

# Des projets tous azimuts

## ■ Les grandes dates du mandat

### ■ Octobre 2008

Adoption du plan de mandat 2008-2014

### ■ Avril 2009

Mise en service du premier tronçon de la ligne T4

### ■ Juin 2010

Ouverture du parking-relais de La Soie

### ■ Juillet 2010

Reconduction de Keolis pour le contrat de délégation de service public des TCL jusqu'en 2016

### ■ Août 2010

Mise en service de la ligne Rhônexpress vers l'aéroport

### ■ Septembre 2010

Achèvement du réaménagement des rames de la ligne D

### ■ Décembre 2010

Achèvement de la ligne C1

### ■ Été 2011

Mise en service de la ligne C2

### ■ Septembre 2011

Réorganisation du réseau de bus et trolleybus (Atoubus)

### ■ Novembre 2012

Mise en service de l'antenne de la ligne T2 à Eurexpo

### ■ Fin 2012

Achèvement du réaménagement des rames des lignes A et B

### ■ Fin 2013

Achèvement de la ligne T4

### ■ Décembre 2013

Prolongement de la ligne B à Oullins

### ■ Décembre 2013

Ouverture d'OL Land et de sa desserte par la ligne T3

### ■ Printemps 2014

Prolongement de la ligne T1 à Debourg.

**P**endant la crise, les travaux continuent : le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) n'a pas baissé la garde. Son plan de mandat 2008-2014 prévoit 1,12 milliard d'euros d'investissements, soit 10 % de plus que pendant la mandature précédente. Une bonne partie du programme concerne des opérations déjà engagées, à commencer par le prolongement de la ligne B du métro à Oullins, en passant sous le Rhône. On retrouve aussi l'achèvement du tramway T4 et l'aménagement des lignes de trolleybus à haut niveau de service C1 et C2. Les autres projets d'infrastructures n'étaient pas prévus dans la dernière version du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de 2005, ce qui a fait grincer quelques dents. Il s'agit d'abord de prolonger le tram T1 à Debourg en lui faisant repasser le Rhône, de façon à raccrocher le nouveau quartier de la Confluence à la rive gauche et à compléter le maillage du réseau.

L'autre gros morceau concerne les dessertes du futur

grand stade « OL Land » qui doit être construit d'ici décembre 2013 à Décines-Charpieu, à l'est de l'agglomération. Au programme, la réalisation d'une nouvelle branche de la ligne T2 vers le parc des expositions Eurexpo (qui du coup gagnera sa connexion au réseau lourd, et d'où des bus achemineront les spectateurs au stade) et peut-être même au-delà, et la création d'une courte bifurcation de la ligne T3 jusqu'à l'entrée du stade. Cette même ligne T3, qui voit désormais cohabiter les trams des TCL et le service Rhônexpress conduisant à l'aéroport, sera en outre aménagée de façon à mieux faire face à l'afflux des spectateurs.

Toutes les infrastructures annoncées doivent être mises en service d'ici le printemps 2014. Moins spectaculaire peut-être, le SYTRAL a parallèlement entrepris de réaménager les rames du métro – en commençant par la ligne D – afin de gagner de la place avant de devoir en acheter des nouvelles, et veut acquérir des tramways plus longs. Plus spectaculaire pour les usagers en re-

## ■ Le métro jusqu'à Oullins

**C'est un beau bébé !** » Anna Pacitto, qui s'occupe de la communication du chantier et des relations avec les riverains, en parle avec affection, de son tunnelier. Pour l'instant, il attend son heure dans un gros trou creusé à deux pas du Rhône, dans le parc de Gerland. Cette bête de 70 m de long pour 9,50 m de diamètre, qui pèse la bagatelle de 1 300 t, doit être baptisée et entrer en action fin septembre. Sa marraine sera une étudiante en génie civil méritante. La machine s'élancera ensuite sous le Rhône pour rejoindre la commune d'Oullins, située juste en face, de l'autre côté du fleuve. Les rames de la ligne B du métro lui succéderont fin 2013, qui relieront la gare d'Oullins à la Part-Dieu en moins d'un quart d'heure.

Depuis le lancement du chantier, il y a un an, les équipes du groupement piloté par les Chantiers modernes Rhône-Alpes – une filiale de Vinci – se sont largement attaquées à la tranchée couverte qui prolonge l'actuelle arrière-gare du terminus de Gerland. Elles ont aussi creusé trois grands trous : le puits d'entrée du tunnelier du parc de Gerland – assez grand pour abriter une station supplémentaire à l'avenir, le cas échéant –, la fosse qui accueillera la future station de la gare d'Oullins et, un peu plus loin, le futur puits de sortie du tunnelier, qui servira de cheminée d'aération. Parti de Gerland en octobre, le tunnelier doit arriver à Oullins-



Nicolas Robin Sytral

**Le tunnelier attend son nom de baptême il entrera en action fin septembre.**

Gare au printemps prochain, puis repartir pour creuser une nouvelle arrière-gare après un petit check-up. Il sera ensuite démonté et sorti en pièces détachées par le puits de sortie à l'hiver 2011. « *L'objectif est de creuser 10 m par jour*, explique Rodolphe Munier, directeur adjoint du Développement et responsable des projets de métro et trolleybus. *Sachant qu'on fera une pause chaque 1,80 m pour poser les voussoirs.* » Le tunnelier ira nettement plus lentement – 2,50 m par jour – à travers la roche dure du sous-sol d'Oullins.

Un prolongement de la ligne B du stade de Gerland à Oullins avait été juste suggéré dans le premier plan de déplacements urbain (PDU) de 1997, qui estimait qu'on avait assez construit de métros à Lyon et qu'il était temps de développer les réseaux de surface. Après avoir étudié la solution alternative



L'intérieur des rames sera réaménagé de manière à fluidifier les déplacements.

Nicolas Robin Sytral

vanche, le tracé de 70 % des lignes de bus et trolleybus doit être modifié à la rentrée 2011, avec la mise en œuvre d'Atoubus, un plan de restructuration du réseau visant à mieux le hiérarchiser et à l'adapter aux évolutions de l'agglomération. En parallèle, la longueur des couloirs de bus doit doubler, passant de 80 à 160 km, tandis que

propre intégral de la ligne de trolleybus C3, particulièrement irrégulière. Le programme comprend aussi les Liaisons express de l'Ouest lyonnais (Leol), un axe de bus rapide conduisant de la station de métro de Gorge-de-Loup à Vaugneray, dont l'aménagement progressif a déjà commencé. □

d'un pont qui aurait permis aux bus du sud-ouest de l'agglomération de traverser le fleuve pour aller se rabattre sur le métro à Gerland, le SYTRAL a confirmé le projet, lançant une concertation au début 2007, puis l'enquête publique un an plus tard. La déclaration d'utilité publique a été obtenue en juillet 2008, les premiers coups de pioche étant donnés dans la foulée. Le projet s'accompagne d'un renouvellement du pilotage automatique des lignes A et B – un contrat confié à Areva TA –, un premier pas avant l'automatisation intégrale de la B.

Il s'agit donc de creuser un tunnel de près de 2 km, l'interstation supplémentaire entre Gerland et Oullins-Gare faisant 1,7 km de long. Le tout pour 220 millions d'euros. À l'arrivée, le nouveau terminus de la ligne B fera partie d'un pôle multimodal créé au cœur de La Saulaie, un secteur d'anciens ateliers ferroviaires coincé entre la voie ferrée et (l'autoroute A7 et) le Rhône, qui doit être reconverti en éco-quartier. Il comprendra, outre la station de métro au-dessus de laquelle seront plantés des arbres fleuris, la gare SNCF d'Oullins reconstruite, une gare routière et deux parkings-relais offrant 450 places de stationnement. La nouvelle station devrait voir pas-

**Le SYTRAL estime que l'arrivée du métro à Oullins permettra de faire disparaître plus de 15 000 voitures des routes de l'agglomération**

ser 22 000 voyageurs tous les jours, indique le chef du projet Michel Roignot. Ce qui en fera « une grosse station parmi les moyennes ». L'ouverture est annoncée le 11 décembre 2013 (11-12-13), un mercredi. Le SYTRAL estime que l'arrivée du métro à Oullins permettra de faire disparaître plus de 15 000 voitures des routes de l'agglomération. Et ce n'est qu'une étape, car il y reste du potentiel dans « ce désert en bas à gauche sur la carte de l'agglomération », indique Rodolphe Munier. « Il y a un bassin de 120 000 personnes de l'autre côté du Rhône, mal desservi par les transports en commun », souligne-t-il.

Un tronçon supplémentaire long de 2 à 2,5 km est maintenant dans les cartons, afin de desservir le centre d'Oullins et surtout les hôpitaux sud, vaste complexe situé à cheval sur les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite. Le dossier est toutefois lié à la réalisation du tronçon ouest du périphérique (TOP), un projet à 2 milliards d'euros qui doit être cofinancé par le Grand Lyon et le département du Rhône, et dont les travaux sont pour l'instant envisagés à partir de 2018. Ce prolongement du prolongement du métro est estimé à environ 250 millions. □

## ■ Réaménager les rames de métro... avant d'en acheter d'autres

C'en sera bientôt fini du côté « salon » du métro lyonnais. Le SYTRAL s'est converti aux places assises parallèles aux vitres, ce qui permet de dégager davantage d'espace et favorise les déplacements.

C'est sur la ligne D que les besoins étaient les plus urgents : les deux voitures de ses trop courtes rames peinaient à répondre à la demande. Le SYTRAL a donc entrepris d'en revoir la répartition des sièges. On perd 16 places assises mais on peut caser jusqu'à 15 % de monde en plus, explique Pierre Geneste, chef du service métro à la direction Equipements et Patrimoine du SYTRAL. Quant aux rames des lignes A et B – qui comportent trois voitures –, leur réaménagement va commencer. Et s'achever fin 2012, pour un montant de 35 millions d'euros.

Le réagencement des rames permettra d'attendre un peu avant d'en acheter de nouvelles. Mais pas bien longtemps... La phase suivante a déjà commencé : à l'occasion du prolongement de la ligne B à Oullins, il a été décidé de rénover le système de pilotage automatique. Une opération préalable à l'automatisation intégrale sans conducteur de la ligne B « à l'horizon 2015-2016 », selon Pierre Geneste. Pour ce faire, il faudra en renouveler le matériel roulant. Et des voitures supplémentaires du même modèle seront alors acquises pour renforcer la D. Quant aux trains de la ligne B, « on va les transférer pour les faire mourir sur la ligne A ». Pour un coût de 200 à 300 millions d'euros. □