

DOSSIER DE PRESSE

MAI 2022

La ligne de tramway express de l'ouest lyonnais

SOMMAIRE

1. Contexte
2. Le projet de la ligne de tramway express de l'ouest lyonnais
3. Calendrier et chiffres clés



1. CONTEXTE

Dans le cadre de son plan de mandat « *Destinations 2026* », SYTRAL Mobilités engage de nouveaux projets structurants avec la **volonté d'accélérer le développement du réseau de transport public** et la multimodalité et répondre à l'urgence climatique.

La mise en service d'ici 2026, des futures lignes de tramway T6 Nord, T9 et T10 et de la première ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) nouvelle génération reliant la Part-Dieu aux Sept Chemins mais aussi l'amélioration des performances de 15 lignes de bus majeures contribueront à **renforcer la cohésion des territoires** et offriront aux habitants une **réelle alternative à la voiture individuelle**.

SYTRAL Mobilités a par ailleurs organisé du 21 septembre au 15 décembre 2021 une **grande consultation publique autour du développement du réseau métro à travers 4 projets**. L'ensemble des habitants et acteurs de la métropole ont alors été associés à une réflexion collective sur l'avenir du réseau métro, à travers un dispositif d'envergure inédit et volontaire avec l'ambition de débattre de manière objective des finalités et priorités attendues, en amont de la décision d'engager de nouveaux projets. De nombreux documents ont été publiés sur la plateforme [Destinations 2026](#), dont la [présentation réalisée lors de la commission générale métropolitaine du 3 mars 2022](#)

« Les enseignements de cette consultation ont démontré l'important besoin de desservir l'ouest de la métropole et un consensus a émergé sur la nécessité d'améliorer les mobilités du corridor de la ligne E » explique Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités, avant d'annoncer : **« Une nouvelle étape s'ouvre ainsi avec l'engagement d'un nouveau projet : la ligne de tramway express de l'ouest lyonnais reliant Jean-Macé au secteur Alai/Libération en moins de 20'. Aussi performante que le métro et moins onéreuse, cette réalisation nous permettra également de développer d'autres projets, notamment à l'est du territoire. Ce nouveau mode offrira une desserte optimale du plateau du 5^{ème} avec des temps de parcours très compétitifs tout en répondant aux besoins exprimés dans la concertation continue portant sur le métro E en 2019 qui prendra fin cet automne. »**

SYTRAL Mobilités poursuit par ailleurs les études sur les autres secteurs étudiés dans le cadre de la consultation métro où les attentes sont également fortes afin de proposer des solutions multiples et adaptées qui répondent aux enjeux des mobilités de demain :

- le renfort de la capacité de transport de la ligne T3 sur le corridor A
- la poursuite des études sur la ligne Centre-Ouest sur le corridor D
- de nouvelles études sur le corridor B pour mieux desservir le plateau nord

2. LE PROJET DE LA LIGNE DE TRAMWAY EXPRESS DE L'OUEST LYONNAIS

Ce nouveau projet vise à **desservir efficacement le plateau du 5^{ème} arrondissement et plus largement l'ouest de la métropole** au regard des besoins importants de mobilités identifiés dans ce secteur.

Cette solution, alliant la performance du métro en tunnel et la finesse de desserte du tramway en surface, sera une première dans la métropole de Lyon et optimise les investissements tout en conservant un haut niveau de qualité de service pour les usagers. Elle permet également plus facilement une évolutivité de la ligne vers Craponne et l'ouest de la métropole.

Par ailleurs, les fréquentations attendues sur cette ligne (45 à 60 000 voyageurs par jour) correspondent davantage aux capacités offertes par une ligne de tramway, les lignes de métro A, B et D transportant de 200 000 à 300 000 voyageurs par jour.

Des études ont ainsi été relancées à l'issue de la consultation métro. **Les premiers résultats permettent d'envisager un tracé reliant Jean-Macé au secteur Alai/Libération** avec les caractéristiques suivantes :

- A l'est, la ligne partirait de Jean-Macé pour rejoindre Perrache en empruntant les infrastructures de T1 et T2 puis rejoindrait le cours Suchet avant de traverser la Saône via la création d'un nouvel ouvrage d'art ;
- Sous le plateau du 5^{ème}, entre la Saône et Ménival, deux stations souterraines sont envisagées afin de desservir Saint-Irénée ou Charcot/Saint-Luc puis le Point du Jour ;
- A l'ouest, la ligne poursuit son trajet en surface à partir de Ménival et effectue son terminus dans le secteur Alai/Libération.



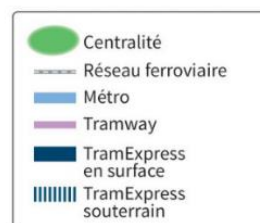
LES TEMPS DE PARCOURS

DIRECTS

- Point du Jour - Jean Macé en moins de **15** minutes
- Alai / Libération - Perrache en moins de **15** minutes

AVEC CORRESPONDANCE

- Ménival - Confluence en moins de **20** minutes
- Point du Jour - Part-Dieu en moins de **25** minutes
- Alai / Libération - Stade de Gerland en moins de **30** minutes



Grâce à sa portion souterraine, **le tram express connectera le Point du Jour à Perrache en moins de 10 minutes, et à Jean Macé en moins de 15’**. Les nombreuses correspondances offertes à Perrache (TER, métro A, Tram T1/T2) et Jean Macé (TER, métro B, tram T2) favoriseront l’intermodalité et permettront une desserte performante de l’ensemble de la Métropole.

Le tramway partiellement souterrain offre 3 avantages majeurs :

- son **coût de réalisation** : (entre 700 et 750 M€ contre 1,5 et 2 milliards d’€ pour le métro), préservant ainsi les ressources de SYTRAL Mobilités pour d’autres projets structurants ;
- sa **rapidité de construction** : en réalisant seulement 3 km de tunnel, les délais de construction sont optimisés et permettent d’envisager une fin des travaux en 2031 ;
- son **évolutivité** : le prolongement du mode tramway est plus aisé et moins coûteux. Un prolongement en surface à l’ouest, par exemple jusqu’à Craponne pourrait ainsi être envisagé. A l’est, la possibilité d’emprunter les infrastructures existantes offre de nombreuses perspectives.



Station de la ligne 2 du tramway de Nice

Comme pour tout projet d’axe structurant, **SYTRAL Mobilités engagera une large concertation sous l’égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public)**. Les variantes de tracé pourraient y être discutées, tout comme la position des stations et l’insertion en surface. Cette concertation, qui se déroulera fin 2023 sera l’opportunité d’adapter le mieux possible le projet aux différents besoins des territoires traversés.

En quoi ce tramway est-il express ?

A l’instar du T3, la nouvelle ligne de tramway express de l’ouest lyonnais se fixe pour objectif une vitesse moyenne élevée (jusqu’à 70 km/h en ligne droite pour T3) afin que les temps de parcours soient réellement attractifs grâce à un nombre de station limité, une partie souterraine et peu de virages en comparaison des lignes de tramway plus urbaines.

3. CALENDRIER ET CHIFFRES CLÉS

Les chiffres clés

 **45 000 à 60 000**
VOYAGES / JOUR

 **6,5 KM**
DONT 3 À 4 KM EN SOUTERRAIN

 **6 à 8** STATIONS

 **1** OUVRAGE D'ART

 POINT DU JOUR - PERRACHE
EN MOINS DE **10** MINUTES

ALAÏ / LIBÉRATION - JEAN MACÉ
EN MOINS DE **20** MINUTES

ALAÏ / LIBÉRATION - PART-DIEU
EN MOINS DE **30** MINUTES

 BUDGET PRÉVISIONNEL
ENTRE 700 ET 750 M€

Les grandes étapes du projet



©Photos Ville de Nice, FACS – Jean-Paul Lescat et SYTRAL Mobilités