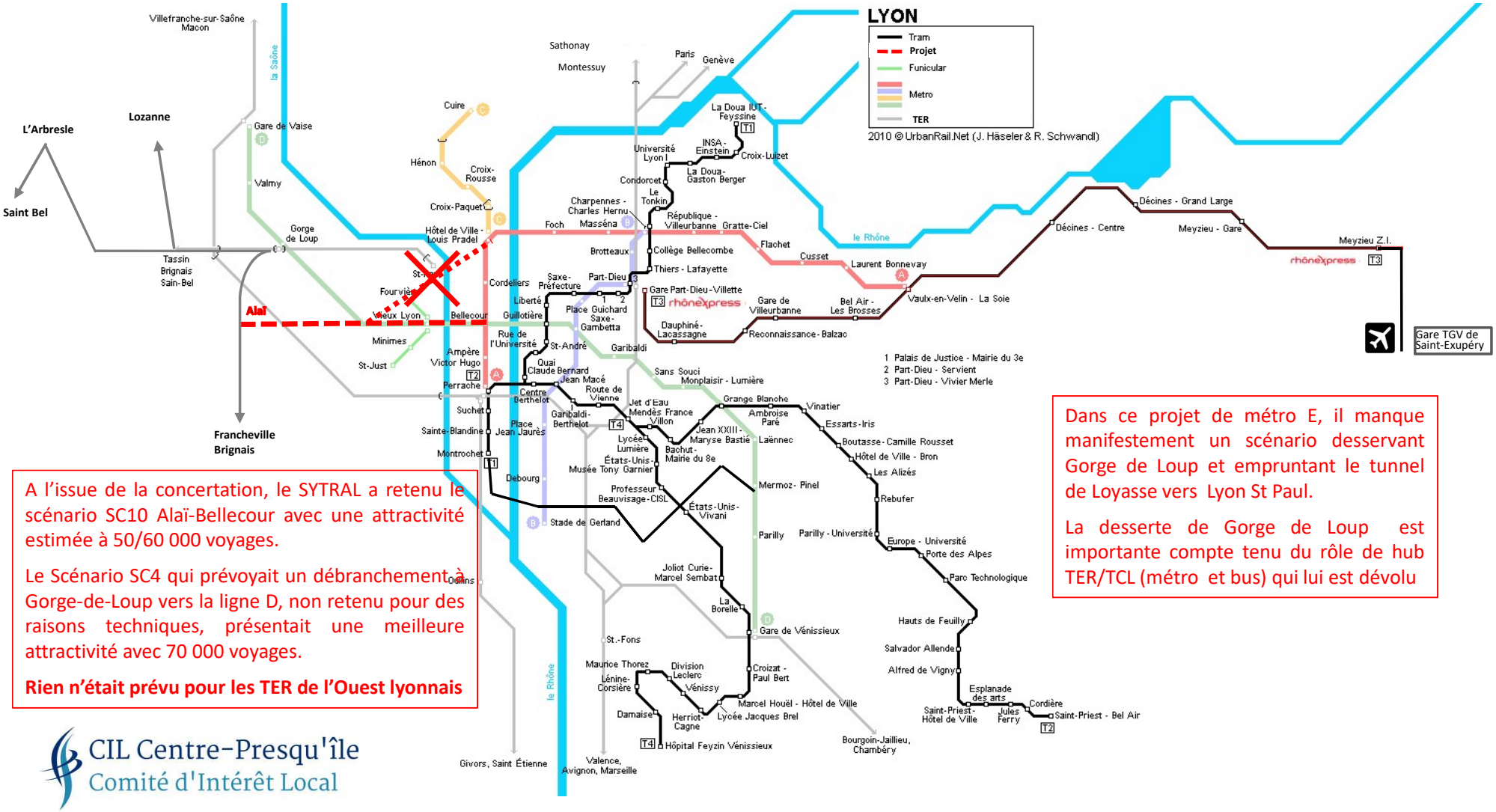
Nous lancerons également des investissements structurants pour les quinze prochaines années comme
- *le* ***Réseau Express Métropolitain*** *et*
- *le* ***plan Métro.***

S'agissant du ***métro****, plusieurs possibilités existent :*
- *la* ***ligne E****, déjà étudiée, mais aussi*
- *la* ***prolongation des lignes A, B ou D****.*

Nous organiserons un débat public pour que l'on puisse établir en toute transparence quelle est la ligne la plus utile aux habitants et aux travailleurs de notre territoire. Nous mettrons également en place des comités d'usagers afin que ces derniers soient étroitement associés aux grandes décisions du Sytral. »

METRO Projet de ligne E présenté par le SYTRAL

METRO Projet de ligne E : un réexamen est nécessaire



A l'issue de la concertation, le SYTRAL a retenu le scénario SC10 Alaï-Bellecour avec une attractivité estimée à 50/60 000 voyages.

Le Scénario SC4 qui prévoyait un débranchement à Gorge-de-Loup vers la ligne D, non retenu pour des raisons techniques, présentait une meilleure attractivité avec 70 000 voyages.

Rien n'était prévu pour les TER de l'Ouest lyonnais

Dans ce projet de métro E, il manque manifestement un scénario desservant Gorge de Loup et empruntant le tunnel de Loyasse vers Lyon St Paul.

La desserte de Gorge de Loup est importante compte tenu du rôle de hub TER/TCL (métro et bus) qui lui est dévolu

CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

METRO: Position du CIL-CPI sur le projet de ligne E (12/2019)

Le dossier de concertation sur le projet de la ligne de métro E a été rédigé par le seul SYTRAL qui n'a pas compétence sur les TER et les synergies possibles entre les dessertes et les infrastructures dépendant, d'une part, des TCL (Transports en Commun Lyonnais) et d'autre part des TER (tram-train de l'Ouest Lyonnais) n'ont pas été étudiées. Il en ressort que **des scénarios alternatifs, vraisemblablement moins coûteux et plus attractifs que le scénario retenu, n'ont pas été examinés**.

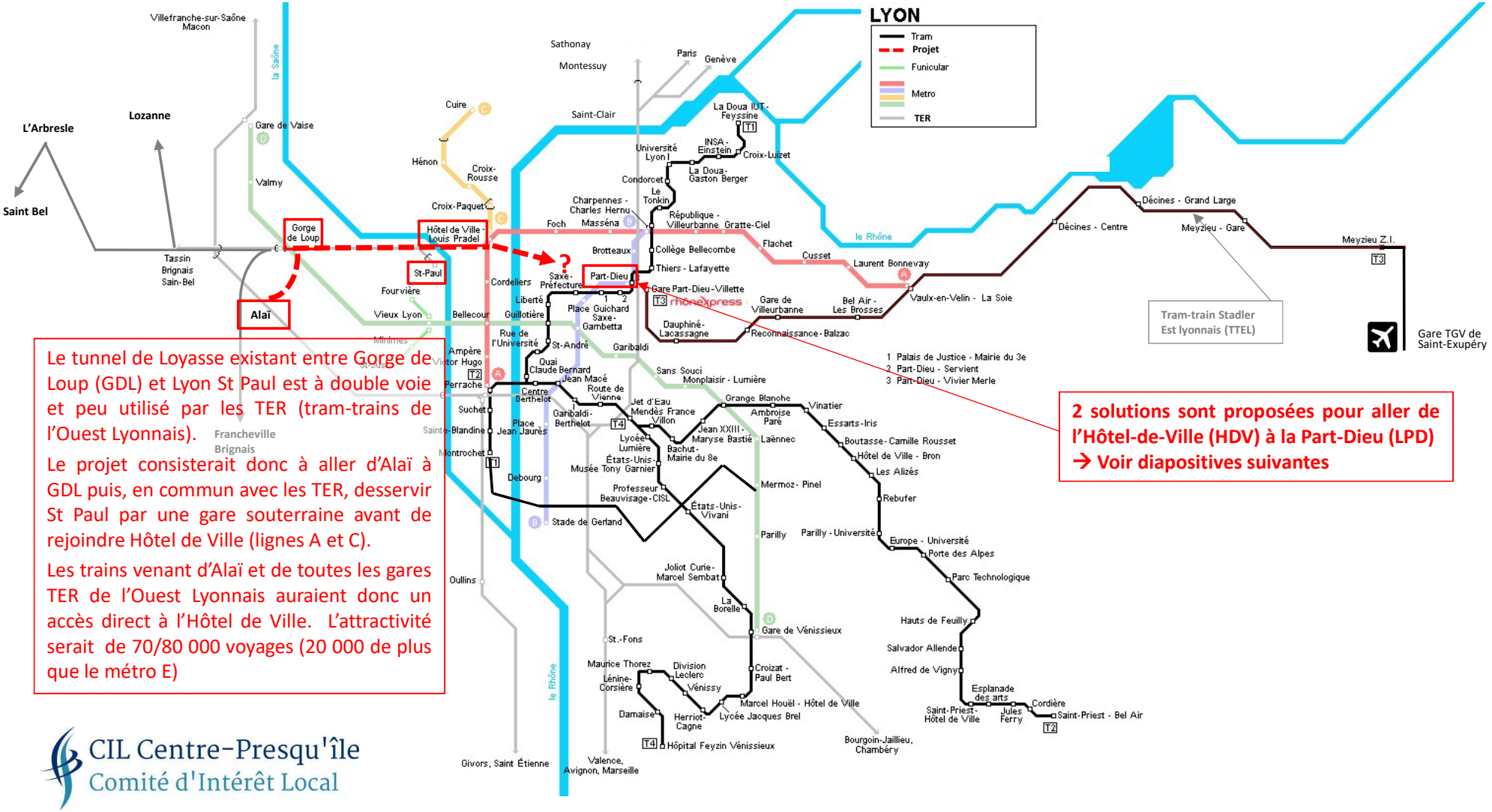
Une telle constatation, toutes choses égales par ailleurs, serait de nature à remettre en cause les conclusions de la concertation; cette position n'a pas été contestée par le garant de la Commission Nationale du Débat Public.

L'analyse du dossier confirme donc que l'optimum d'un seul des trois services actuels (TER, TCL et département du Rhône) ne peut pas être l'optimum global et que **la création d'une autorité organisatrice** (dans l'esprit de la loi LOM) **ayant compétence sur tous les services desservant la métropole apparaît indispensable**.

Le nouvel exécutif issu des élections métropolitaines souhaite un réexamen de l'ensemble des projets de transports en commun de l'agglomération. Les propositions du CIL pourraient être prises en compte dans ce nouveau cadre.

Il convient d'ajouter qu'il est indispensable de mettre en place une **tarification unique TCL/TER** car les dispositions tarifaires actuelles peu attractives constituent un frein important à toute « intermodalité » TER/TCL et ce sur l'ensemble du territoire de la métropole.

Desserte de l'Ouest Lyonnais : propositions du CIL CPI



Le tunnel de Loyasse existant entre Gorge de Loup (GDL) et Lyon St Paul est à double voie et peu utilisé par les TER (tram-trains de l'Ouest Lyonnais).

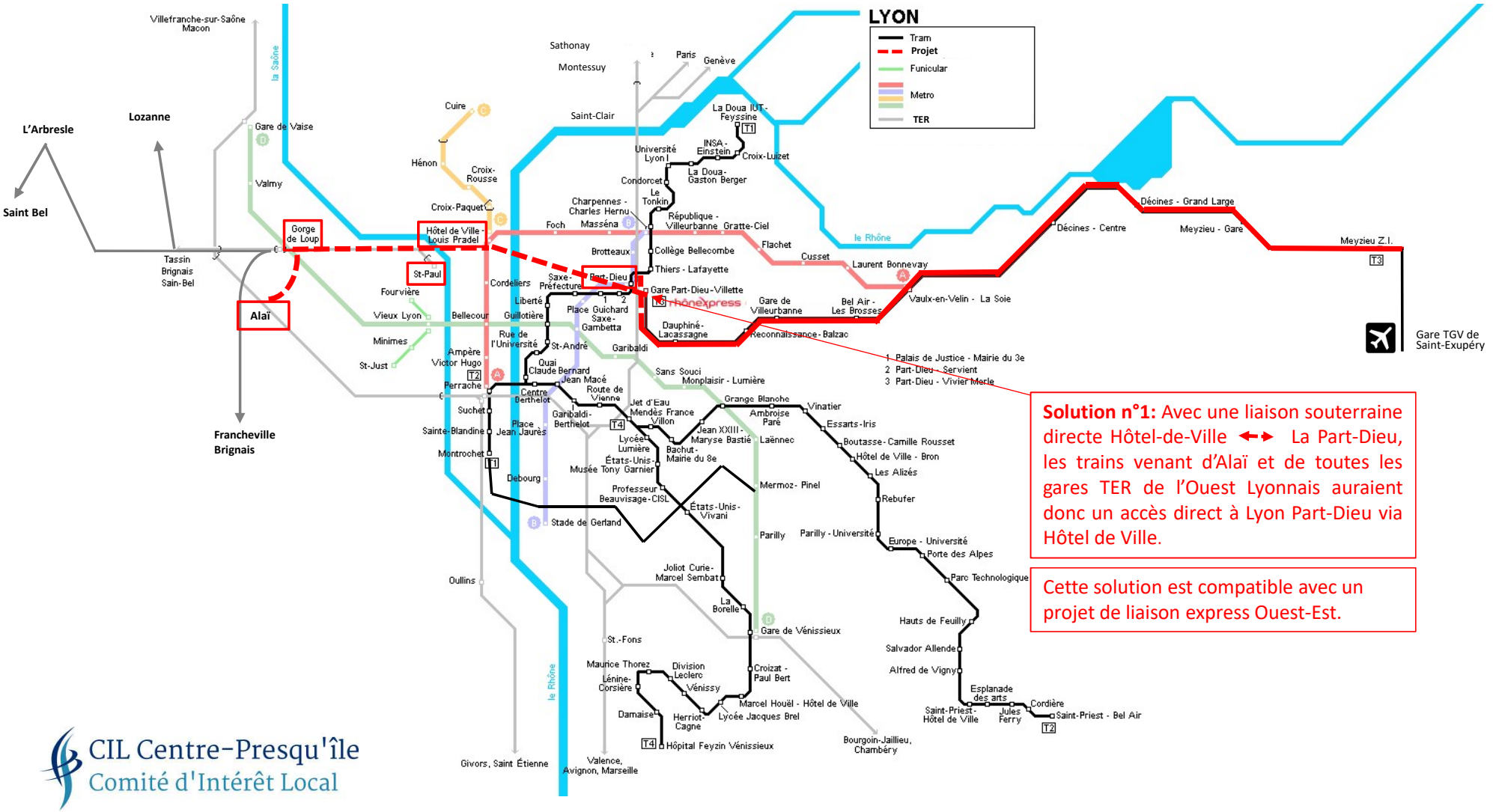
Le projet consisterait donc à aller d'Alaï à GDL puis, en commun avec les TER, desservir St Paul par une gare souterraine avant de rejoindre Hôtel de Ville (lignes A et C).

Les trains venant d'Alaï et de toutes les gares TER de l'Ouest Lyonnais auraient donc un accès direct à l'Hôtel de Ville. L'attractivité serait de 70/80 000 voyages (20 000 de plus que le métro E)

2 solutions sont proposées pour aller de l'Hôtel-de-Ville (HDV) à la Part-Dieu (LPD)
→ Voir diapositives suivantes

CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

Solution 1: desserte directe de l'Ouest Lyonnais vers la Part-Dieu en souterrain

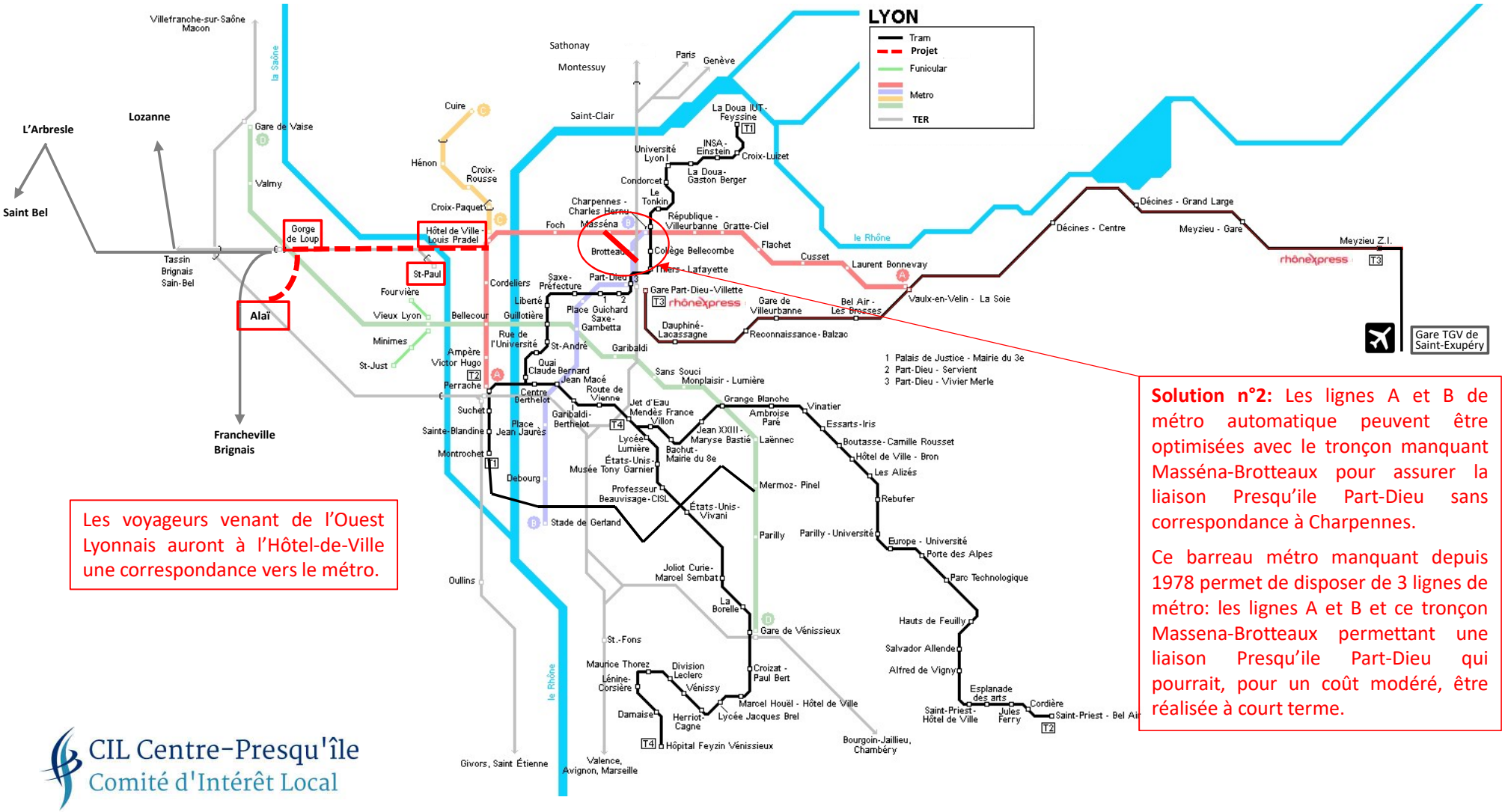


Solution n°1: Avec une liaison souterraine directe Hôtel-de-Ville ↔ La Part-Dieu, les trains venant d'Alaï et de toutes les gares TER de l'Ouest Lyonnais auraient donc un accès direct à Lyon Part-Dieu via Hôtel de Ville.

Cette solution est compatible avec un projet de liaison express Ouest-Est.

CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

Solution 2: un accès direct de la Presqu'île vers la Part-Dieu en métro



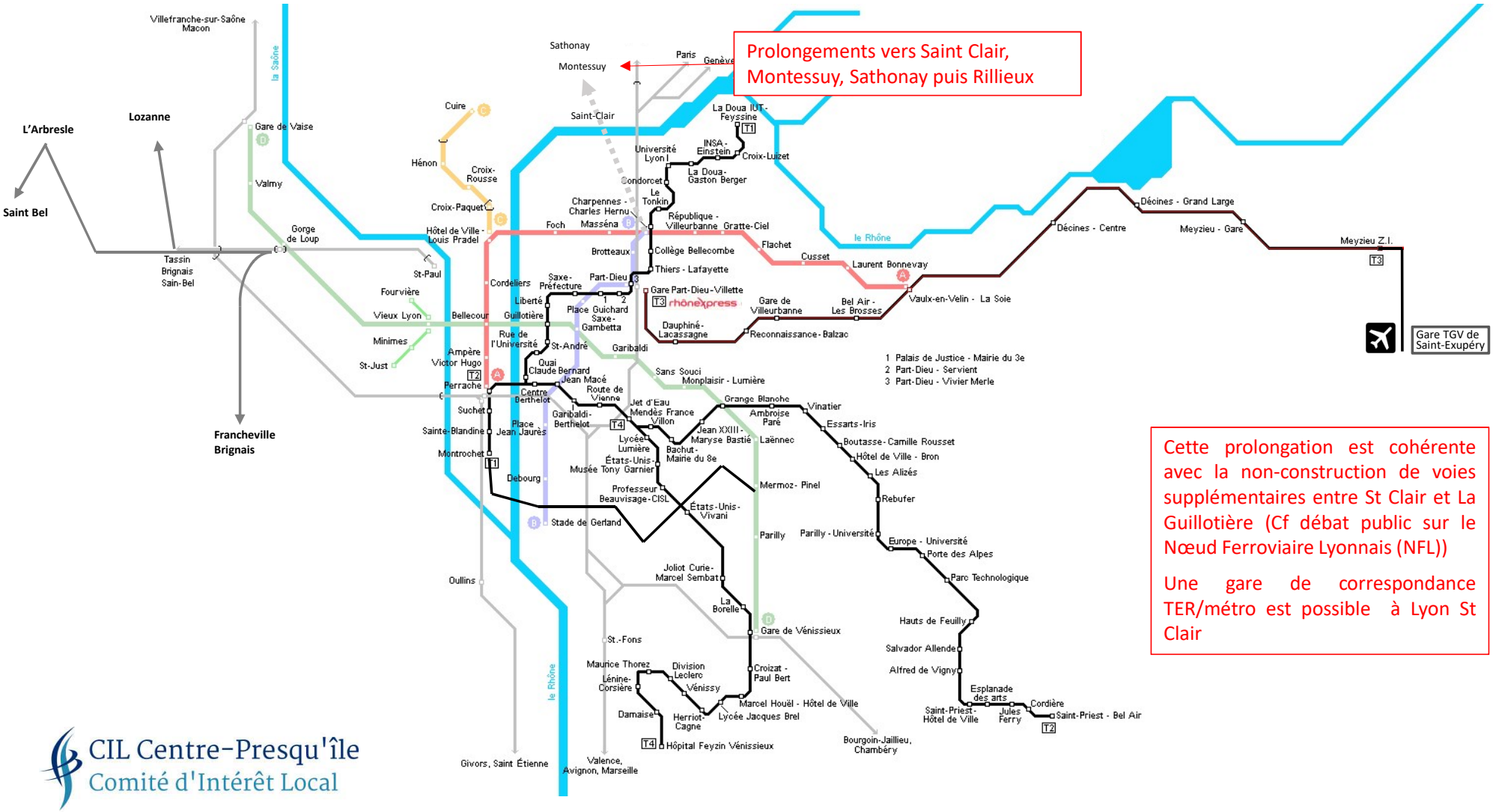
Les voyageurs venant de l'Ouest Lyonnais auront à l'Hôtel-de-Ville une correspondance vers le métro.

Solution n°2: Les lignes A et B de métro automatique peuvent être optimisées avec le tronçon manquant Masséna-Brotteaux pour assurer la liaison Presqu'ile Part-Dieu sans correspondance à Charpennes.

Ce barreau métro manquant depuis 1978 permet de disposer de 3 lignes de métro: les lignes A et B et ce tronçon Massena-Brotteaux permettant une liaison Presqu'ile Part-Dieu qui pourrait, pour un coût modéré, être réalisée à court terme.

CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

METRO: Ligne B prolongée au nord des Charpennes



Cette prolongation est cohérente avec la non-construction de voies supplémentaires entre St Clair et La Guillotière (Cf débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL))

Une gare de correspondance TER/métro est possible à Lyon St Clair

CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

L'intermodalité TER/TCL devient incontournable, ce qui suppose

Une tarification unique sur l'ensemble de la métropole ⟸ Indispensable et urgent

Les projets doivent tenir compte de cette intermodalité:

- Sur l'Ouest lyonnais, cette prise en compte devrait entraîner une meilleure performance sociale et économique que le projet de métro E.
- Le projet de prolongement du métro B vers le Nord est cohérent avec les décisions prises sur le nœud ferroviaire lyonnais
- Les services TER et TCL doivent être articulés autour de gares de correspondance performantes; les gares de Gorge de Loup, St Clair et Vénissieux peuvent servir d'exemples.

Cette conception devrait permettre d'éviter une saturation de la gare de Part Dieu sous tous ses aspects (ferroviaire et flux de voyageurs)