



LYON-METRO TRANSPORTS PUBLICS

Association affiliée à la FNAUT

Tel 06 26 82 62 40

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

Évolution du réseau de métro de l'agglomération lyonnaise. Approche prospective Juin 2013

Depuis bientôt 50 ans, notre association, Lyon Métro Transports Publics (LMTP), consciente des enjeux des déplacements concernant les aspects énergétiques et climatiques, donne priorité aux réflexions sur les modes lourds de transports collectifs, métro, tramways et plus largement ferroviaires, sans pour autant négliger les autres modes, trolleybus, autobus...

Avec 4 lignes de métro, Lyon et son agglomération font déjà bien des envieux, mais un réseau métro n'est jamais achevé.

Dans notre démarche prospective nous avons acté depuis longtemps le principe de la « Passante » Ouest/Est genre Ouest lyonnais/aéroports via la Part Dieu, Eurexpo et qui bien évidemment reste toujours inscrite dans notre schéma long terme, mais qui n'est pas traitée dans cette courte note.

Ainsi, sachant que chaque type de matériel a sa place selon le contexte urbain lyonnais et la clientèle potentielle, que chacun est complémentaire, il est souhaitable que l'agglomération élabore un plan global de transport collectif comprenant métro, tramway, et autres sites propres de bus ou de trolleybus. Compte tenu de la baisse de mobilité motorisée dans le centre de l'agglomération depuis 1995 et de l'évolution de l'urbanisation liée aux orientations du Scot et à sa traduction dans la révision du PLU-H, une vision claire de ce que pourrait être, ce réseau global de long terme structuré autour des lignes fortes TC, est nécessaire pour assurer la cohérence avec les aménagements routiers du Grand Lyon, dont on attend leur traduction dans un PDU révisé qui malheureusement tarde à venir.

Métro A

Pour réparer l'erreur historique de la non prolongation du métro au Sud de la gare de Perrache, il faudrait envisager de reprendre le projet qui a « bêtement capoté » en 1991 (à 15 jours près). Son prolongement, à l'époque, était même envisagé jusqu'au Stade de Gerland où une station est réservée au niveau -1, la ligne B étant à -2.

Le passage sous les voutes est possible car le cadre du métro s'enfonce juste après la fosse de visite et peut ensuite plonger sous le cours Charlemagne. Lors de la construction des escalators (6) de la sortie Sud de Perrache (côté Charlemagne). Les services de la Communauté Urbaine de Lyon du moment ont réservé dans le portique des escalators, la largeur du cadre métro, pour ne rien casser lors du futur prolongement- A noter que l'architecte espagnol qui était chargé du réaménagement du sud de la presqu'île considérait que c'était le métro et non le tramway qui devait desservir toute cette zone à réhabiliter.

Deux stations pourraient être créées sous le cours Charlemagne (dénomination à préciser) :

- Sainte Blandine (comme déjà prévue)
- Montrochet, Hôtel de Région

Au-delà, on peut envisager deux hypothèses :

Hypothèse 1 => Point du Jour - Alai

Cette ligne pourrait poursuivre en direction de l'Ouest en assurant la desserte du V^{ème} arrondissement (Point du Jour, Ménival) jusqu'à Alai qui deviendrait le point de convergence des lignes de l'Ouest

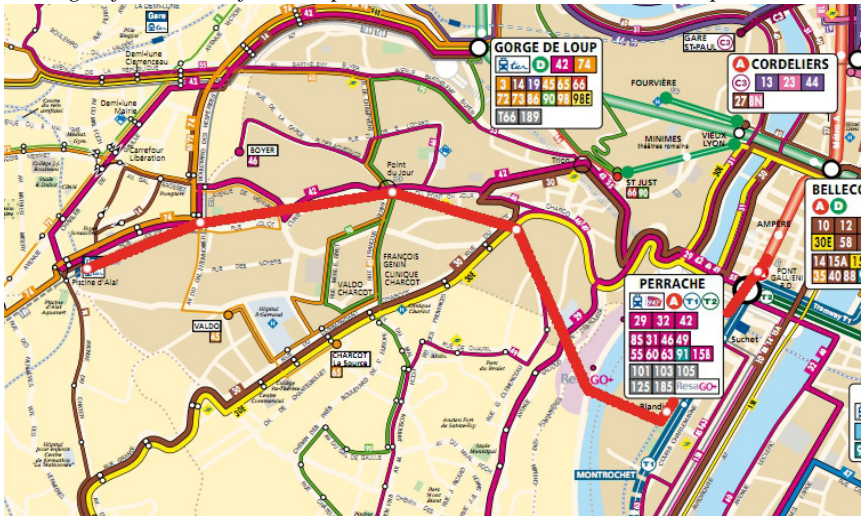
Cette hypothèse est celle qui a été présentée par LMTP lors du débat sur l'Anneau des Sciences :

« Notre proposition d'étudier un axe lourd Alai-Perrache concerne la problématique de réaménagement urbain de l'axe A6-A7. En effet, sa requalification en boulevard urbain est possible, même en écoulant des trafics importants si parallèlement, une partie de ce trafic est transférée sur des axes forts de transports collectifs complémentaires au projet REAL et à ceux prévus au SCOT.

On peut, en 2012, apprécier l'avantage de cette desserte lourde pour le rabattement des lignes TCL et des lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais en direction du pôle économique lyonnais entre Saône et Bonneway au vu :

- *de l'existence d'une bande Ouest-Est de forte densités de l'habitat [Brindas, Francheville, Craponne, 5e arrondissement, Ste Foy lès Lyon] entre la bande Nord-Ouest desservie par le métro D (stations et pôles d'échanges Gare de Vaise et Gorge de Loup) et la bande Sud-ouest très prochainement desservie par le métro B (station et pôle d'échanges Gare d'Oullins)*
- *de l'importance de la clientèle TCL des lignes radiales entre la presqu'île, le plateau de St Just et les communes du Val D'Yzeron.*
- *des voiries actuelles d'accès difficiles à Lyon,*
- *de la création d'une desserte de transports publics en toile des secteurs à l'Ouest d'un axe Rhône – Saône*

La ligne forte de surface A2 prévue au PDU de 1997, moins rapide, assurerait la desserte fine. »



Notre proposition d'étudier l'amélioration des liaisons entre l'Ouest et Lyon concerne d'ailleurs la problématique de réaménagement urbain de l'axe A6-A7 qui assure des liaisons importantes avec la ville-centre, pôle d'emplois et de services de l'agglomération !

En effet, sa requalification en boulevard urbain, à l'image de l'avenue Charles de Gaulle dans Lyon 6e, ou de l'avenue Jean Mermoz à Lyon 8e est possible, même en écoulant des trafics

urbains importants, si parallèlement une partie des flux est transférée sur des axes forts de transports collectifs.

Hypothèse 2 => Gerland - Moulin à Vent

Cette hypothèse qui se substituerait au prolongement du tram T1 en cours de réalisation, ne peut être envisagée éventuellement qu'à très long terme, aussi nous nous contentons de la citer. Elle reprend l'hypothèse émise dès 1991 et assurerait la desserte de Confluent/Musée. Il pourrait être envisagé un prolongement en direction de l'Est lyonnais.

Le tramway a déjà dépassé ses limites de capacité pour l'accès au pôle de commerces de la Confluence dont la fréquentation en pâti incontestablement. C'est la raison pour laquelle nous estimons qu'un prolongement du métro A s'impose à court terme vers le sud de Perrache, et ce quelque soit l'hypothèse retenue ensuite.

La première hypothèse est pour nous une opération à moyen terme à mener selon le même « timing » que le TOP, c'est-à-dire à l'horizon 2025. Mais, pour LMTP, ce prolongement vers Alai ne doit pas être seulement une alternative au TOP (Anneau des Sciences). Que le TOP se fasse ou non, ce projet s'impose si l'on veut

réellement que les transports collectifs aient toute la place qu'ils devraient occuper dans le flux des déplacements quotidiens de ce secteur de l'agglomération.

Métro B

Cette ligne pourrait aisément s'appeler « La ligne qui n'en finit jamais » :

- 2-5-1978 : Charpennes - Part Dieu
- 9-9 1981 : Part Dieu - Jean Macé
- 4-9-2000 : Jean Macé - Stade de Gerland
- 10-12-2013 : Stade de Gerland - Gare d'Oullins

Maintenant, il reste à terminer cette ligne qui a vocation à devenir la 1^{ère} du réseau par sa charge. En effet, cette ligne dessert déjà trois gares de l'agglomération : la Part-Dieu, Jean Macé et dans quelques mois, Oullins. Elle sera incontestablement l'épine dorsale du réseau de transport public lyonnais Nord-Sud. Mais elle n'atteindra pleinement cette dimension que si les deux prolongements qui nous semblent indispensables sont réalisés :

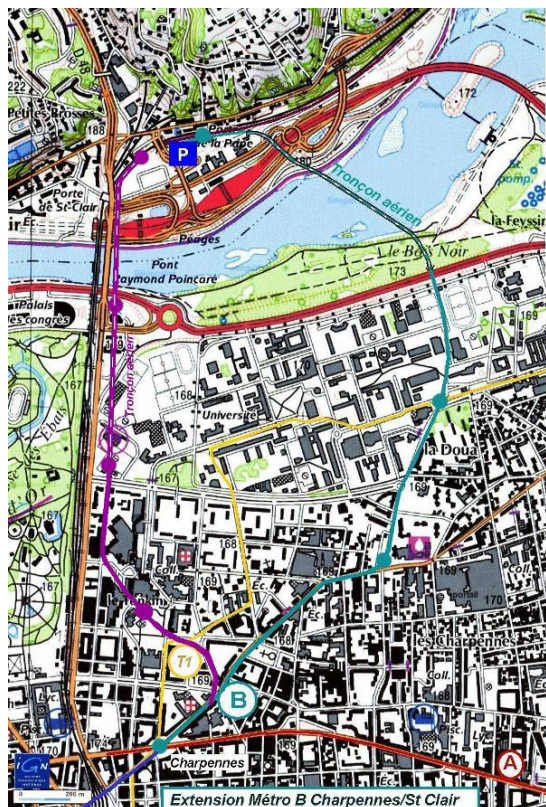
- au sud, de Gare d'Oullins à l'Hôpital Sud et à l'A450
- au nord, de Charpennes à Saint-Clair

Côté Sud :

Fin 2013 verra l'arrivée tant attendue du métro B à la gare d'Oullins, ce qui doit créer un vrai appel d'air pour améliorer sensiblement les TC dans le Sud Ouest.

Maintenant nous souhaitons que très vite cette ligne B soit prolongée à Hôpital Sud pour en faire un terminus où peuvent se rabattre les 140 000 personnes du bassin de vie. A noter qu'il serait heureux de prolonger le métro B jusqu'à l'A450 avec possibilité d'un grand pôle d'échange, et surtout d'y trouver la place pour le dépôt définitif pour cette ligne B.

Côté Nord



La station Charpennes de la ligne B était provisoire. C'était il y a plus de 40 ans. Depuis, rien n'a changé.

Or il est urgent d'en finir avec cette situation. Nous prônons une arrivée rapide à l'ex gare de St Clair, où il est possible de créer un pôle multimodal métro-SNCF- bus TCL-bus interurbains- et parc relais pour les véhicules venant de l'A42 et A46 par le boulevard Bonnevay et le TNP.

Deux tracés sont envisageables, le plus direct étant probablement le plus facile à réaliser.

Il est possible d'arrêter 7 lignes TER en correspondance également avec le réseau de surface : C1, C2, C5, C26, 9, 70, 171

Métro C

Cette ligne de « montagne » en mode crémaillère est limitée à Hôtel de Ville (métro A)-Cuire, mais avec son très bon pôle d'échanges avec le réseau de surface dont lignes C1, C13, 33, 38, S5 et un petit parking (80 places).

Nous pensons utopique que cet axe soit un jour prolongé en métro souterrain, vœu de certains.

Si on peut regretter que certains projets SEMALY qui irriguaient bien le plateau Nord jusqu'à la gare de Sathonay Camp aient été abandonnés, le prolongement pourrait se faire par la construction d'une ligne de tramways standards de 5 km, avec rupture de charge très minime, quai à quai, à la station Cuire.

Métro D

Cette ligne, actuellement la plus chargée du réseau, ne sera jamais prolongée après la gare de Vénissieux qui est un bon site d'arrivée pour cette ligne ; il permet un rabattement facile avant d'entrer en ville pour une bonne partie du sud-est de l'agglomération.

LMTP demande ici que tous les TER s'arrêtent à cette gare car elle offre de très nombreuses possibilités pour :

- se rendre vers les pôles d'attractivité du secteur : zones industrielles, campus universitaire, zones commerciales grâce aux nombreuses lignes de bus qui irriguent le secteur ;
- rejoindre rapidement de nombreux secteurs de Lyon grâce à la correspondance aisée avec les lignes D du métro et T4 du tram et plus tard A8 si ce projet de ligne de rocade reliant les principaux pôles d'attractivité de l'est lyonnais entre eux passe effectivement par la gare de Vénissieux (LMTP le souhaite).

Au Nord, une solution pour désaturer le pôle d'échange de Gorge de Loup et la saturation de son P+R, ainsi que celui de Vaise, serait de prolonger cette ligne d'une inter station, après la gare de Vaise avec une station Industries, 5/600 mètres après la gare de Vaise avec pour mission de :

- Desservir ce nouveau quartier d'avenir
- Pouvoir implanter un parc relai en liaison avec TEO ; cela réduirait considérablement les nuisances que subissent quotidiennement les habitants du quartier Rochechardon,

Si cette solution était retenue, il conviendrait d'envisager rapidement les réservations d'emprises.

Il est d'ailleurs indispensable d'augmenter très rapidement la capacité du métro. La disposition intérieure des rames, au demeurant très réussie, n'est absolument pas à la mesure des besoins.

Métro D bis

C'est une autre hypothèse de liaison entre Alaï et la Presqu'île.

Dans les années 80, quand on a étudié la ligne D du métro, il avait été étudié officiellement un passage au droit de la place Trion entre Saint Jean et Gorges de Loup, avec débranchement derrière la station Saint Jean en direction d'Alaï SNCF (c'était déjà une proposition de Lyon Métro !..)

Un passage au droit de la place Trion avec possibilité de bifurcation vers Alaï semblait un choix cohérent à tous les décideurs, sauf au directeur des TCL de l'époque qui eut peur d'exploiter une station à environ 90m de profondeur et l'on en a plus parlé. (La station Saint Jean est à -24m du sol et les escaliers roulants font 42m de longueur)

Cette desserte lourde, mettrait en relation le 5^{ème} Arr. et l'ensemble de l'Ouest lyonnais rabattu par les lignes de tram-train avec le Centre et l'Est de l'agglomération.

La comparaison de ces deux propositions : prolongement de la ligne A ou création d'une antenne sur la ligne D après la station Vieux Lyon mérite d'être étudiée, même si nous pensons que le prolongement de la ligne A soit plus réaliste.