

Déplacements Citoyens

Association Loi 1901

Palais du Travail , 9, place Lazare Goujon - Villeurbanne

Site : <http://deplacementscitoyens.free.fr>

Adresse postale :

chez Jean Murard, Président -110, rue Hénon - 69 004 Lyon - murard3735@wanadoo.fr

Contacts téléphoniques :

04 78 29 19 92 (J. Murard) - 06 31 54 14 79 (J.C. Reverchon)

04 37 24 33 37 (J.L.Saber) - 06 89 33 89 74 (O.Billion) - 06 65 17 12 02 (M. Bernard)

Contribution du 6 mai 2019

présentée par Jean Murard, président

dans le cadre du débat public organisé par le Sytral

Pour un métro Alaï - Bellecour - Part Dieu Villette

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet de métro E, Déplacements Citoyens **propose une ligne qui irait non seulement de la gare d'Alaï à Bellecour mais jusqu'à La Part Dieu Est.**

En permettant une liaison directe en 16 mn entre Alaï et La Part Dieu-Villette, **cette nouvelle grande ligne de métro constituerait une vraie révolution pour l'attractivité de l'Ouest Lyonnais** (plateau du 5ème ardt, Tassin, Francheville etc) le seul secteur aussi dense du Grand Lyon à ne pas avoir aujourd'hui ni ligne de métro ni ligne de tramway, **et elle offrirait de surcroit la possibilité de relier Bellecour et La Part Dieu en 4mn**

Outre l'intérêt intrinsèque de la desserte par deux stations (voir page suivante) **du secteur Garibaldi Part Dieu**, où se situe le plus grand quartier d'affaires de la Métropole, **elle permettrait une correspondance rapide et efficace**, à partir d'Alaï, mais aussi de Bellecour :

- **avec tous les trains circulant à La Part Dieu** (TGV, Grandes lignes, TER en direction notamment de Valence, Chambéry, Grenoble, Genève, Bourg en Bresse etc.)

- **avec la ligne T3**, la plus rapide des lignes de tram du Grand Lyon, en direction de Villeurbanne Sud, Vaulx La Soie, Décines et Meyzieu

- puis, à terme (autre proposition de Déplacements Citoyens) **avec une ligne T3 prolongée vers l'agglomération de Pont de Chérury**, la seule de cette importance et aussi proche de Lyon, à ne pas bénéficier aujourd'hui d'une liaison ferrée directe avec le centre ville

- **avec la ligne de tram T4**, en direction du Campus de La Doua et de Vénissieux
- **et enfin avec Rhonexpress**, qui dessert l'aéroport de Saint-Exupéry en à peine 30 mn à partir de Part Dieu/Villette

La ligne devrait utiliser un métro de technologie voisine de celui de la deuxième ligne de métro de Lausanne mise en service fin 2008 sur environ 6 km et 340 m de dénivelé, et dotée d'un métro sur pneu et sans conducteur, avec une motorisation conçue pour gravir des pentes pouvant aller jusqu'à 11%.

Elle contribuerait à renforcer encore l'image de Lyon pour l'efficacité, la variété et le caractère innovant de ses transports en commun.

Tout en répondant aux besoins des habitants de notre agglomération, et de ses visiteurs, cette nouvelle grande ligne serait en pleine cohérence avec les enjeux de modération de l'utilisation de la voiture, d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique.

Tracé et nombre de stations, faisabilité, temps de parcours, fréquentation, niveau d'investissement

A. **Tracé** : Sur une longueur de **près de 9 km**, la ligne proposée par Déplacements Citoyens comporterait **8 stations** :

Gare d'Alaï (correspondance avec ligne tram train Brignais-Francheville- St Paul)

Carrefour de la Libération à Tassin

Ménival Est

Point du Jour Centre

St Irénée ou La Favorite (une station à La Favorite serait moins profonde d'env 25m qu'une station à St Irénée/Croix Blanche, mais moins bien placée géographiquement)

Bellecour (correspondance avec les lignes de métro A et D)

Garibaldi/Paul Bert (à proximité du siège de Grand Lyon Métropole)

Part Dieu Villette (correspondance avec les trains SNCF, avec Rhonexpress et avec les lignes de tram T3 et T4).

B. Contraintes de faisabilité

Outre les difficultés géologiques prévisibles sur le 5ème ardt avec une grande hétérogénéité des couches successives à traverser, la ligne aurait à franchir d'Ouest en Est, le tunnel ferroviaire de St Irénée, le tunnel routier de Fourvière, la Saône, le Rhône, les tunnels du métro D et du métro B.

Les tunnels de St Irénée et de Fourvière seraient franchis par le haut, et les autres obstacles par le bas. La Saône et le Rhône serait franchis par un tube parallèle à celui de la ligne D, et proche de cette dernière. Dès le franchissement du Rhône, et contrairement au tube de la ligne D qui remonte progressivement pour se retrouver à proximité du sol à la station Saxe-Gambetta, le tube de la ligne E devrait descendre encore pour pouvoir franchir par le bas celui de la ligne D. Le plus vite possible, c'est à dire avant la place Gabriel Péri. Avec un métro capable d'absorber de forts dénivelés, cela ne devrait pas être un problème.

Le tube devrait rester en profondeur jusqu'au franchissement du tube de la ligne B, sous l'avenue de Saxe, puis remonter progressivement jusqu'à un niveau proche du sol en arrivant à la station Garibaldi/Paul Bert, et y rester jusqu'à l'aplomb de l'av. Vivier Merle.

Sauf difficultés physiques, archéologiques ou hydrauliques (nappe phréatique notamment), il resterait à l'aplomb de la rue Paul Bert depuis la place Gabriel Péri jusqu'à l'avenue Vivier Merle. A un niveau très inférieur jusqu'à l'avenue de Saxe, puis à proximité du sol jusqu'au croisement de l'avenue Vivier Merle.

Il ne lui resterait plus, en tournant sur la gauche, qu'à franchir environ 500m pour gagner le terminus qui devrait pouvoir être construit à l'aplomb de la place de Francfort. Avec un tracé et une profondeur à déterminer en fonction des contraintes du secteur.

C. Les temps de parcours estimés seraient :

- de la Gare d'Alaï à Bellecour : env 12 mn
- **de Bellecour à Part Dieu Vilette : env 4 mn (1)**
- de Point du Jour Centre à Part Dieu Vilette : env 11 mn
- **de la Gare d'Alaï à Part Dieu Vilette : env 16 mn (2)**

(1) **4 mn à comparer à 8 à 10 mn mn actuellement** de Bellecour à Part Dieu/Centre Commercial en empruntant tour à tour la ligne D et la ligne B, avec correspondance à Saxe Gambetta)

(2) **16 mn à comparer à 25 à 27 mn dans le projet Sytral** entre la Gare d'Alaï et Part Dieu/Centre Commercial, en empruntant tour à tour les lignes E, D et B, avec ruptures de charge à Bellecour et à Saxe-Gambetta

Autres exemples de temps de parcours à partir de la station Ménival

- **9 mn** pour rejoindre **Bellecour**
- **13 mn** pour rejoindre **Part Dieu Vilette** aussi bien pour les voyageurs souhaitant rejoindre ce quartier pour y travailler, que pour ceux qui veulent accéder à la gare pour prendre un TGV, un train intercity ou un TER, ou pour accompagner ou accueillir des personnes usagères des trains
- **22 mn** pour rejoindre **la place de la Reconnaissance à Villeurbanne** (13 + 4 mn de corresp avec T3 + 5 mn avec T3 = 22)
- **29 mn** pour rejoindre **Vaulx en Velin-La Soie** (13 + 4 mn de corresp avec T3 + 12 mn avec T3 = 29)
- **26 mn** pour rejoindre **la place Grandclément à Villeurbanne** (13 + 7 mn de marche et temps de correspondance jusqu'à la station Thiers de C3 + 6 mn avec C3 = 26)
- **30 mn** pour un(e) étudiant, un professeur ou un chercheur qui veut rejoindre le terminus de T4 à **La Doua** (13 + 4mn de corresp + 13 mn avec T4 = 30)
- **50 mn** pour rejoindre **St Exupéry**, soit pour prendre l'avion, soit travailler sur la plateforme aéroportuaire (13 + 8 mn de corresp avec Rhonexpress + 29 mn avec Rhonexpress = 50)

D. La fréquentation en jour de pointe devrait pouvoir se situer entre **100 et 150 000 voyages/jour**, contre 50 à 75 000 voyages/jour estimés dans le projet Sytral de la gare d'Alaï à Bellecour

E. Le niveau d'investissement devrait atteindre entre **1,2 et 1,5 milliard** contre 1 à 1,2 milliard pour le projet du Sytral d'Alaï à Bellecour, avec une hypothèse de sortie du tunnelier non pas à Bellecour mais en rive gauche du Rhône