



Rhône-Alpes

## FOCUS TERRITOIRES INFRASTRUCTURES



Inscrite au cœur du quartier éponyme, la gare de la Part-Dieu a dépassé ses capacités initiales.

# Ferroviaire: l'avenir de Lyon en bonne voie

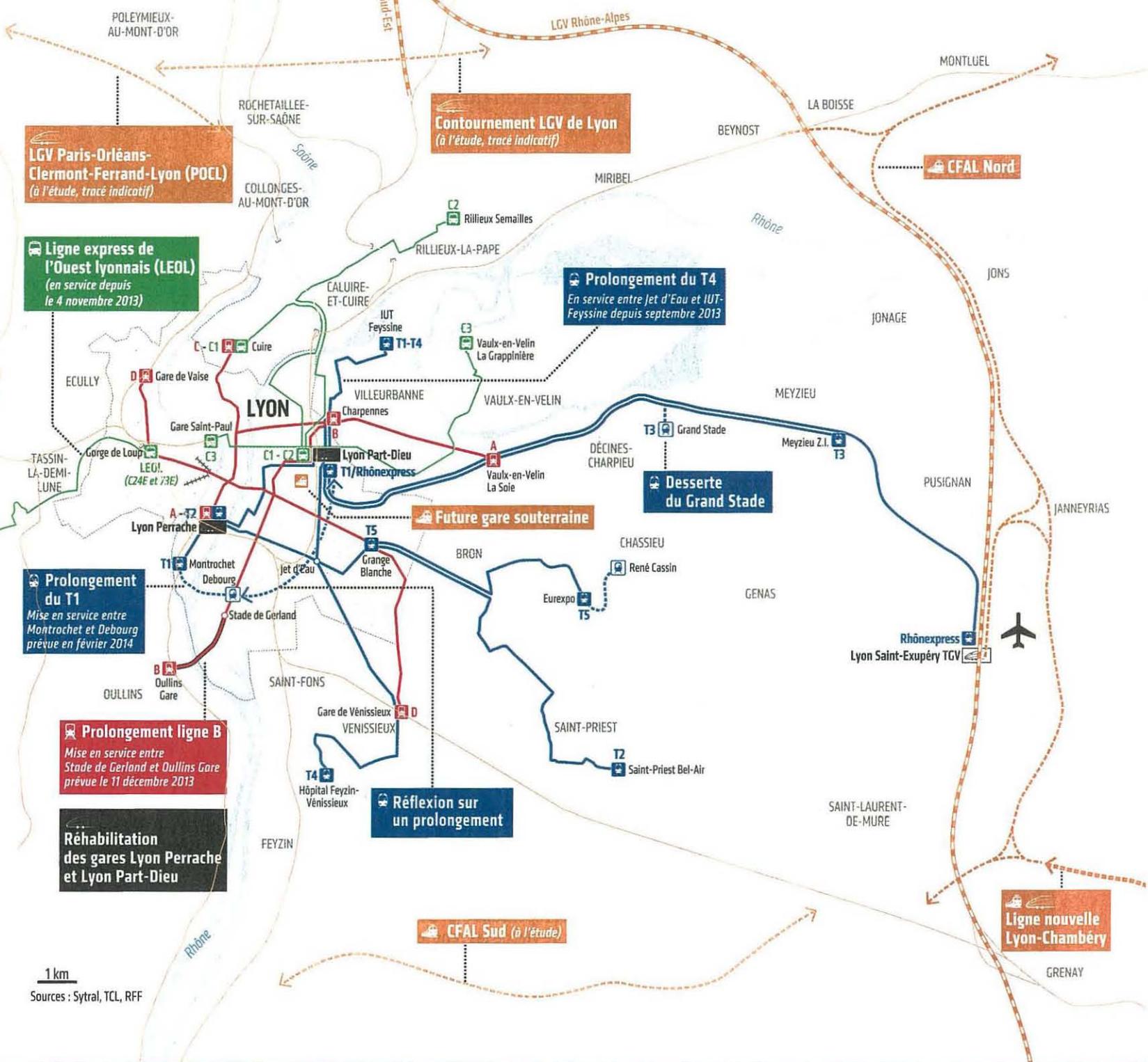
Depuis la création en 1827 de la première voie ferrée française en Rhône-Alpes, la région est équipée par plus de 2500 km de voies. Au centre du dispositif figure un nœud ferroviaire lyonnais (NFL), fret et voyageurs, saturé.

**L**e NFL est traversé par trois lignes nord-sud (Paris-Lyon-Méditerranée, Ambérieu-en-Bugey-Lyon, Paris-Saint Exupéry-Marseille), et deux lignes est-ouest (Lyon-Grenoble, Lyon-Saint-Etienne). Plus de 1100 trains circulent quotidiennement dans et autour de ce nœud – 45% pour le TER, 20% pour le TGV, 20% pour le fret et 15% pour les grandes lignes – qui concentre les plus fortes contraintes d'exploitation en France dans une conjonction d'infrastructures vieillissantes et de trafics complexes. Dans son scénario 1, la commission Mobilité 21 évalue le traitement des premières priorités à 1 milliard d'euros et dans son scénario 2 entre 400 millions et 1,2 milliard d'euros pour la suite. L'amélioration du service aux voyageurs, liée à la réalisation de pôles multimodaux articulés autour des

gares SNCF comme à Bourg-en-Bresse ou Villefranche-sur-Saône, induit une pression supplémentaire sur le NFL en termes d'infrastructures, voies et gares confondues. Les chantiers à venir des gares de Perrache et de la Part-Dieu s'inscrivent dans cette optique, tout comme la réflexion sur des voies et une gare souterraines nouvelles à l'horizon 2030. Enfin, les projets de LGV Lyon-Turin et Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) sont liés, entre autres, à la résorption préalable de ces points noirs. Avec 150000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 et des ambitions économiques assumées, l'agglomération lyonnaise, future métropole d'intérêt européen, se doit de disposer des infrastructures nécessaires de mobilité intra et extra-muros dont le rail est le vecteur privilégié.

■ Dossier réalisé par Pierre Delohe

# Les projets ferroviaires de l'agglomération lyonnaise



**Gare de Perrache** : 2013-2020, coût total de 65 millions d'euros HT.  
**Gare de la Part-Dieu** : tranches 2016-2021 et 2020-2028, coût total estimé de 700 millions d'euros HT.  
**Sytral** : plan de mandat 2014-2020, investissement total prévisionnel de 1 milliard d'euros.  
**Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)** : coût estimé de 3,5 milliards d'euros HT.  
**Voies et gare souterraines Lyon** : coût estimé de plus de 1 milliard d'euros HT.

# Gérard Collomb : « Mettre en “route” une dynamique extraordinaire »

Contournement ferroviaire de l'agglomération, désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), gares de Perrache et de la Part-Dieu repensées: l'avenir de Lyon, métropole européenne revendiquée, passe par le rail.

**■ Comment interprétez-vous le rapport de la commission Mobilité 21 sur le ferroviaire dans l'agglomération lyonnaise?**

Je me réjouis que la problématique du NFL ait été reconnue à traiter en priorité. Le ministre a demandé à RFF de lancer ces études, en cours depuis quelques semaines, et désigné un coordonnateur. Le Grand Lyon défend un scénario souterrain qui vise à créer un tunnel ferroviaire et une gare souterraine pour désaturer le NFL. En ce qui concerne les grandes lignes ferroviaires intéressant Lyon et son agglomération, le rapport souligne la nécessité de traiter de manière globale le contournement ferroviaire de la métropole.

**■ Que retenir de la mission de Marie-Line Meaux au sujet de la coordination des réflexions prospectives sur l'évolution du NFL?**

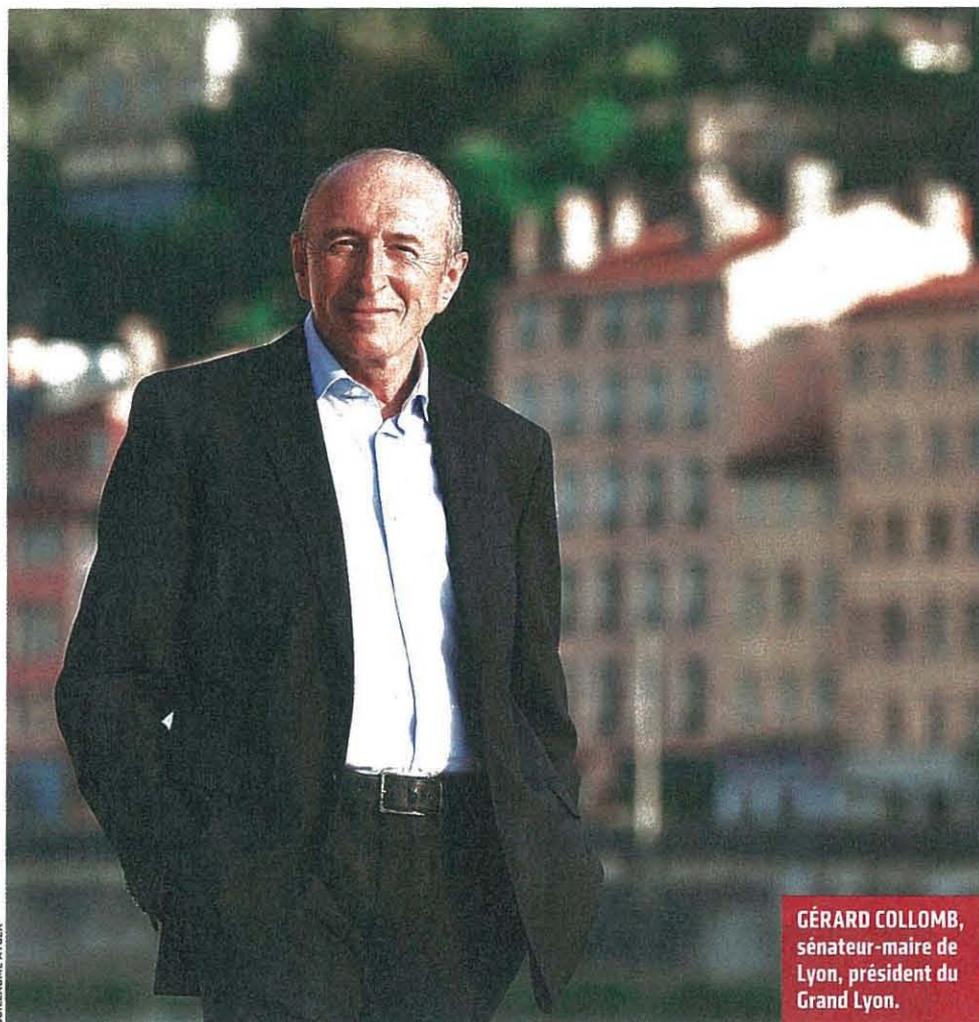
Il souligne le rôle essentiel de la Part-Dieu et considère que l'existence d'un pôle fort de correspondances grandes lignes est un atout pour la dynamique métropolitaine. L'intérêt d'une gare de correspondances au niveau de la Part-Dieu est précisément d'offrir de hautes qualités de services dans la densité des correspondances rail-rail, rail-transports urbains en cœur d'agglomération. Marie-Line Meaux précise que le scénario de désaturation du NFL, visant à créer un tunnel ferroviaire et une gare souterraine, est majoritairement retenu par les acteurs locaux comme étant celui fixant un « cap d'avenir ».

**■ L'avenir des gares de la Part-Dieu et Perrache passe par des maîtrises d'ouvrage multiples dont le Grand Lyon et la participation d'autres partenaires. Quelle méthode appliquez-vous pour que tous « roulent » d'un même « boggie »?**

Le Grand Lyon est connu et reconnu aujourd'hui pour sa capacité à mener, piloter et coordonner des projets complexes. C'est précisément la raison pour laquelle il a été désigné « pilote » dans la gouvernance de ces propositions où les partenaires sont multiples.

**■ Le tramway, le métro et les mutations à venir des gares Perrache et de la Part-Dieu suscitent des rénovations urbaines à grande échelle dans l'agglomération. Quelles en sont les conséquences pour le Grand Lyon?**

Ces gares ont été conçues pour des fréquentations trois à quatre fois inférieures à ce qu'elles connaissent aujourd'hui. Nous les



**GÉRARD COLLOMB,**  
sénateur-maire de  
Lyon, président du  
Grand Lyon.

redimensionnons et repensons afin d'en faire de vrais lieux de vie, de les rendre plus attractives, agréables, fonctionnelles et ouvertes sur la ville. A l'heure où l'économie et le bien-être reposent en grande partie sur la facilité et la diversité des déplacements, repenser une gare, créer ou prolonger une ligne de transport en commun, c'est en effet mettre en route une dynamique de développement extraordinaire pour les quartiers concernés. La réalisation récente du tramway T4 qui relie à présent Vénissieux à La

**« Le Grand Lyon est reconnu pour sa capacité à piloter des projets complexes »**

Doua, en passant par la Part-Dieu, en est une excellente illustration.

**■ Lyon sera la gare terminus de la LGV POCL et celle de départ de la LGV Lyon-Turin. Quel jugement portez-vous sur ces deux projets?**

La ligne LGV POCL vise à soulager la ligne TGV historique Paris-Lyon et à mieux desservir le centre de la France, notamment Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Roanne. Le projet de LGV Lyon-Turin est quant à lui nécessaire pour les besoins de la compétitivité de nos échanges avec l'Italie, et donc de nos industries. Ce projet vise un report modal sur le fer de trois millions de poids lourds actuellement dans les Alpes, ce qui serait bon pour l'environnement.

■ *Propos recueillis par Pierre Delohe*

# Le Lyon-Turin sur les rails



KENGO KUMA

Pour la gare de Suze, Kengo Kuma, chef de file d'un groupement (AIA Ingénierie, Lucigny Talhouet et Associés, J & A), a conçu une spirale autour d'une rampe à 360°. Coût estimé à 48,5 millions d'euros.

**D**écrypter la tonalité d'une rencontre politique bilatérale est parfois plus significatif que son contenu lui-même. A cet aune, le sommet franco-italien de Rome le 20 novembre 2013 consacré notamment au Lyon-Turin a marqué la proximité entre le président de la République française et le président du Conseil italien. «Malgré les contraintes financières des deux pays qui obligent à des choix difficiles, le Lyon-Turin est déclaré prioritaire», commente Hubert du Mesnil, président de Lyon-Turin Ferroviaire (LTF). Ce sommet avait vocation à rythmer les étapes de soutien au projet: ratification du dernier traité avant le démarrage des travaux de percement du tunnel, co-candidature à l'appel à projets européen pour le financement des grandes infrastructures de transport, constitution du promoteur en charge de sa réalisation et début des travaux d'une galerie de reconnaissance en Mau-

rienne. Entre nouvelle société et transformation d'une société existante, la seconde hypothèse l'emporte. «Cela permettra d'assurer la nécessaire continuité juridique entre les deux entités», souligne Hubert du Mesnil. LTF, en charge des études et des travaux préparatoires, changera donc de statuts courant 2014 pour demeurer une SAS avec pour actionnaires les Etats français et italien. A la galerie italienne en chantier de la Maddalena de 7,3 km s'ajoutera une galerie de reconnaissance de 9 km sur le tracé du tunnel de base à partir de Saint-Martin-de-la-Porte (Savoie). «La consultation en cours devrait aboutir courant 2014 pour un démarrage des travaux en 2015», confirme Hubert du Mesnil. 40% pour l'Europe, 35% pour l'Italie et 25% pour la France: telle est la clé du financement des 8,5 milliards d'euros du tunnel de base de 57 km sous les Alpes, sur un projet total estimé à 26 milliards d'euros, accès et contournement de Lyon compris. ■

## Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon après 2030

**L**e projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), avec ses 500 kilomètres, répond à la saturation prévisible de la LGV Lyon-Paris et à une meilleure connexion du centre de la France - Auvergne, Bourgogne, Centre - au réseau de grande vitesse dans le cadre d'un aménagement du territoire mieux compris, inscrit par la commission Mobilité 21 en seconde priorité du scénario 1 pour 14 milliards d'euros, ou en première priorité du scénario 2 avec une simple provision pour premiers travaux afin de tenir compte du

flou sur la date d'engagement du chantier. Pour l'heure, rien ne justifie le début des opérations avant 2030, argumente la commission qui lie ce projet à la réalisation préalable de la désaturation du NFL. Au final, ce projet nécessite d'analyser au mieux l'horizon réel de saturation de la LGV Paris-Lyon, de poursuivre sur cette base affinée les études sur les fonctionnalités et les tracés pour que les procédures puissent aboutir à l'heure de l'engagement optimal. Et de gérer finement la programmation des investissements pour engager les travaux dès que possible. ■

## NŒUD LYONNAIS

### La Part-Dieu ciblée

La chance du traitement du nœud ferroviaire lyonnais réside dans le séquençage des actions à entreprendre avec des choix techniques de long terme en cours d'études. Quel que soit le scénario financier, la commission Mobilité 21 classe les travaux sur l'existant au rang des premières priorités pour améliorer la capacité, la sécurité, la fiabilité et le niveau de service. La commission «recommande d'aboutir dans les meilleurs délais à un projet technique concerté et crédible qui pourra conduire, le cas échéant, à l'aménagement en souterrain de nouvelles voies et d'une seconde gare à la Part-Dieu».

## LYON-TURIN

### Le « oui » européen

La Commission européenne a estimé que la LGV Lyon-Turin était éligible à des subventions de l'Union jusqu'à 40% des dépenses sur le budget 2014-2020. Un engagement salué par Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, qui voit dans ce futur chantier - 140 km de lignes nouvelles pour 86 km enterrées dont 52 km de tunnel transfrontalier - «un soutien à l'emploi», «l'amélioration des échanges et donc des relations économiques» entre voisins par le réseau créé, «sur un mode plus durable» grâce à la voie ferroviaire.

C. VIVIANO / REC. BRUNO JAMES

“ C'est avec une grande satisfaction que j'accueille l'engagement renouvelé du président de la République et du président du Conseil italien en faveur du Lyon-Turin à l'occasion du sommet de Rome (...). Si le soutien a été de nouveau affirmé, le calendrier 2014 sera exigeant et des étapes majeures restent à franchir dans les meilleurs délais. ”

JEAN-JACK QUEYRANNE, président du conseil régional de Rhône-Alpes.



## BARRIÈRE

### Voûte ouverte

Les voûtes qui supportent la gare ferroviaire sont synonymes de barrières pour les Lyonnais. Au nom de la sécurité et des modes doux de déplacement, la voûte Ouest deviendra piétonne. Pour plus de transparence et de qualité d'usage, des percées seront réalisées dans le centre d'échanges entre les places Carnot et des Archives. Les véhicules seront externalisés quai Rambaud et rue Delandine.

## ACCÈS

### Arrêt prolongé

L'accès à l'ensemble des transports en commun sera centralisé autour de la place des Archives. Le tramway T2, dont l'arrêt invisible est implanté sous la voûte Est, sera prolongé jusqu'au cours Suchet et un nouvel accès aux TER permettra de rejoindre les quais depuis la place des Archives. Le premier maillon urbain achevé d'une refondation du quartier passant par la mutation du site des anciennes prisons.

## OUVERTURE

### Accès plus naturel

Aujourd'hui encombré, le parvis au nord de la gare sera redessiné pour un accès plus naturel des voyageurs aux quais. La passerelle qui masque la façade sera supprimée et le bâtiment voyageur rénové. Au sud, les escalators en excroissance seront remplacés par des ascenseurs et des accès latéraux depuis la place des Archives. Les faux-nez disparus, la gare historique de Perrache renaîtra.

## TER

### Montée en puissance

Perrache est la deuxième gare de Rhône-Alpes avec ses quelque 350 trains quotidiens, dont plus de 300 TER, et ses 23000 montées/descentes journalières, dont 17000 pour les seuls TER. La modernisation de la gare répondra à la montée en puissance de la fréquentation des transports régionaux de voyageurs et favorisera une plus grande intermodalité et une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

# Perrache, l'interface urbaine



SNCF GARES & CONNEXIONS - AREP

La clarté et la transparence président à la rénovation de la gare de Perrache au service de ses utilisateurs et de la couture urbaine entre les quartiers de la Presqu'île, au nord, et de la Confluence, au sud.

La rénovation de la gare de Perrache à Lyon est le prétexte d'une ambition urbaine qui passe par la mise en relation directe de deux places fortes de la ville, de part et d'autre d'une gare devenue, au fil du temps, aussi bien une barrière urbaine renforcée par la construction d'un centre d'échanges qu'une plate-forme multimodale entre la place Carnot au nord et la nouvelle place des Archives au sud. «Ce projet est à l'échelle de la ville», confirme Gérard Collob, sénateur-maire de l'agglomération et président du Grand Lyon.

Pas moins de sept partenaires – Etat, Grand Lyon, Lyon, région Rhône-Alpes, SNCF, RFF, Sytral – financent cette transformation à hauteur de 65 millions d'euros HT. A la gare SNCF, desservie par près de 350 trains chaque jour, s'ajoutent deux lignes de tramway, une ligne de métro, 13 lignes de bus et quelque 110 cars départementaux et internationaux fréquentés au quotidien par 100000 personnes, avec une prévision de 200000 à l'horizon 2030.

Interface entre le nouveau quartier de la Confluence, entré dans sa seconde phase de réalisation sur une conception Herzog & de Meuron, et le centre historique de la Presqu'île, cet espace – doublement né en 1857 avec la gare et en 1972 avec le centre d'échanges de Perrache sur une conception de René Gagès – joue également les lieux de passage et de transition (parfois improvisés) pour les piétons, les cyclistes et les automo-

bilistes. Confirmé par dix-huit mois d'études entre les partenaires et coordonné par la SPL Lyon Confluence avec l'atelier d'urbanisme Ruelle, ce projet prend en compte un cahier des charges complexe à l'image des difficultés du site et de son utilisation. «Nous devons trouver un juste équilibre entre tous les usages», confirme Laurence Eymieu, directrice régionale SNCF Rhône-Alpes.

## Vrai pôle intermodal

Cinq thématiques principales d'aménagement et d'organisation des transports ont été retenues: réunifier la Presqu'île et rendre plus agréables et confortables les circulations nord-sud; améliorer les accès aux transports en commun et l'intercommunalité (métro-train et train-tramway); aménager la gare pour répondre au développement des TER Rhône-Alpes; l'ouvrir sur la ville au nord avec un parvis redessiné entre la gare et le centre d'échanges et au sud sur la place des Archives et enfin réorganiser et développer les services ainsi que les commerces dans l'édifice.

L'année 2014 permettra d'affiner le dossier avec une consultation des entreprises en 2015, un démarrage des travaux à l'été 2016 et un achèvement à la fin de l'année 2020. «Au-delà du ferroviaire pur, Perrache sera alors un vrai pôle intermodal», pronostique Lionel Grand, directeur des projets Lyon Part-Dieu et Perrache à la SNCF Gares & Connexions. ■

# A nouvelle Part-Dieu, nouvelle ville

La complexité de la restructuration du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu à Lyon, pour conforter sa fonction de hub en hypercentralité, requiert trois maîtrises d'ouvrage: le Grand Lyon pour les espaces publics et les voiries, SNCF Gares & Connexions pour la gare, Réseau ferré de France pour les quais, leurs accès et les voies ferroviaires. Le tout à comprendre dans la mutation urbaine d'un quartier d'affaires à l'échelle européenne, précisée par Architectes Urbanistes Conseil.

## Doubler les surfaces d'accueil

«La gare de la Part-Dieu sera un lieu d'échanges et de complémentarité de transports, un lieu de vie et de services, au centre d'un quartier urbain dense et durable», pronostique Gérard Collomb, président du Grand Lyon. Première gare à la fonction de traversée urbaine et première gare de correspondance en France, la gare de la Part-Dieu calibrée en 1983 pour absorber 35 000 usagers par jour en accueille aujourd'hui plus de 120 000. Les prévisions tablent sur plus de 220 000 usagers à l'horizon 2030 avec près de 300 000 montées/descentes quotidiennes d'usagers des transports en commun. Dernier maillon de la ZAC de la Part-Dieu: son manque de visibilité et d'insertion à son environnement urbain. Des défauts aggravés par une multimodalité débridée sur ses deux entrées Ouest et Est.

La synthèse de la double ambition ferroviaire et urbaine passe par la création d'une douzième voie en gare, ou voie L, la désaturation du pôle d'échanges pour augmenter sa capacité, le renforcement des intermodalités au bénéfice d'échanges fluidifiés et facilités mais aussi l'intégration dans le projet urbain de la Part-Dieu. La gare devrait doubler ses surfaces d'accueil à 33 000 m<sup>2</sup> avec deux avancées à l'ouest et à l'est et deux galeries déambulatoires, la création d'un accès par l'avenue Pompidou et une meilleure organisation de ses espaces intérieurs. Le tout assorti de nombreuses démolitions de bâtiments en relation avec le projet Two Lyon côté place Béraudier («Le Moniteur» du 14 juillet 2013, p.91) de Vinci Immobilier et de l'architecte Dominique Perrault. La construction de la voie L, prévue en partie en estacade, signe la première réponse aux enjeux de fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais: la gestion assouplie des circulations, préalable à des travaux ultérieurs d'élargissement des quais voyageurs. Conçu de façon intégrée, le pôle d'échanges devra rendre un service de qualité sans rupture.

Face à l'ampleur de cette ambition à matérialiser en «site occupé», les travaux seront organisés en deux tranches 2016-2021 et 2020-2028 pour un coût estimé de 700 millions d'euros HT. «Dix fois le prix de l'opération de la gare Saint-Lazare à Paris», précise Guillaume Pépy, président de la SNCF. ■



Guillaume Pépy, président de la SNCF, et Gérard Collomb, maire de Lyon et président du Grand Lyon, ont présenté conjointement la maquette de la future gare de la Part-Dieu, signe de l'importance de ce projet.



Accessibilité, niveau de service, confort, désaturation, interface avec l'urbain, fluidité, transparence, proximité, partenariat sont autant de mots qui résument notre démarche à la gare de Perrache et à celle de la Part-Dieu, même si chaque site est différent dans son intégration urbaine.

LIONEL GRAND, directeur des projets Part-Dieu et Perrache SNCF Gares & Connexions

## Démêler le nœud ferroviaire lyonnais

La demande du secrétaire d'Etat aux Transports de l'époque, Dominique Bussereau, Marie-Line Meaux, inspectrice générale de l'administration du développement durable, a coordonné des réflexions prospectives sur le nœud ferroviaire lyonnais (NFL) entre les années 2009 et 2011. Pour le démêler afin d'assurer l'amélioration progressive de la qualité de service et l'augmentation de la desserte, elle confirme l'intérêt du renforcement de la gare de la Part-Dieu comme pôle de correspondance TGV et TER et la nécessité de moderniser et développer ses installations ferroviaires au fil des prochaines années. La construction de voies et d'une gare souterraines, fortement soutenue par Gérard Collomb, sénateur-maire de l'agglomération et président du Grand Lyon, entre dans le champ des hypothèses pour un investissement sans doute supérieur à un milliard d'euros. Reste à agir en surface avec la douzième voie de la gare de la Part-Dieu, des voies supplémentaires au sud de cette même gare, des travaux aux Brotteaux et à Perrache, ainsi qu'une troisième voie prolongée entre Vénissieux et Saint-Priest. ■



**URBANISME**

**Transformateur du paysage urbain**

Le passage d'une ligne de tramway est le vecteur privilégié de la requalification urbaine: le prolongement de la ligne T4 en témoigne avec l'intervention d'Ilex, agence lyonnaise fondée par Guéric Péré, spécialiste des aménagements urbains et du traitement paysager. Au programme: insertion dans la topographie, traitement des friches industrielles, requalification d'espaces publics, redéfinition de voiries, insertion de modes doux de déplacements et végétalisation diversifiée adaptée au contexte urbain.

**ÉNERGIE**

**Partenariat électrique**

L'électricité assure 72% des déplacements du réseau de transports en commun. Un accord de coopération entre le Sytral et Areva prévoit la possibilité pour le syndicat de produire sa propre électricité, en valorisant les déchets ou encore par le biais de piles à combustible. Ce qui devrait se traduire par d'importantes économies sur le poste énergétique liées à des progrès techniques qui conforteraient l'agglomération dans sa dimension exemplaire et pionnière.

**Le milliard du Sytral pour 2014-2020**



NICOLAS ROBIN/SYTRAL

La pose des rails du tramway sur le pont Raymond-Barre au-dessus du Rhône bat son plein pour tenir l'objectif d'une mise en service au mois de février 2014, après 64 millions d'euros HT d'investissement.

**A**vec le futur plan de mandat 2014-2020 à valider l'été prochain, le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) entend reconduire un investissement estimé à un milliard d'euros pour assurer le meilleur service, majoritairement consacré au métro avec ses quatre lignes – dont une automatisée à grand gabarit sans conducteur et une à crémaillère – qui assurent déjà près de la moitié du 1,4 million de voyages quotidiens. Avec 50 millions de kilomètres parcourus, le réseau lyonnais est le deuxième de France mais il est unique par la diversité de ses modes: métro, funiculaire, tramway, bus, trolleybus et navette électrique. Ce qui lui permet de s'affranchir de la géographie de l'agglomération et assurer la complémentarité de l'offre, avec un maillage lié aux évolutions démographique et économique. «Le fameux maillage pour tous», affirme Bernard Rivalta, le président du Sytral. L'analyse de la fréquentation en hausse du

métro et l'obsolescence du matériel conduit à une double action avec l'agencement intérieur des rames et leur ajout d'une ou deux voitures. Ce qui, compte tenu de la composition du parc, entre rames traditionnelles (lignes A et B) et automatiques (ligne D), complique la donne. «Lancer une ligne de production coûte entre 40 et 50 millions d'euros», souligne Bernard Rivalta, qui orienterait volontiers son choix dans le lancement conjoint de la fabrication de matériels pour les lignes B et D au nom de l'économie d'échelle. Alstom, Bombardier, Siemens et autres sont à l'écoute!

Le réseau souterrain est également concerné avec le prolongement de la ligne B jusqu'à Oullins, passant sous le Rhône, mis en service le 11 décembre 2013 pour un investissement de 222 millions d'euros HT. Elle pourrait encore se développer jusqu'au pôle hospitalier Sud et au futur Anneau des sciences. Réponse au premier conseil syndical du Sytral à l'été 2014. ■

**“**

**La notion de mobilité durable fédère aujourd'hui de nombreuses initiatives qui inscrivent le transport dans le champ du développement durable. Pour imaginer des solutions qui concilient équité sociale, progrès environnemental et performance économique, l'innovation reste une carte maîtresse à jouer. Le Sytral décline cette démarche dans de nombreux domaines: tarification, intermodalité, information, et sécurité.**

**BERNARD RIVALTA,**  
président du Sytral

**”**

**Le tramway en forme**

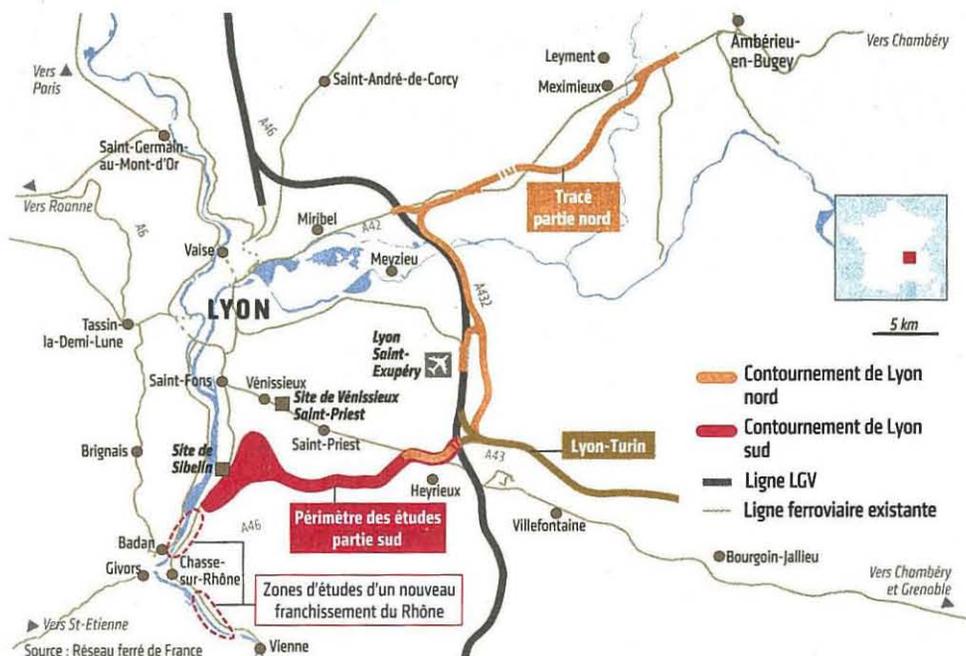
Toujours sur rails, le tramway n'est pas négligé avec les mises en service au mois de septembre dernier du prolongement de la ligne de tramway T4 pour 78 millions d'euros HT et au mois de février prochain de l'extension de la ligne T1 Confluence-Gerland via le pont Raymond-Barre, pour 64 millions d'euros HT. Le développement de cette dernière ligne vers l'hôpital Edouard-Herriot est également envisagé, prémisses d'une ligne circulaire à boucler à la Feyssine à Villeurbanne. La desserte d'Eurexpo à Chassieu et du futur Grand Stade à Décines-Charpieu est en œuvre avec la prolongation du T2 ainsi que le débranchement du T3. Concernant le rallongement des rames, voire l'achat de nouvelles, c'est à l'étude, avec 50 millions d'euros pour la première phase 2013-2014.

## Pour une mobilité métropolitaine

Pas de territoire métropolitain structuré sans mobilité cohérente. Ce que Jean-Jack Queyranne, président du nouveau Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) traduit par : « Le SMT AML porte l'ambition de contribuer à la mise en œuvre de services performants qui répondent aux besoins de mobilité des habitants et des activités de son périmètre d'intervention. » La réunion des deuxième région et agglomération de France reflète une avancée concrète en matière de coopération institutionnelle, renforcée par la participation de Saint-Etienne Métropole, des communautés d'aggloméra-

tion Porte de l'Isère (Capi) et du Pays Viennois ainsi que du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral). La définition d'un schéma des déplacements pour identifier les priorités (pôles d'échanges multimodaux, parcs-relais, voire lignes nouvelles et autres infrastructures) nécessaires au maillage de l'agglomération lyonnaise figure au rang des préoccupations premières au-delà des compétences obligatoires. Entre la future métropole d'intérêt européen, rassemblement du Grand Lyon et du département du Rhône urbain, et le SMT AML, confirmation est faite de la volonté d'innovation de ce territoire. ■

## Le CFAL, c'est pas facile !



Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) par l'est est un projet de plus de 70 km estimé à 3,5 milliards d'euros dans le rapport Duron, à la mesure de grands enjeux qui sont le maillage des infrastructures existantes avec les projets de ligne nouvelle, le desserrement du nœud ferroviaire lyonnais et l'amélioration de la circulation des trains de fret. Cette ligne mixte à deux voies raccordée à la plate-forme multimodale aérienne et ferroviaire Lyon Saint-Exupéry accueillera des trains de fret ou encore des trains de voyageurs (TGV, TER, Intercités) entre le nord d'Ambérieu-en-Bugey (Ain) et les lignes existantes de la vallée du Rhône au sud de l'agglomération lyonnaise. Les études portent sur une partie nord de 48 km, déclarée

d'utilité publique le 30 novembre 2012, et une partie sud de 21 km. La première en est au stade de l'APS et porte sur un fuseau jumelé à l'A42 et à l'A432. La seconde en est à l'étape des études préliminaires sur l'hypothèse du plus court raccordement aux lignes existantes au sud de Lyon avec deux zones d'études d'un franchissement du Rhône vers Givors (Rhône).

Entre l'évolution du trafic fret et les incertitudes de calendrier des infrastructures qui ont vocation à l'alimenter – LGV Lyon-Turin connectée au sud-est et LGV Rhin-Rhône connectée au nord-est – le CFAL ne devrait pas pouvoir bénéficier d'un engagement avant 2030 même si la commission Mobilité 21 recommande avec insistance l'aboutissement des études et des procédures. ■

## HALTE JEAN-MACÉ Un agrandissement en réflexion

Dernière gare *intra-muros* construite à Lyon en 2009, la halte Jean-Macé, finalement sous-dimensionnée, a déjà atteint sa fréquentation attendue en 2020 tant l'analyse de la temporalité est une notion délicate. « Le transport ferroviaire urbain et interurbain est en plein développement », poursuit Jean-Pierre Danier, architecte-urbaniste à SNCF Gares & Connexions. D'autant plus quand il est mixé aux métro, tramway et bus dans une interconnexion comprise organisée dans un pôle multimodal.

## OULLINS Arrivée du métro et du pôle multimodal

La mise en service le 11 décembre 2013 du prolongement du métro jusqu'à Oullins est à l'origine de la composition d'un pôle multimodal d'échanges, pour 25 millions d'euros HT. Au programme : suppression d'un passage à niveau, réalisation de quais pour les personnes à mobilité réduite, création de passages sous les voies et conception d'une « gare » modeste sous les voies. « Il faut y voir la volonté de tous les partenaires de redynamiser l'environnement urbain », précise Marie-Hélène Varet, directrice de projet SNCF Gares & Connexions.

## MATÉRIEL ROULANT La région Rhône-Alpes tête de pont

Parce que les régions financent le matériel ferroviaire sans pouvoir le négocier directement avec les constructeurs et sans en être propriétaire, la région Rhône-Alpes a pris l'initiative avec sept autres d'entre elles (Aquitaine, Auvergne, Haute-Normandie, Ile-de-France, Paca, Pays de la Loire et Picardie) mais aussi le Syndicat des transports d'Ile-de-France et l'Association des régions de France de réfléchir à une structure mutualisée d'acquisition dédiée aux statuts déposés avant la fin 2013. En onze ans, les régions ont acquis 1 500 trains pour 5,8 milliards d'euros.



## SIEMA APPLICATIONS Encore un leader

Siema Applications (groupe Vossloh Cogifer) à Villeurbanne est un équipementier fournisseur de solutions innovantes pour la sûreté et la fiabilité de fonctionnement des circulations dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. Leader sur son marché national, il est spécialisé dans les systèmes de communication et d'information, la surveillance et le diagnostic d'équipements et la transmission d'informations et sécurité. Siema Applications a installé et mis en service son système de transmission d'informations et sécurité, le SNTI, sur la nouvelle ligne du tram-train de l'Ouest lyonnais. Il dispose également de nombreux contrats-cadres avec la SNCF qui déploie ses équipements partout en France. Leader sur l'Hexagone, il exporte également son savoir-faire à l'international.

## AVANT PREMIÈRE

### Le design roulant

Après le design intérieur et l'habillage graphique des TER pour la SNCF et la région Rhône-Alpes, celui du futur métro de Paris et du TGV Thalys, ou encore des tramways de Besançon, Brest, Dijon, Nice sous maîtrise d'œuvre d'Egis Rail, Avant Première s'ouvre de nouvelles perspectives pour remporter le design intérieur et extérieur des rames du métro de Riyad, la capitale de l'Arabie saoudite. L'agence, avec Egis Rail, a remporté le concours international de design lancé auprès des plus importantes d'entre elles expertes en transport public. Fondée par Eric Rhinn, l'agence planche aujourd'hui sur le nouveau tramway de Saint-Etienne et se prend à rêver du métro automatique de Lyon.



AVANT PREMIÈRE

# Egis, un leader de l'ingénierie



NICOLAS ROBIN/SYTRAL

Le 11 décembre 2013, le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Oullins sera mis en service avec son passage sous le Rhône. Une nouvelle maîtrise d'œuvre d'Egis Rail.

«Fondateur du métro lyonnais dans les années 1960, et actuel leader européen de l'ingénierie des transports, Egis exerce son expertise et participe au rayonnement de Lyon à travers le monde», martèle fièrement Hervé Chainé, un Lyonnais directeur délégué aux grands projets urbains et ferroviaires, véritable Egis historique avec ses trente-neuf années d'ancienneté dans l'entreprise.

Né Semaly (Société d'études du métro de l'agglomération lyonnaise) en 1968 pour le démarrage des études du futur métro de Lyon, privatisé par l'entrée dans le giron de Scetauroute en 1992 et baptisé Egis Rail en 2007, ce spécialiste d'ingénierie et de montage de projets de transports sur rails, au sein du groupe Egis, filiale de la Caisse des dépôts et de Iosis Partenaires, empile les performances. Première mondiale avec le métro automatique à grand gabarit de Lyon en 1990, premier tramway à plancher bas intégral à Strasbourg en 1994, premier prestataire privé pour Réseau ferré de France en 1997, quarante-huit mois de l'idée à la mise en service avec le tramway de Lyon en 2000 ou encore modernisation de la signalisation du métro de New York en 2003. Le développement de l'entreprise, forte de 900 salariés (dont 200 au Brésil au sein de la filiale Egis Vega) pour un chiffre d'affaires de 170 millions d'euros réalisé à parité entre la France et l'international, se décline sur deux axes. Le premier: capitaliser les savoir-faire

et les compétences techniques développés à Lyon en matière de transports urbains pour accompagner la renaissance du tramway en France puis à l'international. Mais aussi faire un atout de ces mêmes savoir-faire et compétences au service cette fois des transports ferroviaires lourds en France, avec l'émergence de Réseau ferré de France, et à l'international.

## Innovation culturelle et génétique

«L'avenir d'Egis dans les transports passe par la poursuite de l'innovation qui lui est culturelle et génétique et cela se déroule encore mieux quand elle est aussi dans les gènes de nos clients», affirme Hubert Magnon-Pujo, directeur général d'Egis Rail, alternative aux ingénieries de la RATP et de la SNCF. A cette innovation répond la dimension humaine d'un management par projet qui s'illustre par la fidélité des clients, comme Grenoble et Montpellier, 100% Egis pour leur tramway, ou même Riyad en Arabie saoudite depuis maintenant dix ans.

Deux victoires remportées au mois de septembre 2013 illustrent la montée en puissance d'Egis: un contrat d'ingénierie de 96 millions d'euros avec Setec pour la réalisation du métro du Grand Paris et un autre de 425 millions d'euros sur cinq ans avec Parsons et Systra pour le management de projet et la supervision de la construction de trois des six lignes de métro à Ryad, pour un total de 176 km. ■

## Un pôle Sud-Est pour Colas Rail

**A**vec son tout nouveau pôle Sud-Est inauguré le 7 novembre 2013 à Grenay (Isère), Colas Rail (Bouygues) marque sa confiance dans le secteur ferroviaire lyonnais. Sur un foncier de 55 000 m<sup>2</sup> qui regroupe sept agences pour sept métiers (matériel, technifier, signalisation, voie, bourrage-traction, caténaire, GTR), Colas Rail a créé un nouvel atelier ferroviaire et rationalisé l'organisation des stockages. Soho Architectes a organisé un atelier de maintenance ferroviaire embranché fer, un magasin permanent de matériels ferro-

viaires (rail, appareil de voie, caténaire) et des bureaux certifiés HQE BBC avec Elan en AMO HQE BBC. Cette écoconception (énergie, eau, gestion déchets liés à l'activité, maintenance) s'inscrit en lien avec la politique environnementale de l'entreprise. Une école de formation aux métiers ferroviaires (monteur de caténaire, poseur de voie, conducteur de train) complète l'ensemble. «Ce pôle, vitrine de nos métiers et de nos savoir-faire, est innovant par sa forme et son fonctionnement», assure Patrick Guénolé, P-DG de Colas Rail. ■

## Legrand, le ferroviaire sinon rien



L'innovation technique est une des vertus fondatrices de Legrand. Après les chambres de tirage préfabriquées, le déroulage mécanisé des câbles a permis la conquête de nouveaux marchés.

**A**vec un grand-père paternel chauffeur de locomotive à la compagnie PLM, un oncle au triage SNCF à Ville-neuve-Saint-Georges (Essonne), une grand-mère maternelle chef de gare à la Compagnie des chemins de fer du Bourbonnais et un grand-père paternel poseur à l'entretien des voies ferrées dans cette même compagnie, Michelle, P-DG, et Alain Legrand, directeur général délégué, ne pouvaient échapper à leur destinée à la tête de l'entreprise créée et développée par leur père René, maréchal-ferant de formation.

Depuis cinquante-sept ans, l'entreprise Legrand (24 millions d'euros de chiffre d'affaires pour 200 salariés), à Couzon-au-Mont-d'Or, décline un savoir-faire en travaux publics, signalisation et construction métallique qui en fait un des acteurs majeurs du ferroviaire – malgré une taille modeste – pour participer à de grands chantiers de maintenance ou de construction, telles les lignes TGV Sud-Est, Nord, Méditer-

ranée ou Est. Et quand l'entreprise attaque la construction métallique en bâtiment et en ouvrage d'art, le ferroviaire n'est jamais loin avec la gare RER Stade de France et des passerelles sur voies ferrées. Pour placer le client au centre de ses préoccupations, Legrand a investi dans l'innovation technique d'équipement ferroviaire – souvent à l'initiative de René et développée par Alain – avec l'invention des chambres de tirage préfabriquées, continuellement améliorées et modernisées depuis, ou de matériels spécifiques également maison dédiés à la pose mécanisée de caniveaux ou au déroulage de câbles. Avec un bureau d'études intégré, un parc matériel de plus de 130 engins à Quincieux, l'entreprise certifiée ISO 9001 et OHSAS 18001 pour l'ensemble de son activité est capable de répondre à toutes les demandes.

«Sans nous, le TGV ne roulerait pas», affirment en symbiose et avec humour Michelle et Alain Legrand. ■



Centre d'excellence d'Alstom Transport pour les systèmes et produits électroniques ferroviaires, cerveau et colonne vertébrale du train, le site de Villeurbanne assure le développement, la validation, l'industrialisation, la logistique, la fabrication, la gestion de projets, les services de maintenance et de réparation. Il emploie 750 salariés dont deux tiers d'ingénieurs et cadres au service de la haute technologie ferroviaire française.

PATRICK KRON,  
P-DG d'Alstom

### ALSTOM TRANSPORT Silky, le futur siège

Sur une conception SUD et une promotion DCB International, le futur site Silky d'Alstom Transport au Carré de Soie à Villeurbanne, spécialisé dans les systèmes et produits électroniques ferroviaires embarqués, sera composé de bureaux, de plates-formes d'essais, d'un centre logistique, d'un autre de recherche et d'un restaurant d'entreprise capable d'accueillir, à terme, jusqu'à 1 200 salariés. L'investissement s'élève à 105 millions d'euros HT pour 36 000 m<sup>2</sup> organisés en cinq bâtiments. Il conforte l'ancrage local d'Alstom à Villeurbanne.

### ENTREPRISE FERROVIAIRE Disparitions en série

A consulter la liste des sociétés lyonnaises adhérentes du Syndicat des entreprises de travaux de voies ferrées de France (adhérent à la FNTP), le constat est à la disparition des entreprises indépendantes, nombreuses à une époque. Restent Legrand, la dernière un rien nostalgique, et La Champenoise de travaux publics et voies ferrées à Champagne-au-Mont-d'Or, la plus ancienne, aujourd'hui filiale d'Euvoia (groupe Vinci). Quant aux rares émanations encore existantes d'entreprises ferroviaires rhodaniennes, elles sont devenues les agences des grands groupes.